

 **Husqvarna**

■ HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.
BMW GROUP
www.husqvarna-motorcycles.com

Part. n. 8000 H0888

SMR 450-R 2009
SMR 530-R 2009

SMR 450-R 2009
SMR 530-R 2009

LIBRETTO USO
E MANUTENZIONE

OWNER'S MANUAL

LIVRET D'UTILISATION
ET D'ENTRETIEN

BETRIEBSANLEITUNG

MANUAL DE USO
Y MANTENIMIENTO

 **Husqvarna**

 **Husqvarna**

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

1ª Edizione (10-08)

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

1st Edition (10-08)

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

1^{ère} édition (10-08)

*Die **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.** 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 (10-08)

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

1º Edición (10-08)



SMR 450-R/2009

SMR 530-R/2009

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



PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica Husqvarna!

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

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

Questo motociclo utilizza componenti progettati e realizzati grazie a sistemi e tecnologie d'avanguardia e sperimentati nelle competizioni.

Nelle motociclette da competizione ogni particolare è verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni.

Per il corretto funzionamento del motociclo è necessario attenersi alla tabella di controllo e manutenzione riportata nell'appendice A.

AVVERTENZE IMPORTANTI

- I modelli **SMR 450-R** e **SMR 530-R** sono motocicli **DA COMPETIZIONE** garantiti esenti da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata nell'appendice A.



IMPORTANTE

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.

Premessa importante

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

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

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

Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

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

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

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

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

PRECAUZIONI PER I BAMBINI

ATTENZIONE

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

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

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

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



SOMMARIO

Pag.

PRESENTAZIONE.....	2
AVVERTENZE IMPORTANTI.....	2
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE.....	5
DATI TECNICI.....	7
TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI.....	8
COMANDI.....	9
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO.....	15
IMPIANTO ACCENSIONE/IMPIANTO ELETTRICO.....	56-60
KIT IN DOTAZIONE - PARTI OPTIONAL.....	61
APPENDICE.....	63
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA.....	66
NOTE.....	67
INDICE ALFABETICO.....	68
MANUTENZIONE PERIODICA/REGOLAZIONI.....	APPENDICE A

Note

- Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.
 - Z: n° denti
 - A: Austria
 - AUS: Australia
 - B: Belgio
 - BR: Brasile
 - CDN: Canada
 - CH: Svizzera
 - D: Germania
 - E: Spagna
 - F: Francia
 - FIN: Finlandia
 - GB: Gran Bretagna
 - I: Italia
 - J: Giappone
 - USA: Stati Uniti d'America
-
- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

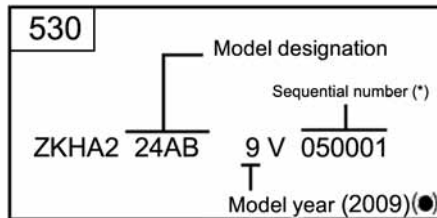
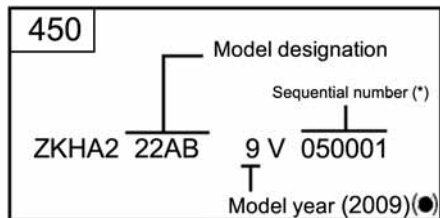
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio. Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

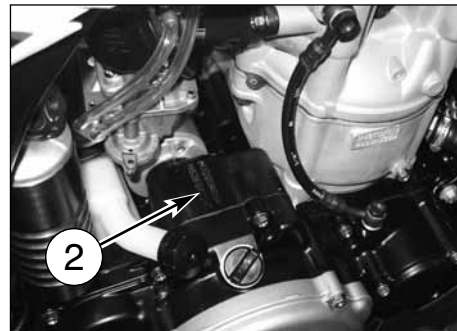
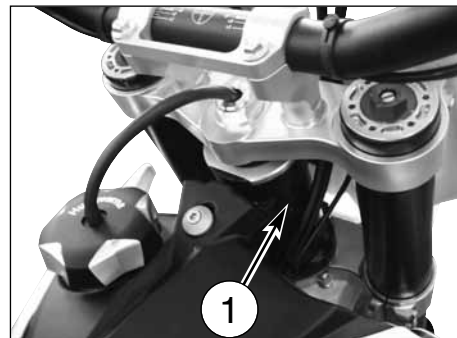
NUMERO TELAIO

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

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



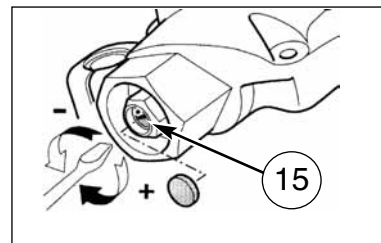
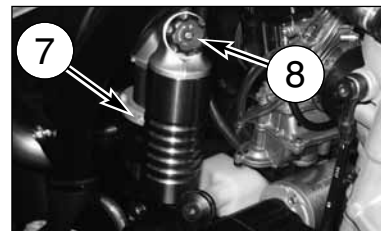
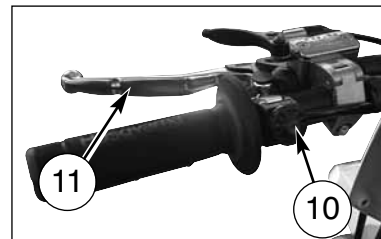
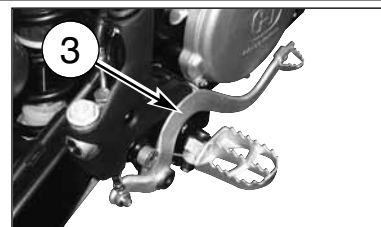
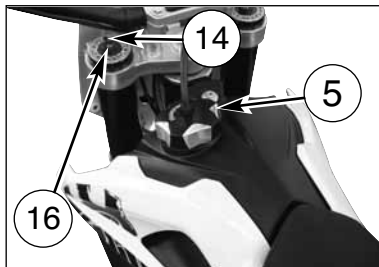
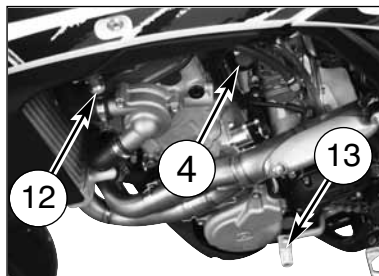
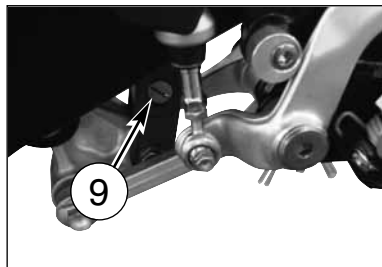
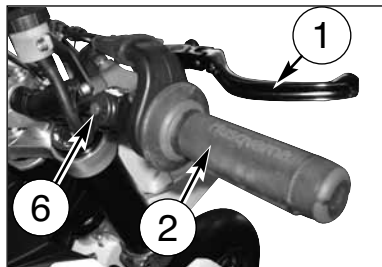
(*): N° progressivo
(●): Anno del modello



1. Matricola telaio
2. Matricola motore

UBICAZIONE COMANDI

1. Leva comando freno anteriore
2. Manopola comando gas
3. Pedale comando freno posteriore
4. Dispositivo starter (lato sinistro)
5. Tappo serbatoio carburante
6. Pulsante avviamento motore
7. Registrazione precarico molla ammortizzatore
8. Registrazione compressione ammortizzatore (bassa ed alta velocità di ammortizzazione)
9. Registrazione estensione ammortizzatore
10. Pulsante arresto motore
11. Leva comando frizione
12. Rubinetto carburante
13. Pedale comando cambio
14. Vite scarico aria per stelo forcella
15. Registrazione compressione per stelo forcella
16. Registrazione estensione per stelo forcella



DATI TECNICI

MOTORE

Tipo	monocilindrico a 4 tempi
Raffreddamento	a liquido
Alesaggio (450)	mm 97
Alesaggio (530)	mm 100
Corsa (450)	mm 60,76
Corsa (530)	mm 67,8
Cilindrata (450)	cm ³ 449
Cilindrata (530)	cm ³ 532,5
Rapporto di compressione (450)	13,6:1
Rapporto di compressione (530)	13:1
Avviamento	elettrico (con alzavalvole automatico)
Scarico	in TITANIO (silenziatori e collettori)

DISTRIBUZIONE

Tipo doppio albero a camme in testa; 4 valvole

Gioco valvole (a motore freddo)

Aspirazione	0,10 ÷ 0,15 mm
Scarico	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRIFICAZIONE

Tipo a carter secco con due pompe a lobi e filtro a cartuccia

ACCENSIONE

Tipo Elettronico a scarica capacitiva, con anticipo variabile a controllo digitale

Tipo candela	NGK CR9EKB
Distanza elettrodi candela	0,8 mm

ALIMENTAZIONE

Tipo	Carburatore Keihin" FCR-MX 41 con pompa di ripresa e sensore posizione valvola gas
Diametro diffusore	mm 41
Getto massimo	180
Getto minimo	45
Getto starter	85
Getto starter aria	mm 4
Getto aria massimo	200
Getto aria minimo	100
Galleggiante	g 11,2
Valvola gas	15M
Spillo conico	OB DVR
Tacca fiss. spillo	5a
Vite aria aperta	giri 1+1/2

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore- Corona frizione	Z 23- Z 63
Rapporto di trasmissione	2,739

FRIZIONE

Tipo multidisco in bagno d'olio con comando idraulico

CAMBIO VELOCITÀ

Tipo con ingranaggi sempre in presa

Rapporti di trasmissione

1a velocità	2,000 (z 28/14)
2a velocità	1,611 (z 29/18)
3a velocità	1,333 (z 24/18)
4a velocità	1,086 (z 25/23)
5a velocità	0,920 (z 23/25)
6a velocità	0,814 (z 22/27)

TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota	Z 13/42
Rapporto di trasmissione	3,230
Catena di trasmissione	"DID" 520MXV - 5/8" x 1/4"

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE

1a velocità	17,699
2a velocità	14,257
3a velocità	11,799
4a velocità	9,619
5a velocità	8,141
6a velocità	7,211



TELAIO

Tipo.....monotrave, in tubi a sezione circolare, rettangolare, ellissoidale, in acciaio; telaio posteriore in lega leggera.

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo forcella teleidraulica "MARZOCCHI" a steli rovesciati e perno avanzato (regolabile in compressione ed estensione); steli Ø 50 mm
Corsa sull'asse gambe 270 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipo.....progressiva
con monoammortizzatore idraulico "SACHS"
Corsa ruota290 mm

RUOTE

Con raggi in alluminio e sistema "Tubeless Alpina" STS

FRENO ANTERIORE

Tipo "BREMBO" a disco flottante Ø 310 mm, di tipo "Wave" con comando idraulico e pinza radiale "BREMBO" tipo Racing ricavata dal pieno, pompa "BREMBO" tipo Racing 16x16 ricavata dal pieno.

FRENO POSTERIORE

Tipo....."BREMBO" a disco flottante Ø240 mm, di tipo "Wave" con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI

Anteriore "EXCEL" in lega leggera: 3,50"x16,5"
Posteriore "EXCEL" in lega leggera: 5,50"x17"

PNEUMATICI

Anteriore "DUNLOP" KR 106 - slick TUBELESS (465) - 125/80R420
Posteriore "DUNLOP" KR 108 - slick TUBELESS (950) - 170/55R17

Pressione di gonfiaggio
a freddo (anteriore) 1,4 kg/cm²

Pressione di gonfiaggio
a freddo (posteriore) 1,6 kg/cm²

IMPIANTO ELETTRICO

Batteria12 V - 6 Ah

DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interassemm 1446

Lunghezza totalemm 2062

Larghezza massimamm 840

Altezza massimamm 1280

Altezza sellamm 940

Altezza minima da terramm 280

Peso a seccokg 112

Capacità serbatoio carburantel 7,2

Capacità circuito di raffreddamentol 1,1÷1,3

Olio nel basamento

Sostituzione olio e filtrol. 1,7

Sostituzione oliol. 1,5

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria

AGIP RACING 4T (10W-60)

Liquido refrigerante motore

AGIP COOL

Liquido impianti frenanti

AGIP BRAKE 4 (DOT 4)

Liquido frizione

OLIO MINERALE SAE 10 PER CIRCUITI IDRAULICI

Lubrificazione a grasso

AGIP BIKE GREASE

Lubrificazione catena trasmissione secondaria

AGIP CHAIN LUBE

Olio forcella anteriore

AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5) (per climi particolarmente rigidi: SAE 5)

Olio ammortizzatore posteriore

AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)

Protettivo contatti elettrici

AGIP CONTACT CLEANER

Turafalle per radiatori

AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMANDI

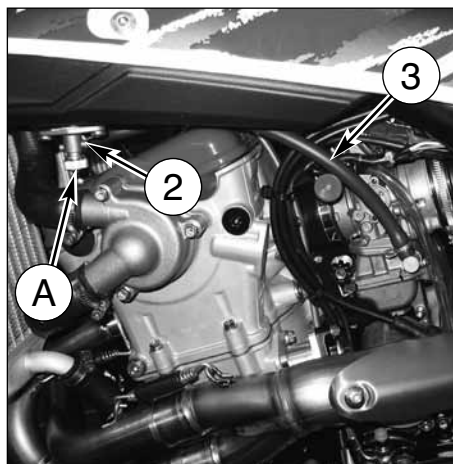
RUBINETTO CARBURANTE

Il rubinetto (2), posto sulla sinistra, è del tipo a vite: avvitare la ghiera (A) per chiudere il rubinetto, svitare la ghiera per aprirlo.

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

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

- 1 Svitare il tappo di carico (1) sul serbatoio carburante e chiudere il rubinetto;
- 2 Staccare la tubazione (3) dal carburatore ed inserirla in una bacinella;
- 3 Aprire il rubinetto per eliminare il carburante dal serbatoio;
- 4 Rimuovere il rubinetto previo smontaggio delle viti di fissaggio. Pulire il filtro a rete con solvente.
- 5 Rimontare il rubinetto operando inversamente rispetto allo smontaggio. Aprire il rubinetto e verificare che non ci siano perdite.

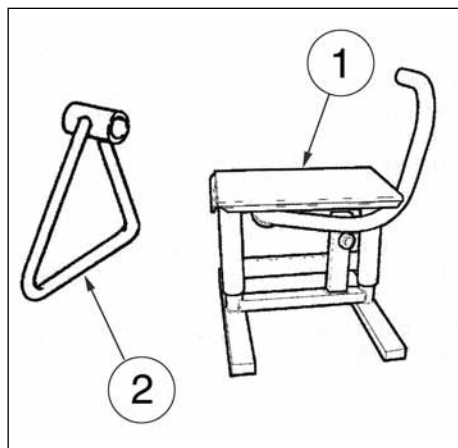


1. Tappo serbatoio carburante
2. Rubinetto carburante
3. Tubazione carburante
- A. Ghiera rubinetto

CAVALLETTO

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

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



CARBURANTE

Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 98 ottani.

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

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

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

ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo (3) del serbatoio.



STARTER CARBURATORE

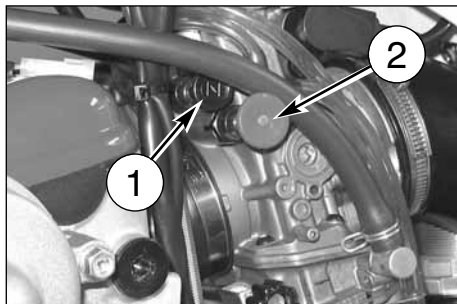
Il pomello dello starter, posto sulla sinistra del carburatore, viene azionato per arricchire la miscela durante l'avviamento. Tirare il pommello verso l'esterno per aprire lo starter, agire inversamente per chiudere.

Il carburatore dispone di due pomelli:

1) POMELLO NERO: avviamento a FREDDO (°)

2) POMELLO ROSSO: avviamento a CALDO (°)

(°) Vedere a pag. 16



COMANDO GAS

La manopola (1) del gas è situata sul lato destro del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

AVVERTENZA

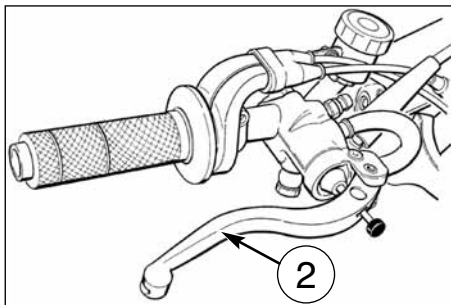
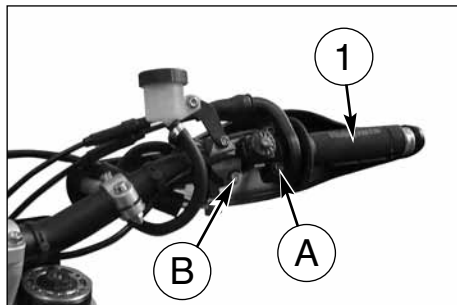
Non dimenticare di stringere le viti (A) dopo la regolazione.

COMANDO FRENO ANTERIORE

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

AVVERTENZA

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



PULSANTE AVVIAMENTO MOTORE

Sul lato destro del manubrio, in prossimità del comando freno anteriore, si trova il pulsante (1) di avviamento motore.

PULSANTE ARRESTO MOTORE

Sul lato sinistro del manubrio, in prossimità del comando frizione, si trova il pulsante (2) di arresto motore.

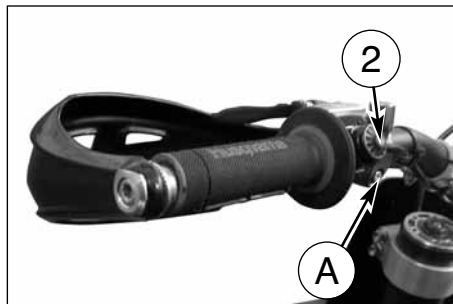
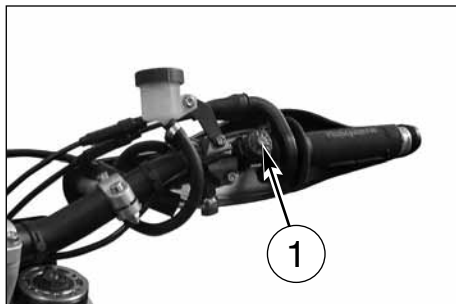
COMANDO FRIZIONE

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

La posizione del comando frizione sul manubrio può essere regolata allentando la vite inferiore (A) di fissaggio.

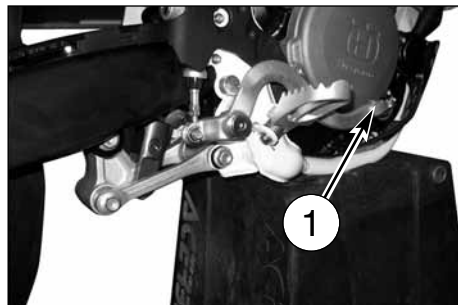
AVVERTENZA

Non dimenticare di stringere la vite dopo la regolazione.



COMANDO FRENO POSTERIORE

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



COMANDO CAMBIO

La leva (2) è posta sul lato sinistro del motore. Il pilota, ad ogni cambio di velocità, deve lasciare libero il pedale che tornerà nella sua posizione centrale; la posizione di "folle" (N) si trova tra la prima e la seconda marcia.

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

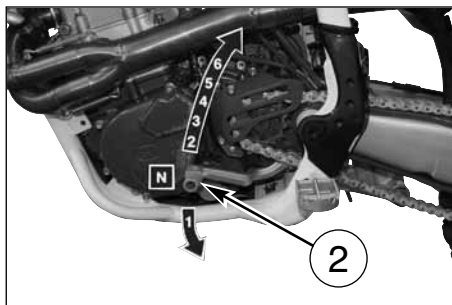
La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero.

Bloccare la vite ad operazione effettuata.

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

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

N: Folle



ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

CONTROLLI PRELIMINARI

ATTENZIONE!

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

1. Controllate tutti i liquidi

- A. Livello olio motore-trasmissione.
- B. Livello carburante.
- C. Livello liquido di raffreddamento.

Accertarsi che tutti i tappi siano stati correttamente installati.

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

2. Controllare tutti i comandi

- A. Manopola del gas.
- B. Leva della frizione.

Assicuratevi che le trasmissioni flessibili non siano danneggiate e scorrono liberamente.

3. Controllare i freni

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

4. Controllare le sospensioni

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

5. Controllare le ruote

Controllare i raggi e che i cuscinetti non presentino usura.
Controllare i cerchi ed i pneumatici.
Controllare la pressione dei pneumatici.

6. Controllare i rulli tendicatena, il pignone e la corona

Controllare l'usura dei rulli, del pignone e della corona.
Accertarsi che la catena sia correttamente regolata e lubrificata.

7. Controllare il filtro aria e il sistema di aspirazione

Controllare che il filtro sia pulito.

Controllare i raccordi in gomma e le fascette.

8. Controllare il sistema di scarico

Controllare i montaggi e verificare eventuali rotture.
Controllare i silenziatori.

9. Controllare le coppie di serraggio

- A. Candela.
- B. Dadi della testa cilindro.
- C. Verifica generale dei serraggi.

10. Controllare lo sterzo

Controllare il gioco dei cuscinetti dello sterzo.

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

RODAGGIO

La durata e le prestazioni del motore risulteranno maggiori e migliori, una volta effettuato un rodaggio di un paio d'ore prima di impiegare il mezzo a livello agonistico.

Durante la prima mezz'ora di guida si consiglia di mantenere bassa la velocità, evitando accelerazioni improvvise per non forzare il motore. Provvedere al cambio dell'olio e a tutte le operazioni di manutenzione. Dopo la prima mezz'ora di guida aumentare leggermente il numero di giri, sempre senza forzare.

Non mantenere una velocità eccessivamente bassa una volta inserite le marce alte. Dopo un paio d'ore potete iniziare ad usare il mezzo normalmente, a livello agonistico.

CONTROLLI DURANTE IL RODAGGIO

- CONTROLLO TENSIONE RAGGI RUOTE (vedi pag. 55);
- CONTROLLO SERRAGGIO RUOTE;
- CONTROLLO SERRAGGIO PERNO FORCELLONE;
- CONTROLLO REGOLAZIONE CATENA (vedi pag. 37);
- CONTROLLO GIOCO CUSCINETTI DI STERZO (vedi pag. 26);
- CONTROLLO SERRAGGIO MANUBRIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO MOTORE AL TELAIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO RACCORDO ASPIRAZIONE;
- CONTROLLO SERRAGGIO DADI TESTA E CILINDRO;

VERIFICARE FREQUENTEMENTE LO STATO DI CARICA DELLA BATTERIA (vedi pag. 59).



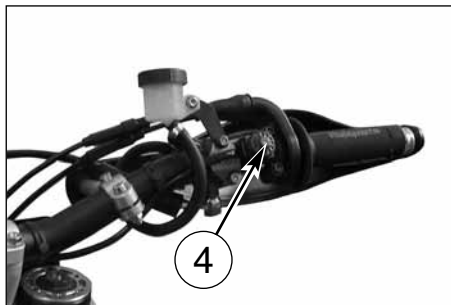
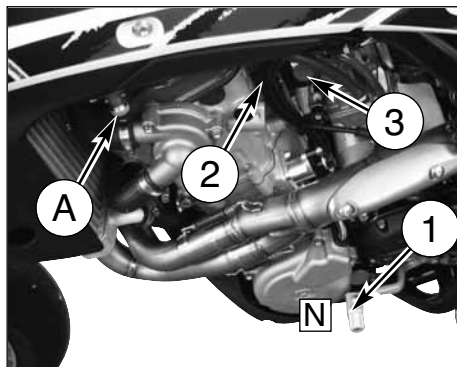
AVVIAMENTO ELETTRICO DEL MOTORE

Procedere nel modo seguente:

- 1) accertarsi che il rubinetto carburante (A) si trovi in Posizione Aperta;
- 2) mettere la leva (1) del cambio in folle;
- 3) tirare il pomello dello starter sul carburatore (pomello NERO (2) per l'avviamento a freddo *, pomello ROSSO (3) per l'avviamento a caldo);
- 4) premere il pulsante avviamento (4).

PRIMA DI PARTIRE, DISATTIVARE IL POMELLO DELLO STARTER SUL CARBURATORE.

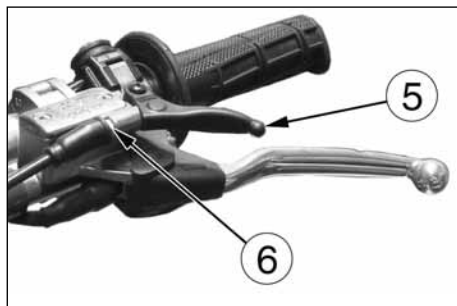
*: cioè dopo prolungato fermo del motociclo o in presenza di bassa temperatura ambientale.



DECOMPRESSORE MANUALE

Sebbene il motore sia provvisto di alzavalvole automatico può essere necessario, in alcuni casi (ingolfamento del carburatore o difficoltà di avviamento a causa di una batteria non sufficientemente carica) utilizzare il decompressore manuale posto sulla sinistra del manubrio. In questi casi, tirare la levetta (5) premendo contemporaneamente il pulsante di avviamento, rilasciare la levetta (5) mantenendo premuto il pulsante dopodiché rilasciare anche quest'ultimo.

Il supporto della leva (5) è provvisto di un tenditore (6) per regolare il gioco che deve essere di circa 3 mm; una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal gruppo di registro (7) posto sulla destra del motore (agire su quest'ultimo quando non è più possibile regolare correttamente il gioco con il tenditore sul manubrio).



NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino a quando, dopo aver disinserito lo starter (3), ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas.

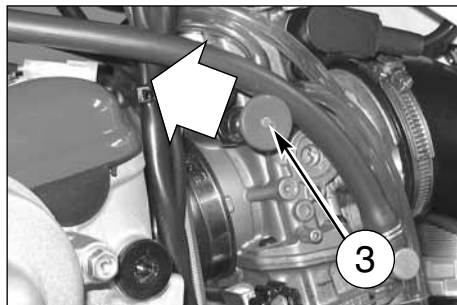
In tale modo l'olio, circolando, raggiungerà tutti i punti che richiedono lubrificazione ed il liquido refrigerante arriverà alla temperatura necessaria al corretto funzionamento del motore.

Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.

IMPORTANTE

Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.

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



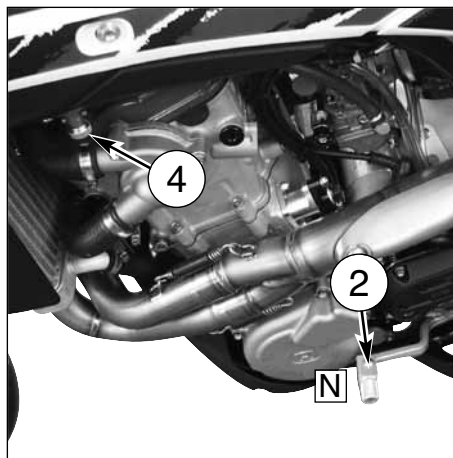
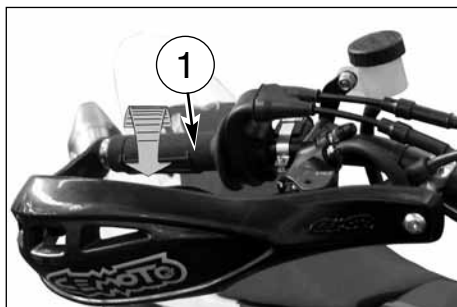
ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

- Chiudere completamente la manopola (1) del gas in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente che posteriormente mentre si sciolgono le marce (per una forte decelerazione, agire in modo deciso sul leva e pedale dei freni).
- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione e porre la leva (2) del cambio in posizione di folle.

- Premere il pulsante ROSSO (3) arresto motore.
- Chiudere il rubinetto (4) del carburante.

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

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



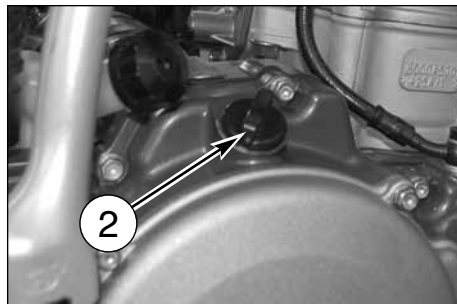
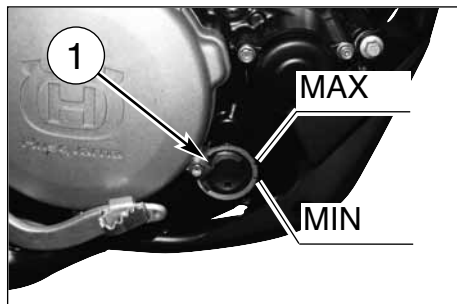
CONTROLLO LIVELLO OLIO

Tenendo il motociciclo in piano ed in posizione verticale, controllare il livello dell'olio per mezzo dell'oblo di ispezione (1) inserito sul carter destro del motore. Verificare che il livello si trovi compreso tra le due tacche MIN e MAX.

Per effettuare il rabbocco, rimuovere il tappo di carico (2).

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

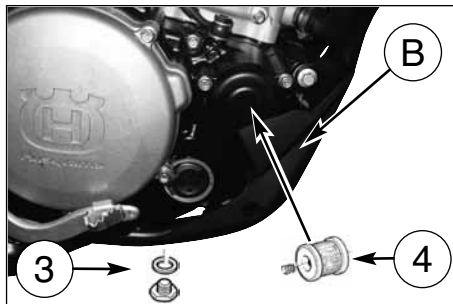
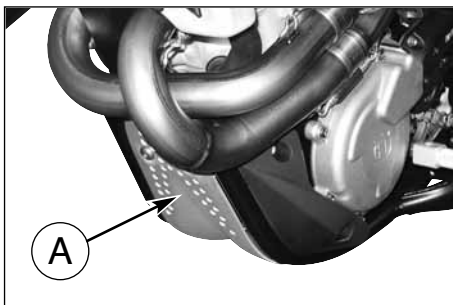


SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA- SOSTITUZIONE FILTRI METALLICI ED A CARTUCCIA

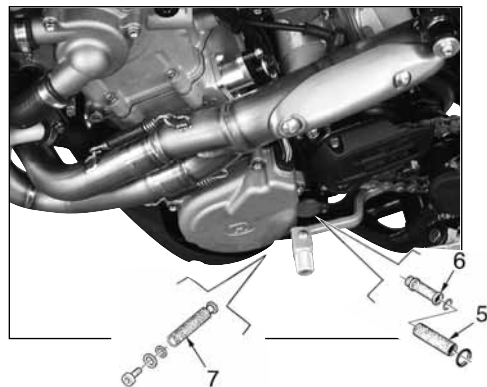
ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

L'operazione dovrà essere effettuata, A MOTORE CALDO, nel modo seguente:

- Togliere il tappo di carico olio (2);
- anche se non indispensabile, è consigliabile rimuovere la protezione inferiore (A) del motore;
- porre una bacinella sotto il motore;
- togliere il tappo di scarico olio (3);
- evacuare l'olio esausto e pulire la calamita sul tappo;



- rimuovere i tre filtri metallici (5), (6) e (7) sulla sinistra del motore, controllare le condizioni degli anelli OR ed effettuare la pulizia dei filtri con benzina; procedere inversamente per il rimontaggio;
- per sostituire la cartuccia filtro (4) è necessario rimuovere la protezione destra (B), svitare le tre viti di fissaggio e rimuovere il coperchietto;
- una volta sostituiti i filtri, rimontare il tappo di scarico (3), la protezione del motore (A), quella destra (B) e versare la prevista quantità di olio.



CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

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

Il tappo del radiatore presenta due posizioni di bloccaggio: la prima serve allo scarico preventivo della pressione esistente nel circuito di raffreddamento.

AVVERTENZA

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

NOTA

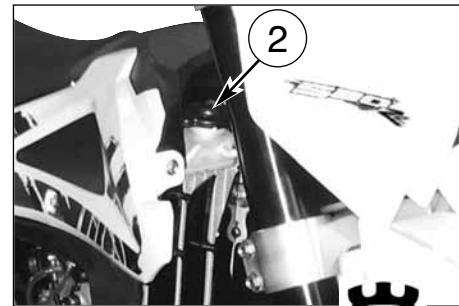
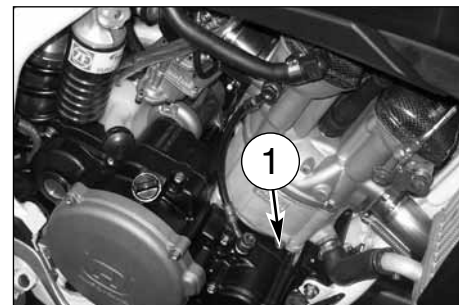
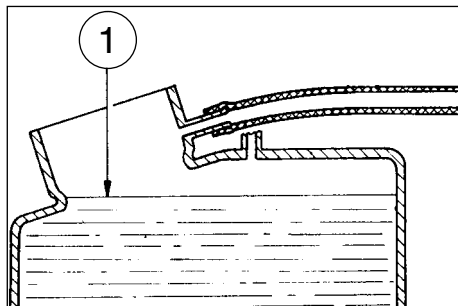
Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.

SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

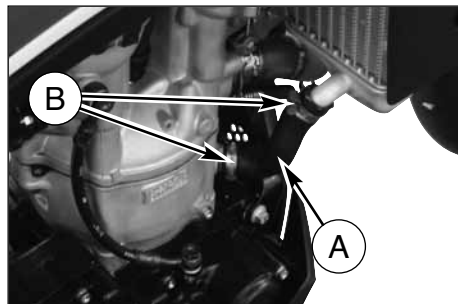
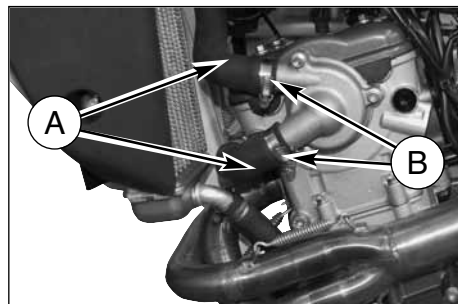
Porre un contenitore sul lato destro del cilindro, sotto la vite (1) di scarico refrigerante.

Togliere PER PRIMA la vite (1), aprire LENTAMENTE il tappo (2) del radiatore destro e lasciar defluire il refrigerante nel contenitore inclinando sulla destra il motociclo. Rimontare la vite (1).

Versare nel radiatore la quantità di liquido prescritta e portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria.



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



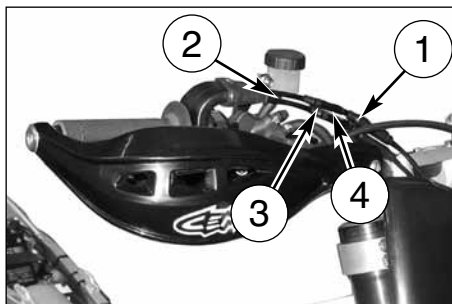
REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

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

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

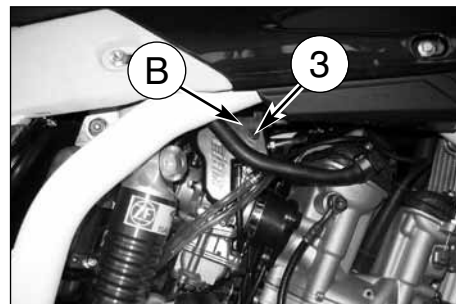
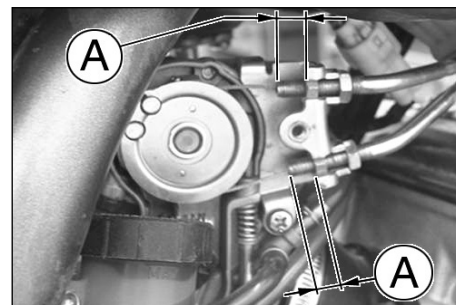
ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

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



NOTA

In caso di sostituzione dei cavi (1) e (2) del comando gas è necessario rispettare, al rimontaggio, la dimensione A (10mm) indicata nella foto. Rimontare poi il coperchietto di protezione (B) mediante la vite (3) ed effettuare la registrazione dei cavi sul manubrio, come descritto a fianco. Per effettuare l'operazione di sostituzione dei cavi, è necessario rimuovere il serbatoio carburante come descritto a pagina 25.



REGISTRAZIONE CARBURATORE

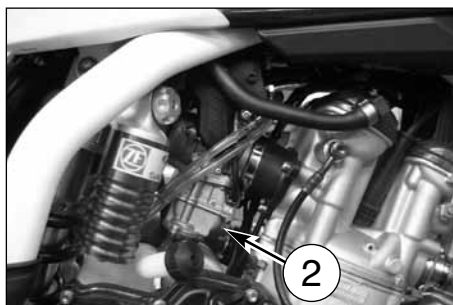
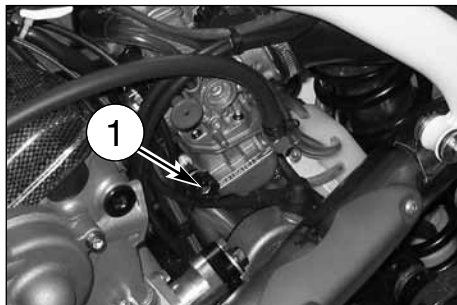
La registrazione deve essere effettuata solo a motore caldo e con il comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

- Girare la vite di registro minimo (1) posta sulla sinistra del veicolo, sino ad ottenere un minimo piuttosto elevato, (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).
- Ruotare la vite di registro (2) in senso orario fino alla posizione di tutto chiuso quindi tornare indietro di 1+1/2 giro.
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

REGISTRAZIONE MINIMO

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

- girare la vite di registro minimo (1) posta sulla sinistra del veicolo, in prossimità del rubinetto carburante, sino ad ottenere il minimo più appropriato, (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).



CONTROLLO CANDELA

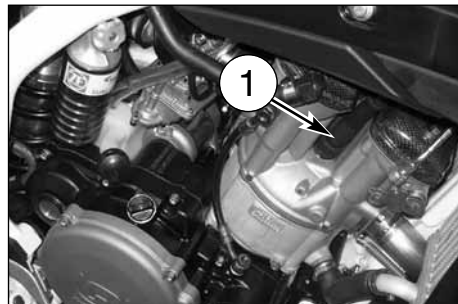
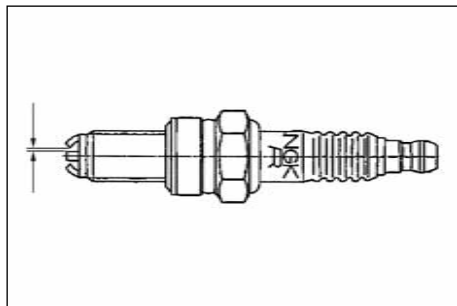
La candela (2) è NGK CR9EKB; la distanza fra gli elettrodi deve essere 0,8 mm.

Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.

Una minore, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità.

Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla dopo aver tolto il cappuccio (1).

E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni.



Esatto grado termico:

La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro o grigio.

Grado termico elevato:

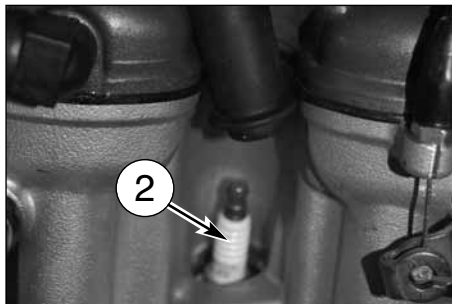
La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.

Grado termico basso:

La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela con una "più calda" o "più fredda" con estrema cautela. Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi.

Prima di procedere al rimontaggio, esegui-

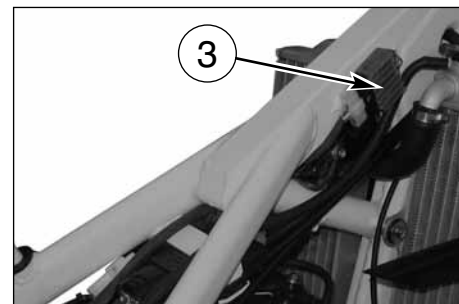


re una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitare a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di 10÷12 Nm. Allentare la candela e serrarla nuovamente a 10÷12 Nm.

La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

REGOLATORE DI TENSIONE

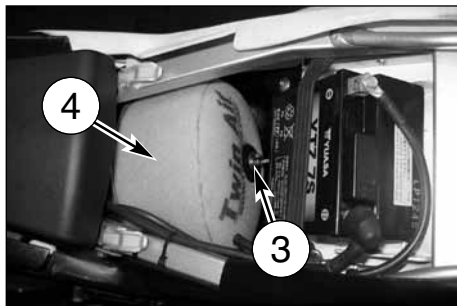
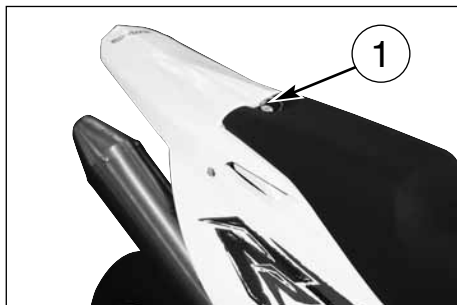
Il regolatore di tensione (3) è fissato sul lato destro del telaio, nella parte anteriore.



CONTROLLO FILTRO ARIA

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

Togliere la vite (3), rimuovere il filtro aria completo (4) e separare il filtro (5) dal telaio (6).

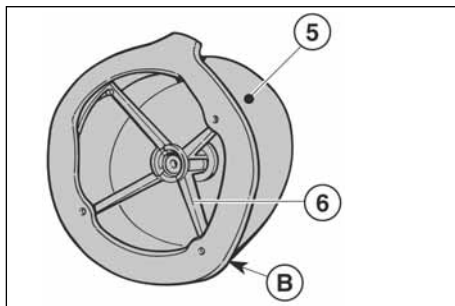


PULIZIA FILTRO ARIA

Lavare il filtro con un detergente specifico (AGIP "Filter clean foam air detergent fluid" o prodotto simile) ed asciugarlo perfettamente (lavare il filtro con benzina solo in caso di necessità). Immergerlo in olio speciale per filtri (AGIP "Foam air filter protection oil" o prodotto simile) e strizzarlo per far uscire l'olio superfluo.

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

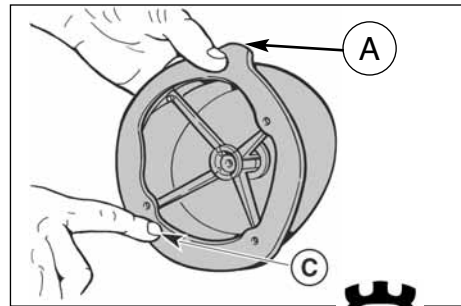
ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.



MONTAGGIO

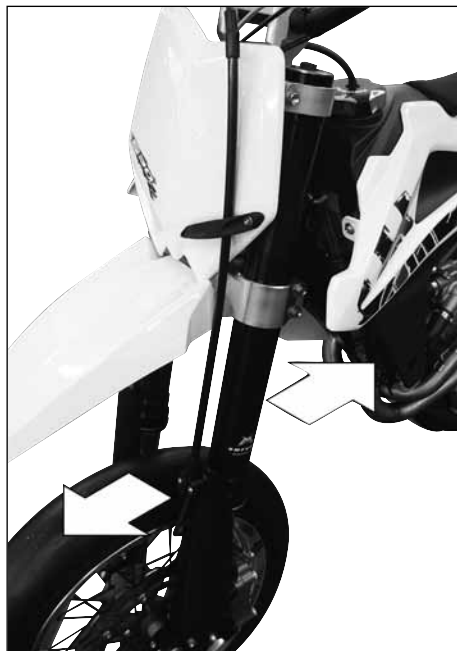
Mettere del grasso sul bordo (C) del filtro dal lato dell'alloggiamento per ottenere una buona tenuta. Nel rimontare il filtro nel proprio alloggiamento, assicurarsi che l'appendice A sia rivolta verso l'alto e che lo spigolo B si trovi sul lato inferiore sinistro della scatola filtro. Rimontare gli altri particolari precedentemente rimossi.

AVVERTENZA*: In caso di errato montaggio del filtro, potrebbero entrare sporcizia o polvere, provocando l'usura rapida dei segmenti pistone e del cilindro.



REGOLAZIONE GIOCO DEI CUSCINETTI DELLO STERZO

Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente senza gioco. Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un supporto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo.



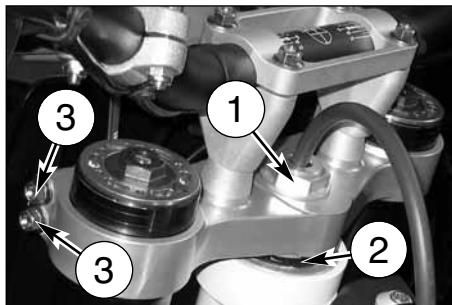
Mettetevi a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori degli steli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:

- allentare il dado (1) del cannotto di sterzo.
- allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella.
- ruotare in senso orario la ghiera (2) del cannotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco.
- serrare il dado (1) del cannotto alla coppia di serraggio di $8 \div 9$ Kg. ($78,4 \div 88,3$ Nm).
- serrare le quattro viti (3) sulla testa di sterzo a $22,5 \div 26,5$ Nm ($2,3 \div 2,7$ Kg).

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

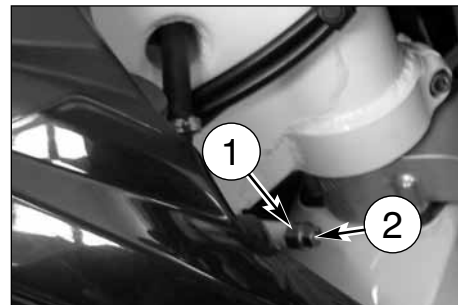
NOTA

È possibile variare l'inclinazione dello sterzo utilizzando le bussole riportate a pag. 75, unitamente alle relative istruzioni.



REGOLAZIONE ANGOLO DI STERZATA

L'angolo di sterzata può essere variato agendo sui gruppi di registro posti ai lati del cannotto di sterzo nel modo seguente: allentare il controdado (1) e ruotare la vite di registro (2) fino a raggiungere l'angolo desiderato quindi serrare nuovamente il controdado (1). Effettuare modifiche della stessa entità su entrambi i lati.



REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

La leva sul manubrio può essere regolata a seconda della dimensione della mano del pilota. Per avvicinare la leva alla manopola ruotare il registro (1) in senso ANTIORARIO, per allontanare la leva dalla manopola ruotare il registro (1) in senso ORARIO.

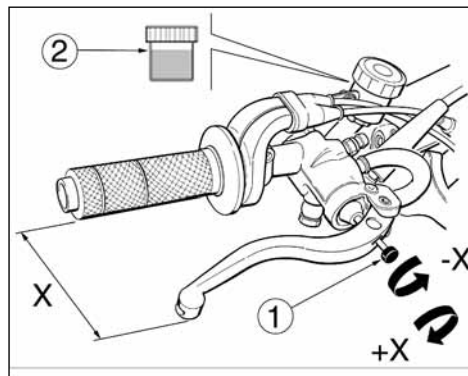
Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (2) indicato sul serbatoio trasparente.

Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

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

AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)
AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.

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

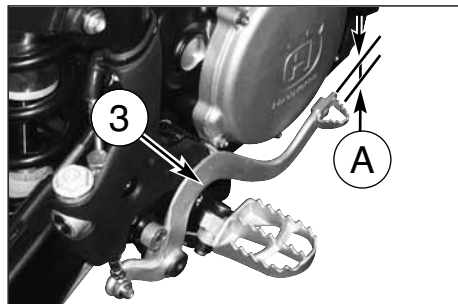
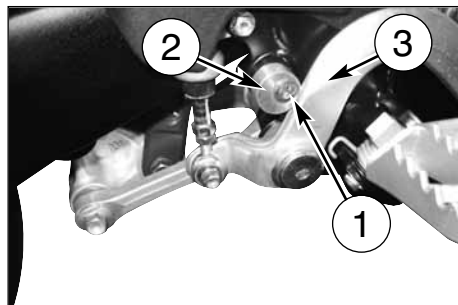


REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale (3) di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiede, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.

Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:

- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata il pedale del freno;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1).



Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni che seguono.

REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

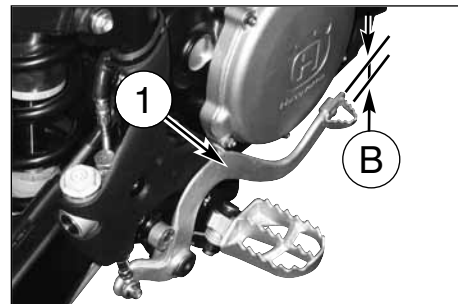
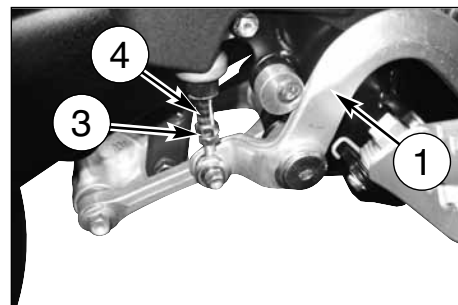
Il pedale (1) di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto (B) di 5 mm prima di iniziare l'azione frenante.

Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:

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

ATTENZIONE

La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.



CONTROLLO LIVELLO FLUIDO

Il livello (A) deve trovarsi tra le tacche poste sul serbatoio pompa.

REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRIZIONE IDRAULICA

La corsa a vuoto (A) deve essere almeno di 3 mm.

La posizione della leva sul manubrio può essere variata, a seconda della dimensione della mano del pilota.

Per avvicinare la leva alla manopola, ruotare il registro (B) in senso ORARIO.

Per allontanare la leva dalla manopola, ruotare il registro (B) in senso ANTIORARIO.

Per effettuare la verifica del livello del fluido, operare nel modo seguente:

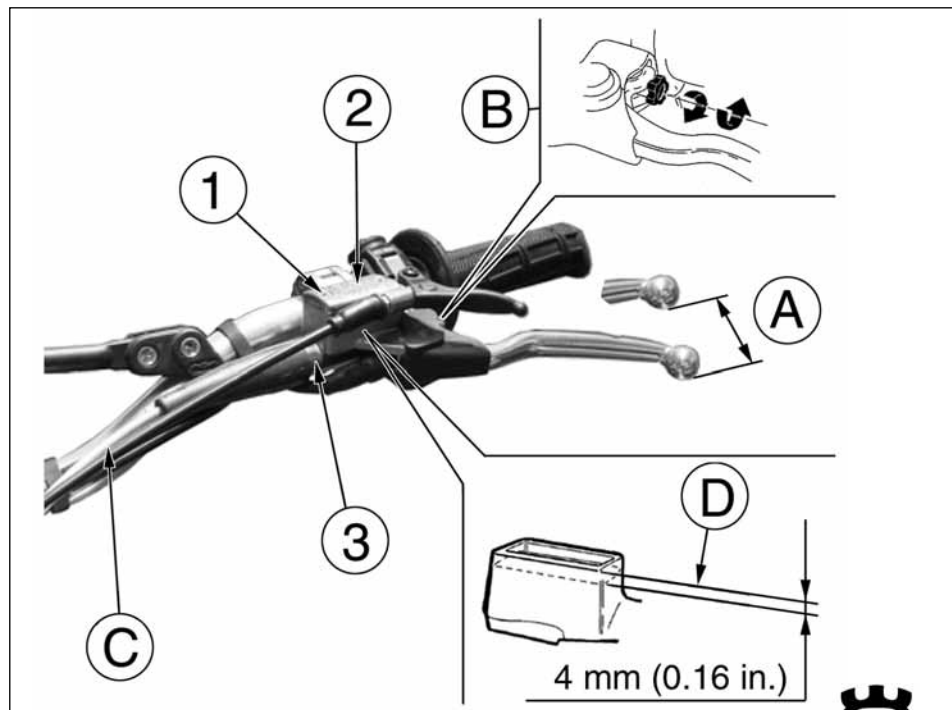
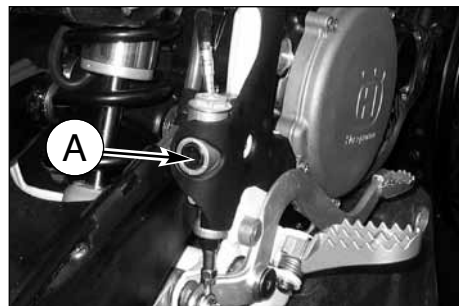
- togliere sul comando le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma;

- mantenendo orizzontale il cilindro (3) del comando, verificare che il livello del fluido non si trovi al di sotto di 4 mm (0.16 in.) dal limite superiore (D) del corpo pompa;
- se necessario, aggiungere fluido del tipo riportato nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE a pag. 8.

AVVERTENZA *: Non utilizzare MAI liquido per freni.

Rimontare le parti precedentemente rimosse.

Controllare periodicamente la tubazione di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se la tubazione (C) presenta segni di usura o crepe, sarà opportuna la sua sostituzione.



SPURGO FRIZIONE IDRAULICA

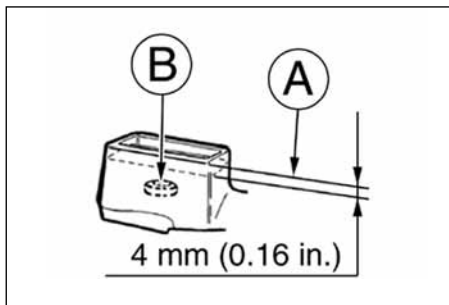
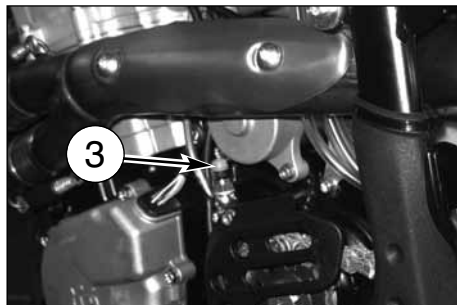
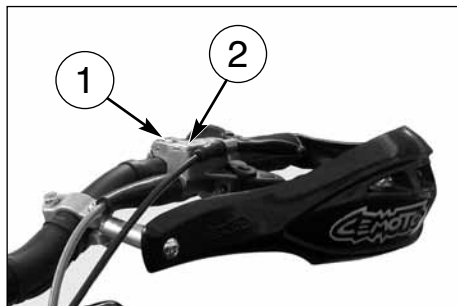
Per effettuare l'operazione, operare nel modo seguente:

- togliere le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma;
- rimuovere il nipplo di sfiato (3);
- introdurre nel foro del nipplo, con l'ausilio di una siringa, il fluido del tipo riportato nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE a pag. 8.

AVVERTENZA *: Non utilizzare MAI liquido per freni.

- procedere nell'operazione fino a quando, dal foro (B) sul corpo pompa, uscirà solo fluido SENZA bollicine.

Controllare che il livello del fluido non si trovi al di sotto di 4 mm dal limite superiore (A) del corpo pompa. Rimontare le parti precedentemente rimosse.



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.

NOTE

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.

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 essere bloccati.

Le tarature standard e le procedure di registrazione sono riportate sulle pagine che seguono.

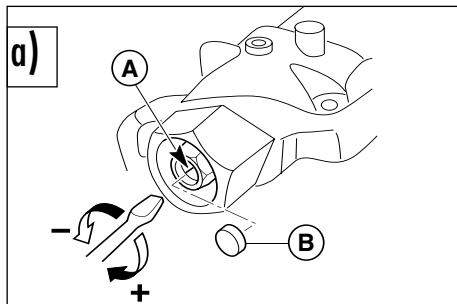


REGOLAZIONE FORCELLA

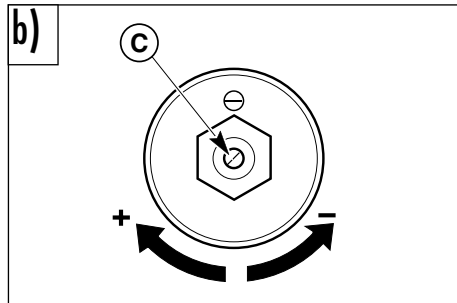
a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: -15 scatti.

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



b)



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.

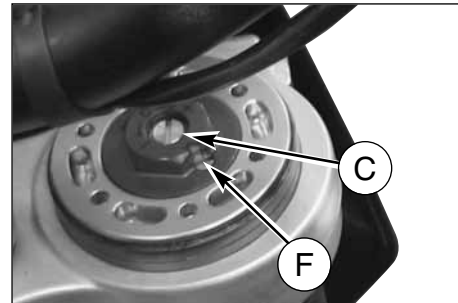
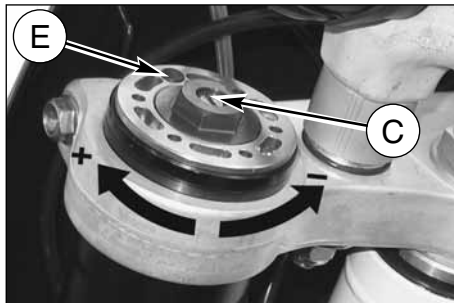
c) SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara).

Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella, rimuovere il cappuccio (E) e premere sulla valvolina con una punta. Rimontare il cappuccio.

ATTENZIONE!

Non allenare MAI la vite (F).

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



LIVELLO OLIO FORCELLA

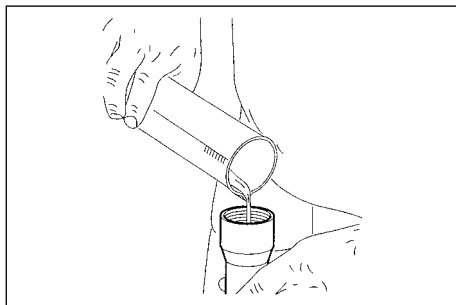
Per il regolare funzionamento della forcella è indispensabile che in entrambe le gambe si trovi la prevista quantità d'olio.

NOTA

Per non alterare il valore di precarica, sostituire sempre molla e distanziale accoppiati.



QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO: 310 cm³



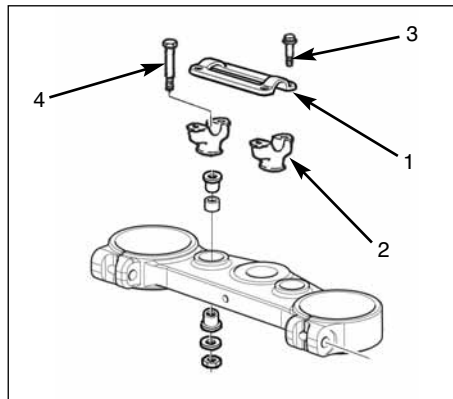
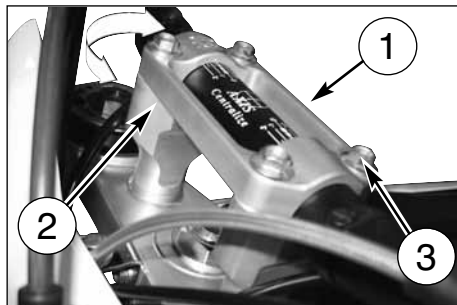
MODIFICA POSIZIONE MANUBRIO

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 (2) per ottenere l'avanzamento o l'arretramento (10 mm - 0.04 in.) 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).



REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

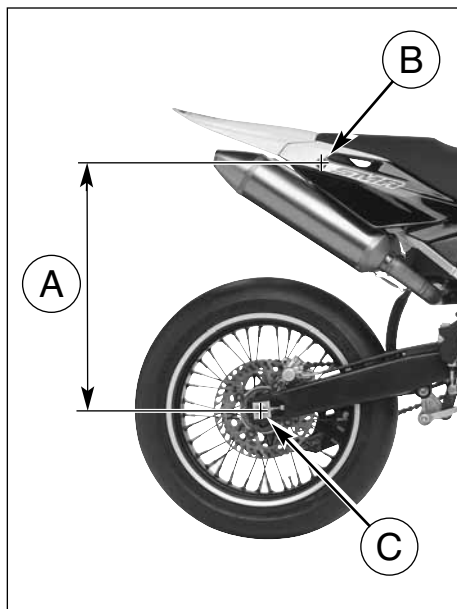
L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Con il motociclo sul cavalletto misurare la distanza (A).
2. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A).

B: asse vite fissaggio pannello

C: asse perno ruota posteriore

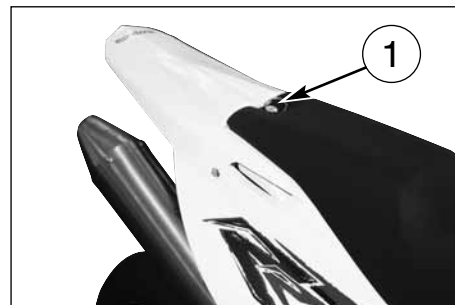


4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo.

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

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

ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perché contiene gas sotto pressione. Per interventi di maggiore entità rivolgersi al Concessionario Husqvarna.

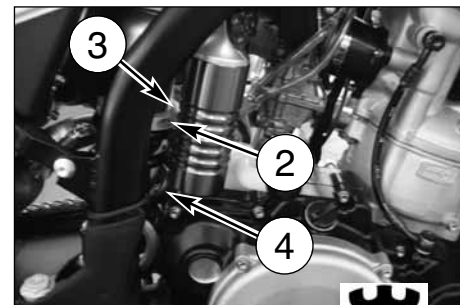


REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) e togliere il pannello laterale destro.
2. Pulire la ghiera di registro (3) della molla (4).
3. Con una chiave a "T" da 4 mm allentare la vite (2) della ghiera (3).
4. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
5. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la vite (2).
6. Rimontare il pannello laterale destro e la sella.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.



REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE

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

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:

- 1) bassa velocità di ammortizzazione:
- 15 scatti (± 2 scatti)
(registro 1)

2) alta velocità di ammortizzazione:

- 15 scatti (± 2 scatti)
(registro 2)

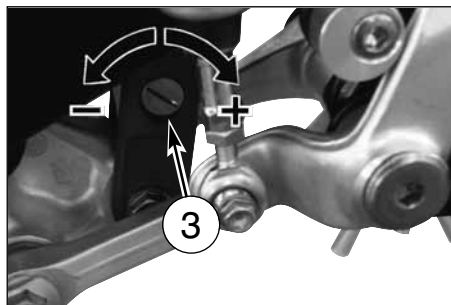
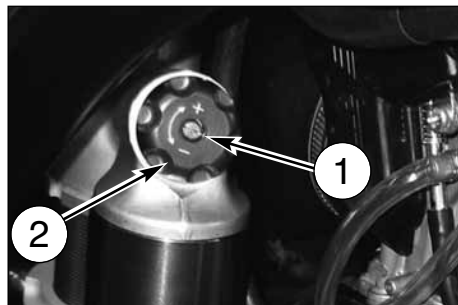
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (1) e (2) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

B) ESTENSIONE - Taratura standard:

- 18 scatti (± 2 scatti)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (3) 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.



REGISTRAZIONE CATENA

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone, asse rotazione forcellone e asse ruota posteriore come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia. (Fig. A).

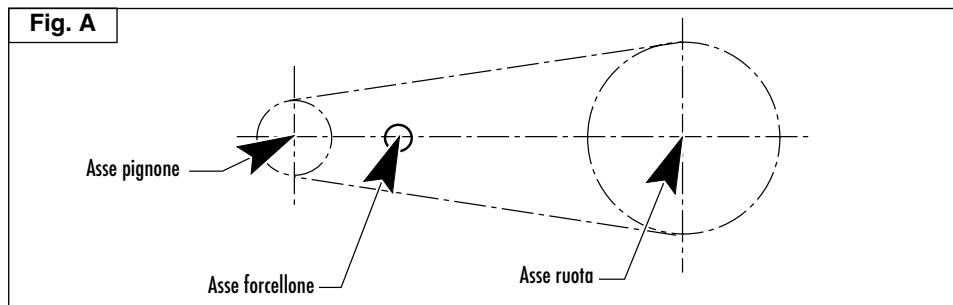
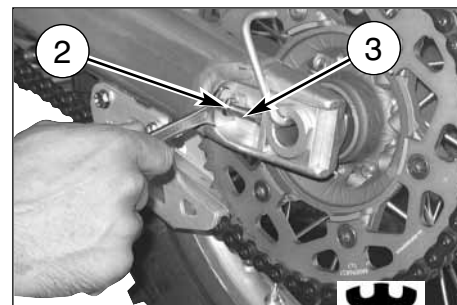
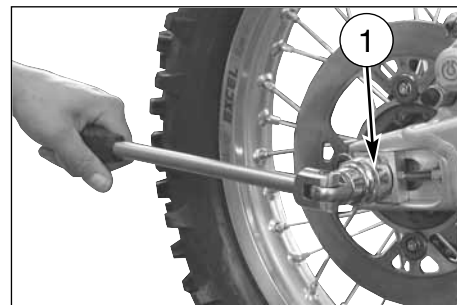
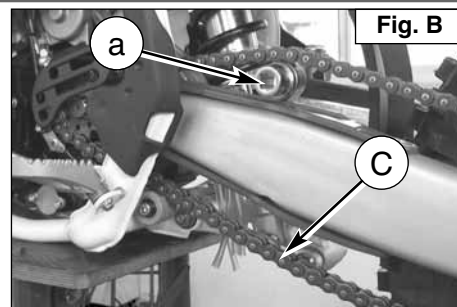
Regolazione rapida (Fig. B.)

Inserire, nel punto indicato sulla figura, una bussola (a) del diametro di 35 mm (o, in alternativa, uno spessore della stessa dimensione) e verificare che il ramo inferiore (C) della catena risulti leggermente teso.

Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato destro, con chiave a bussola da 27 mm, il dado (1) di fissaggio del perno ruota;
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena, con chiave da 12 mm, ed operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- effettuata la regolazione serrare i controdadi (2) ed il dado perno ruota (1).

Dopo la regolazione, controllare sempre l'allineamento della ruota.



CONTROLLO USURA CATENA, PIGNONE, CORONA

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:

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

STANDARD	LIMITE DI USURA
317,5 mm	323 mm

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

La figura sottoriportata 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.

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.

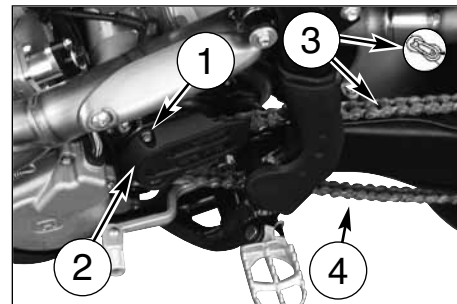
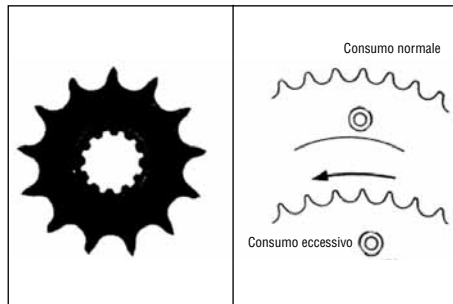
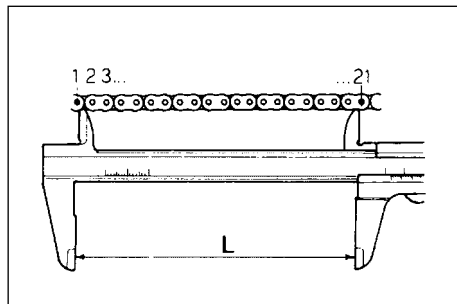
Smontaggio e pulizia

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

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

Togliere: le viti (1), la protezione (2) del pignone, la molletta (3), il giunto e rimuovere la catena (4);

Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso.



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

Lavaggio catena senza anelli OR (*)

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

Lavaggio catena con anelli OR

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

Lubrificazione catena senza anelli OR (*)

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

(*) : SMR 450-R / SMR 530-R

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 (a) del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena, come mostra la figura sotto.

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 37.

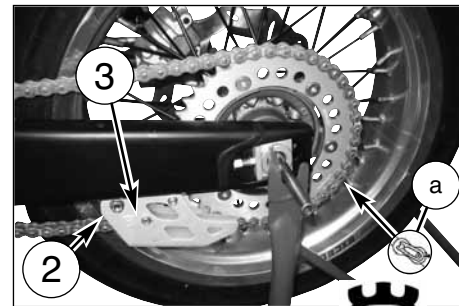
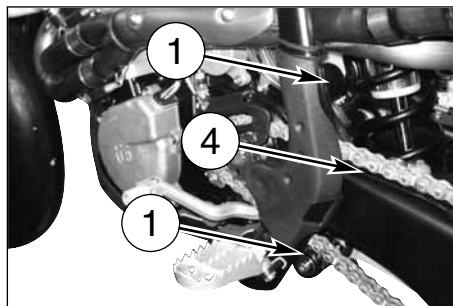
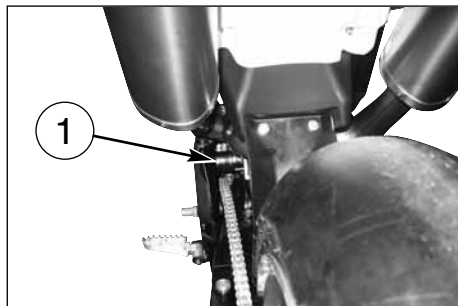
AVVERTENZA*: Il lubrificante per la catena **NON** deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriori.

Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guida-catena, 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.

- | |
|----------------------|
| 1- Rullo tendicatena |
| 2- Rullo guidacatena |
| 3- Guidacatena |
| 4- Pattino catena |
| a- Molletta giunto |



SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

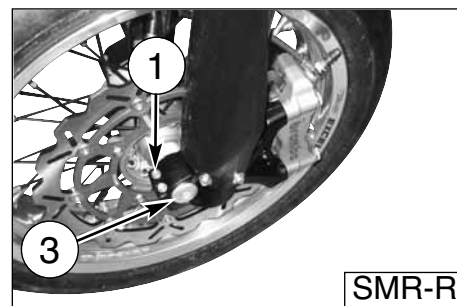
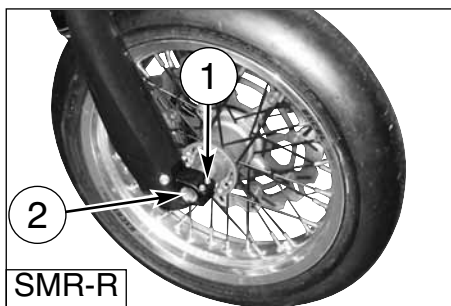
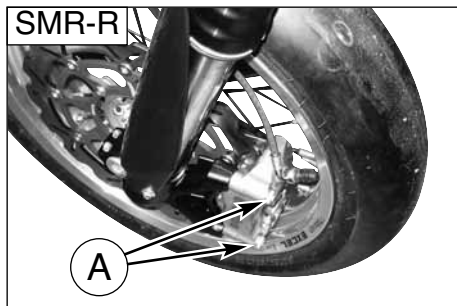
Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.

Rimuovere le due viti (A) e la pinza freno.

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.

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.



RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Montare il distanziale sinistro sul mozzo ruota.

Inserire la ruota tra gli steli della forcella.

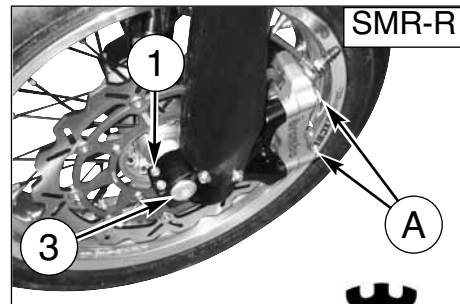
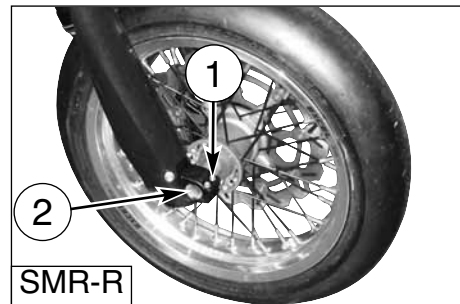
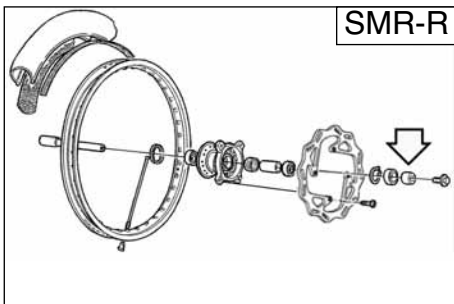
Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato e batterlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla.

A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1) sullo stelo destro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vite (3) sul lato sinistro (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

Inserire la pinza freno nel disco, montarla sul relativo supporto serrando le due viti (A) a 25,5 Nm/ 2,6 Kgm/ 18.8 ft-lb. Verificare che il disco freno scorra fra le pastiglie della pinza senza resistenza.

NOTA

Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.



SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

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 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

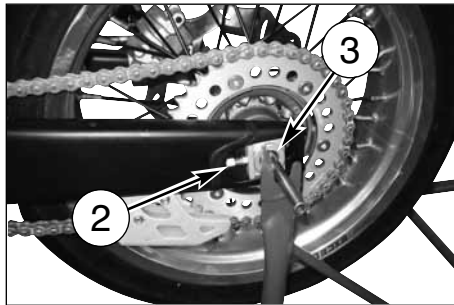
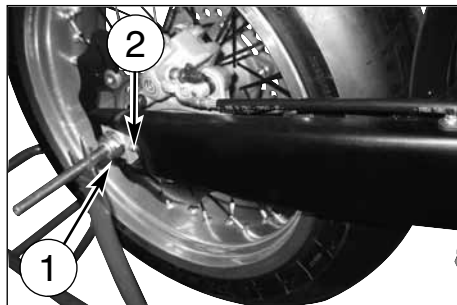
Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

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.

PNEUMATICI

Abbiate cura di tenere i pneumatici gonfiati sempre alla giusta pressione che deve corrispondere a quella indicata a pag. 8.



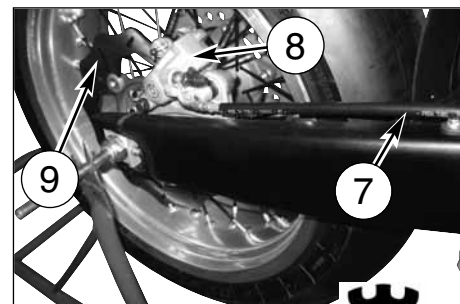
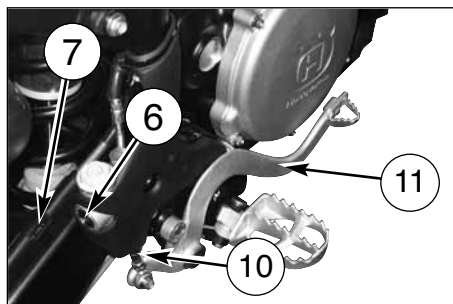
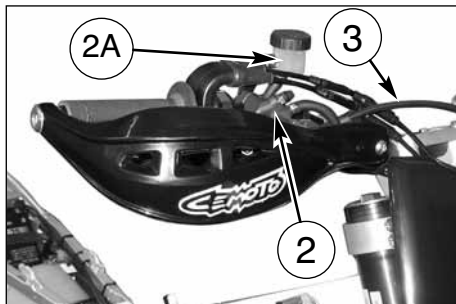
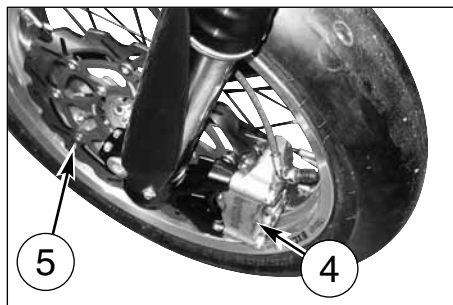
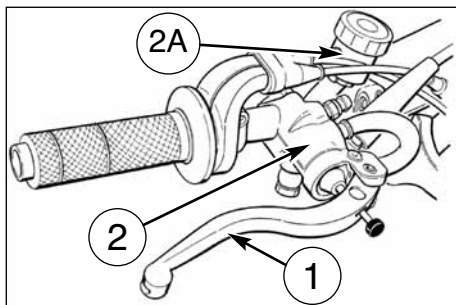
FRENI

I principali componenti dei due impianti sono: la pompa freno con relativa leva (anteriamente) o pedale (posteriormente), la tubazione, la pinza ed il disco.

LEGENDA

1. Leva comando freno anteriore
2. Pompa freno anteriore
- 2A. Serbatoio olio
3. Tubazione anteriore

4. Pinza freno anteriore
5. Disco freno anteriore
6. Serbatoio olio freno posteriore
7. Tubazione posteriore
8. Pinza freno posteriore
9. Disco freno posteriore
10. Pompa freno posteriore
11. Pedale comando freno posteriore



SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO

- Rimuovere le mollette 1.
- Sfilare i perni 2.
- Rimuovere le pastiglie.

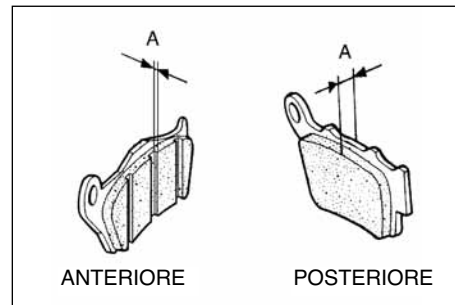
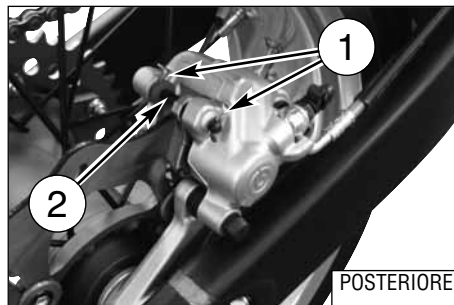
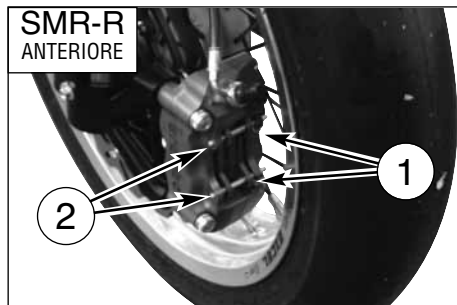
ATTENZIONE!

Non azionare la leva o il pedale freno mentre si tolgono le pastiglie.

USURA PASTIGLIE

- a) Anteriormente lo spessore "A" non deve essere inferiore a quello evidenziato dalle tacche controllo usura;
- b) Posteriormente lo spessore "A" non deve essere inferiore a 3,8 mm.

Se detto limite è stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.



PULIZIA PASTIGLIE

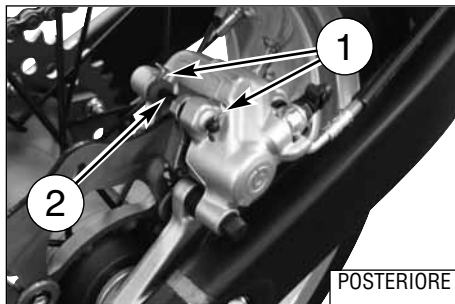
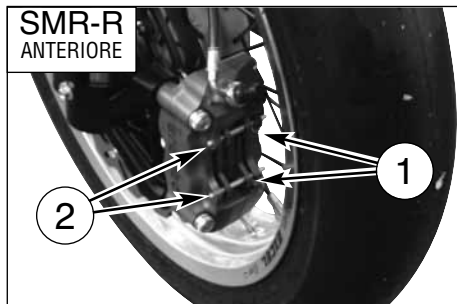
Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non è stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

MONTAGGIO PASTIGLIE

- Montare le nuove pastiglie freno.
- Rimontare i due perni (2) e le relative mollette (1).

ATTENZIONE!

Non guidare il motociclo fino a quando la leva o il pedale freno non saranno del tutto efficienti. Pompare la leva o il pedale freno fino a portare le pastiglie a contatto dei dischi. Il freno non funzionerà al primo tentativo di azionamento sulla leva o sul pedale.



USURA DISCO FRENO

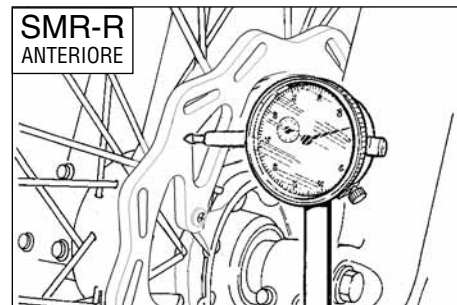
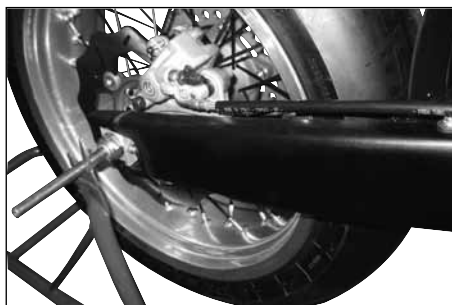
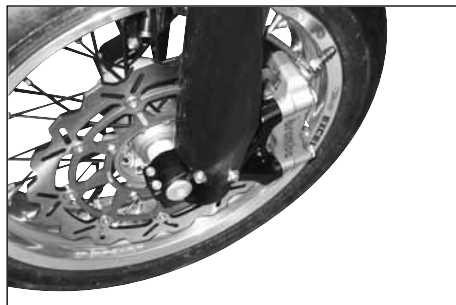
Rilevare lo spessore di ogni disco nel punto di maggiore usura.
Sostituire il disco se l'usura ha superato il limite previsto.

Spessore Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore	5 mm	4,5 mm
Posteriore	4 mm	3,5 mm

SFARFALLAMENTO DISCO

Misurare lo sfarfallamento del disco. Il limite di servizio per entrambi i dischi è di 0,15 mm.
Sostituire il disco se lo sfarfallamento è superiore al limite di usura.



PULIZIA DISCO

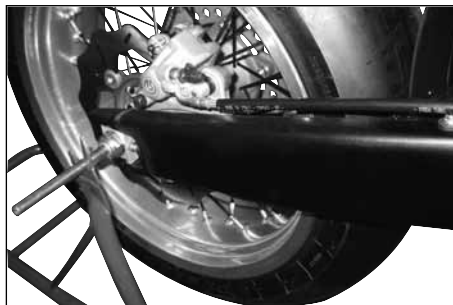
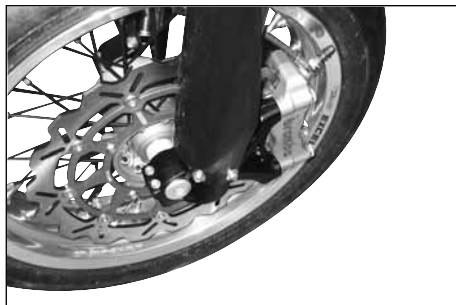
Una scarsa efficienza di frenata può anche essere causata dalla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.

SOSTITUZIONE FLUIDO

Il fluido freni deve essere controllato e sostituito in accordo con la Tabella di Manutenzione o nel caso fosse stato contaminato da sporcizia o acqua. Non sostituire il fluido sotto la pioggia o con vento intenso.

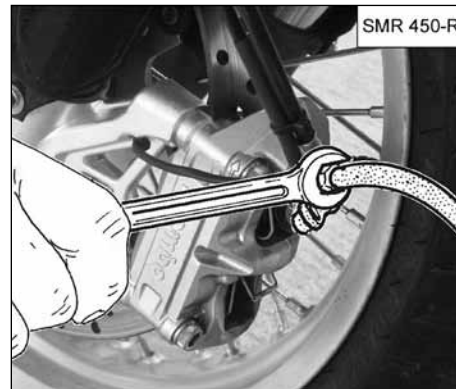
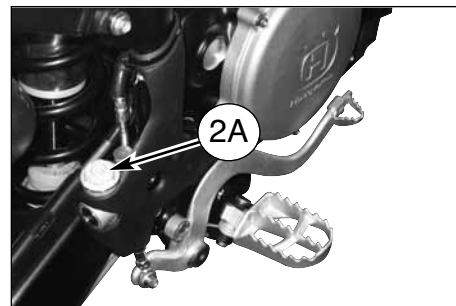
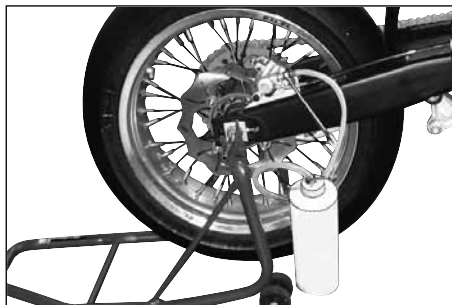
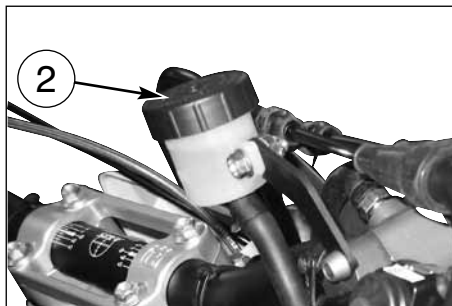
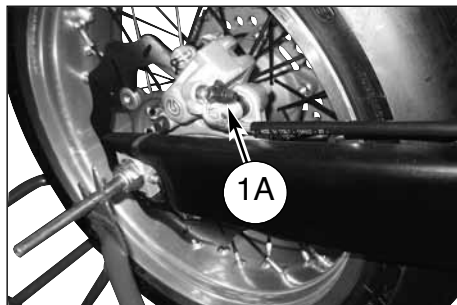
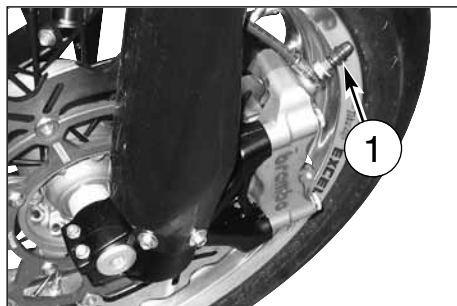
AVVERTENZA!

- * Usare solamente fluido freni prelevato da contenitore sigillato (DOT 4). Non usare mai fluido già utilizzato.**
- * Non permettere che agenti contaminanti quali sporcizia, acqua etc. entrino nel serbatoio.**
- * Per evitare rischi di contaminazioni del fluido, non lasciare il serbatoio olio senza coperchio.**
- * Maneggiare con cura il fluido per non danneggiare le parti verniciate.**
- * Non mischiare due tipi differenti di fluido. Ciò provocherebbe l'abbassamento del punto di ebollizione e potrebbe portare all'inefficienza del freno o al deterioramento delle parti in gomma.**

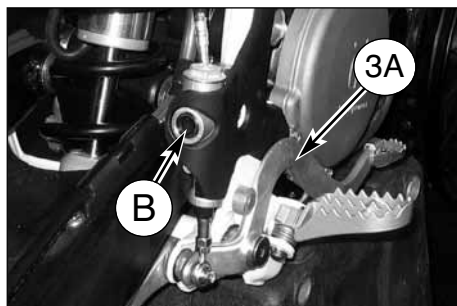
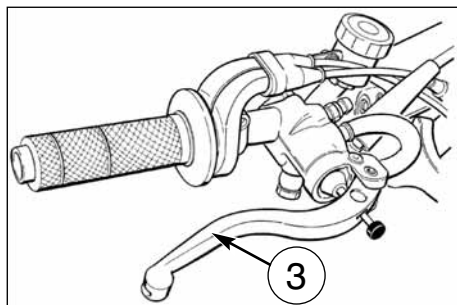


Per effettuare la sostituzione, procedere nel modo seguente:

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A: chiave da 21 mm) del serbatoio fluido ed il soffietto in gomma.
- Allentare la valvola di spurgo sulla pinza.

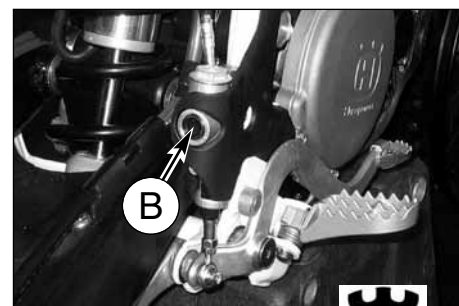
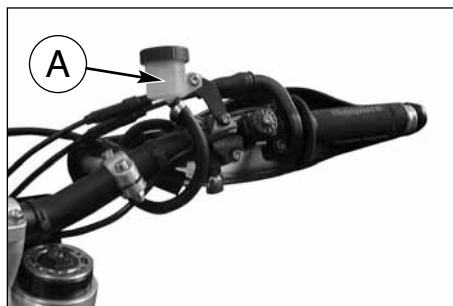


- Pompate con la leva freno (3) o il pedale freno (3A) in modo da evacuare completamente il fluido.
- Chiudere la valvola di spurgo e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ripetere questa operazione sino a quando l'impianto è completamente pieno ed il fluido chiaro inizia a uscire dal tubo di plastica: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.



- Ripristinare il livello (A) o (B) del fluido e rimontare il soffiETTO in gomma ed il coperchio del serbatoio, sia anteriormente che posteriormente.

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto alle pagine 51 e 52.



ATTENZIONE!

Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa .

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

Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.



SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

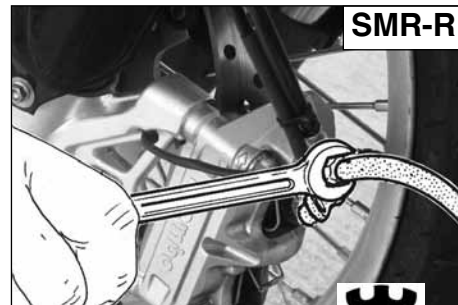
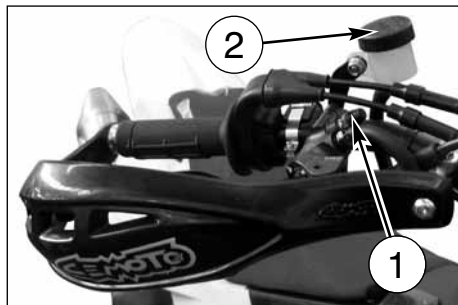
Nell'impianto frenante anteriore lo spurgo deve avvenire prima sul comando sul manubrio poi sulla pinza: le operazioni da effettuare sono le stesse.

Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).

- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore (accertarsi che durante l'intera operazione l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido).
- Togliere il coperchio (2) del serbatoio fluido, il soffiutto in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.

- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.



SMR-R



- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio (2) del serbatoio.

ATTENZIONE!

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.

Coppia di serraggio per la valvola di spurgo
1,2 ÷ 1,6 kgm
(12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhi bagnare abbondantemente con acqua.

● Durante lo spurgo dell'impianto il manubrio del motociclo deve essere girato verso sinistra. In questo modo il serbatoio pompa risulterà più alto, facilitando l'operazione di spurgo del circuito frenante.

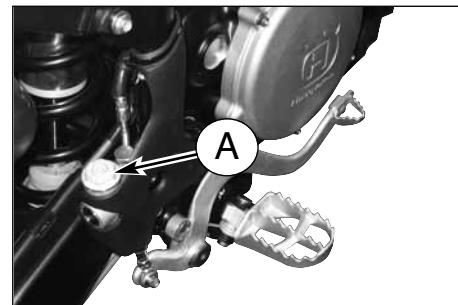
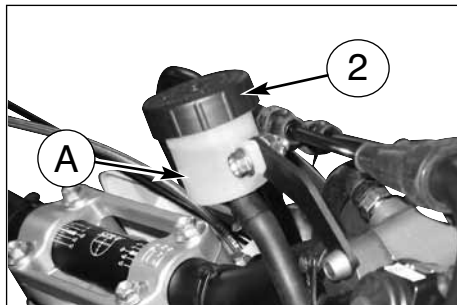
● Nel caso il motociclo, durante una gara, subisca delle cadute, oppure in seguito a riparazioni di officina, manifesti elasticità della corsa della leva freno con conseguenti carenze dell'azione frenante, sarà opportuno ripetere lo spurgo del circuito come sopra descritto.

● Lo spurgo non elimina completamente l'aria presente nel circuito; le piccole quantità rimanenti si eliminano automaticamente durante un breve periodo d'uso del motociclo; ciò comporta una minore elasticità e corsa della leva di comando.

SPURGO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica. Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Rimuovere il coperchio (A) del serbatoio (chiave da 21 mm), la membrana e riempire con fluido (DOT 4).



- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo (1) della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.

- Abbassare completamente il pedale (2).
- Allentare la valvola di spurgo lasciando fuoriuscire il fluido (all'inizio uscirà solamente aria), poi chiudere leggermente la valvola.
- Rilasciare il pedale ed attendere qualche secondo prima di ripetere l'operazione sino a quando dal tubetto uscirà solo fluido.

- Bloccare la valvola di spurgo alla coppia prescritta e controllare il livello (B) del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio (1).

Se l'operazione di spurgo è stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica.

In caso contrario, ripetere l'operazione.

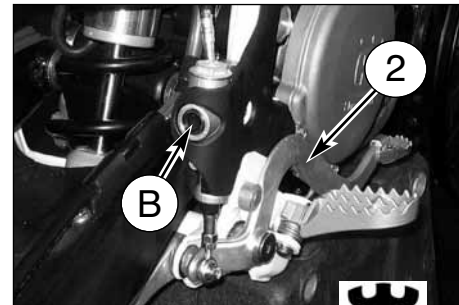
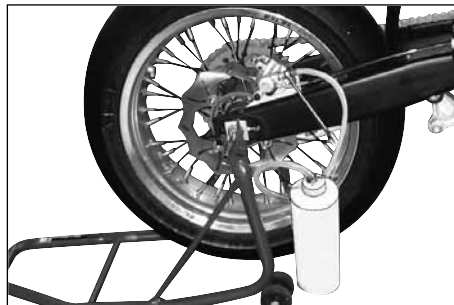
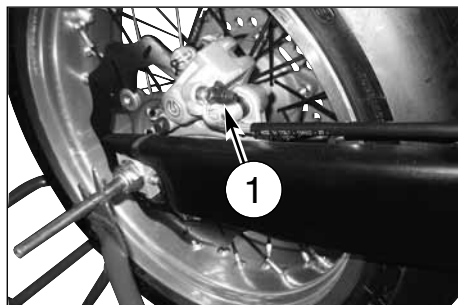
NOTA

Qualora, a causa di una caduta durante una competizione o dopo una riparazione, si riscontrasse elasticità della corsa della leva o del pedale freno con conseguente diminuzione dell'efficienza frenante, dovrà essere ripetuto lo spurgo del circuito come precedentemente descritto.

ATTENZIONE!

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.

Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



SILENZIATORE DI SCARICO

Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo. Il marcato aumento della rumorosità di scarico è indice di deterioramento del materiale fonoassorbente posto sul tubo forato all'interno del silenziatore.

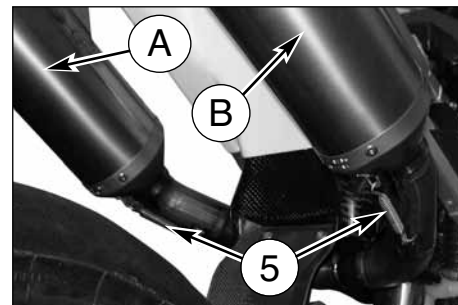
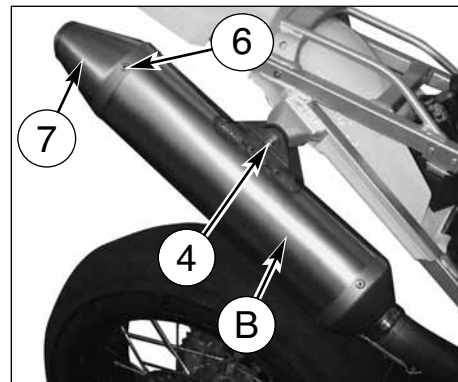
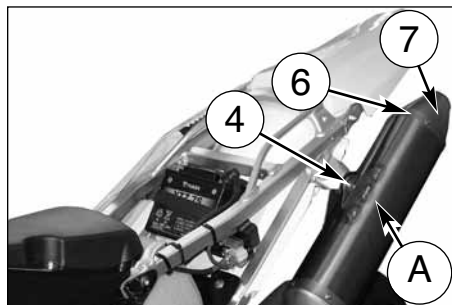
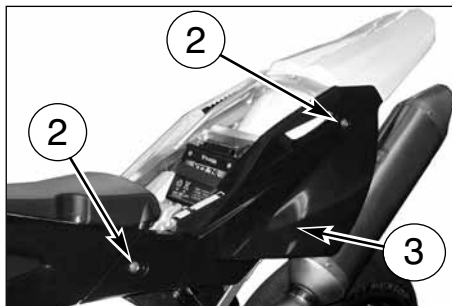
AVVERTENZA*: Controllare il materiale fonoassorbente ad ogni gara e sostituirlo, se necessario.

SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) con una chiave a "T" da 8 mm e togliere il pannello laterale (3) (stessa procedura sul lato destro). Con una chiave a "T" da 8 mm all'esterno ed una da 10 mm all'interno, togliere la vite (4) di fissaggio del silenziatore. Togliere la molla (5) e sfilare il silenziatore (A) o (B). Togliere i quattro rivetti posteriori (6), la fascetta ed il terminale di scarico (7).

Estrarre il tubo interno ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente. Rimontare il pannello laterale sinistro e la sella.

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



REVISIONE RUOTE

Le tabelle sono riportate mostrando i tipi di controllo a cui devono essere sottoposti cerchio e perno ruota.

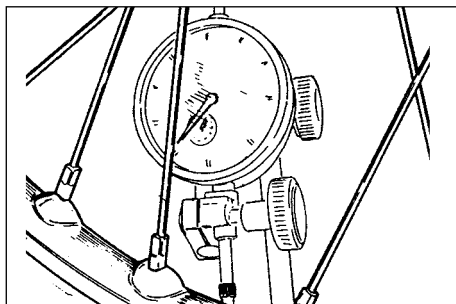
Nota*: se il cerchio è eccessivamente piegato, deve essere sostituito.

DEFORMAZIONI E CERCHIO

	STANDARD	LIMITE MAX.
Sbandamento laterale	meno di 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Eccentricità	meno di 0,8 mm	

RAGGI RUOTA

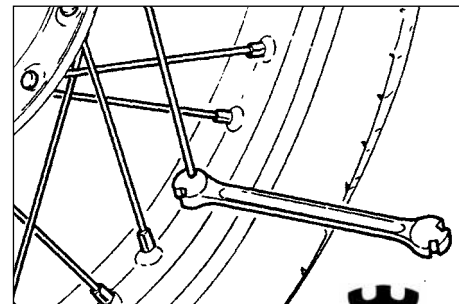
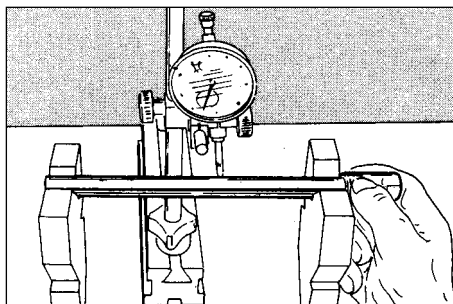
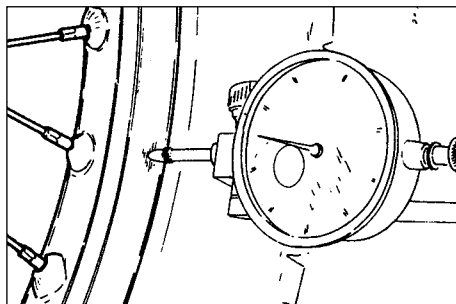
Accertarsi che tutti i nipples siano ben stretti e, se necessario, serrarli nuovamente. Una tensione insufficiente pregiudica la stabilità del motociclo; per effettuare un controllo immediato, è sufficiente battere i raggi con una punta metallica (ad esempio quella di un cacciavite): un suono vivo è indice di serraggio corretto, un suono sordo indica che è necessario un nuovo serraggio.



PIEGATURA PERNO RUOTA

Se il valore della piegatura supera il limite max. consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo.

Se il perno non può essere raddrizzato entro il valore di limite max. prescritto (0,2mm), sostituirlo.



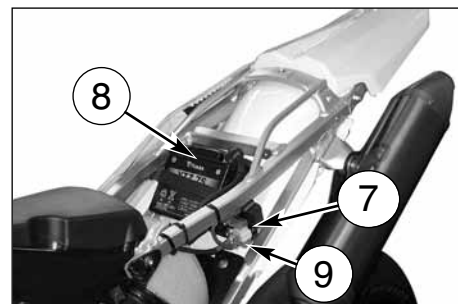
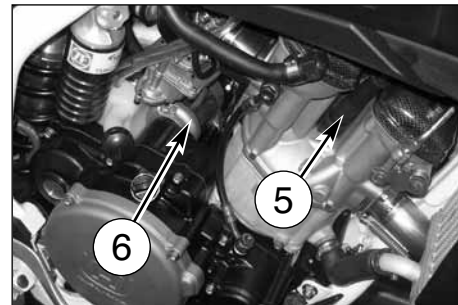
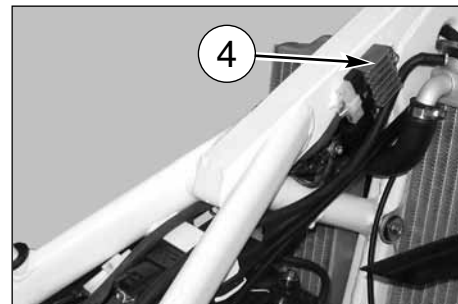
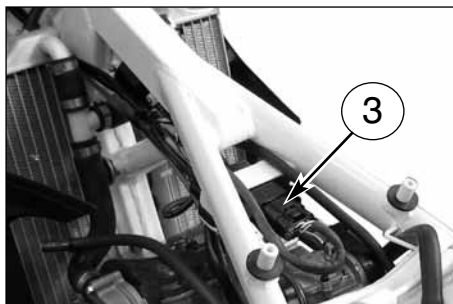
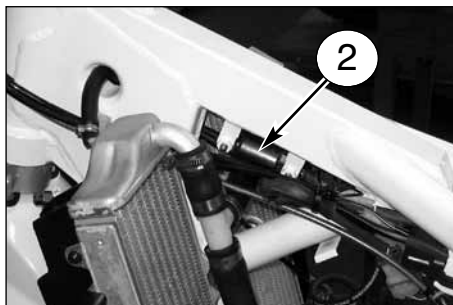
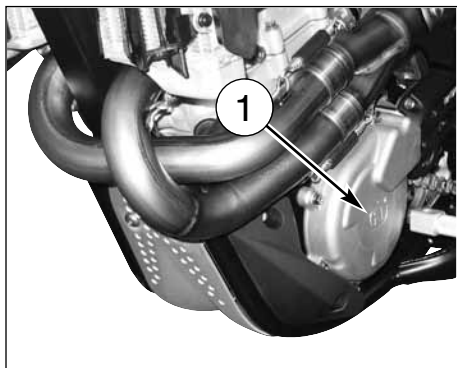
IMPIANTO ACCENSIONE IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto di accensione è composto da:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicaratter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica C.D.I. (3) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (4) sotto il serbatoio carburante;
- Candela accensione (5) sulla destra della testa cilindro;
- Motorino di avviamento da 12V-450W (6) dietro al cilindro motore;
- Teleruttore avviamento elettrico (7) sotto la sella;

L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi:

- Batteria 12V-6Ah (8) sotto la sella;
- Due fusibili (9) da 20A, montati sul teleruttore avviamento elettrico (7);

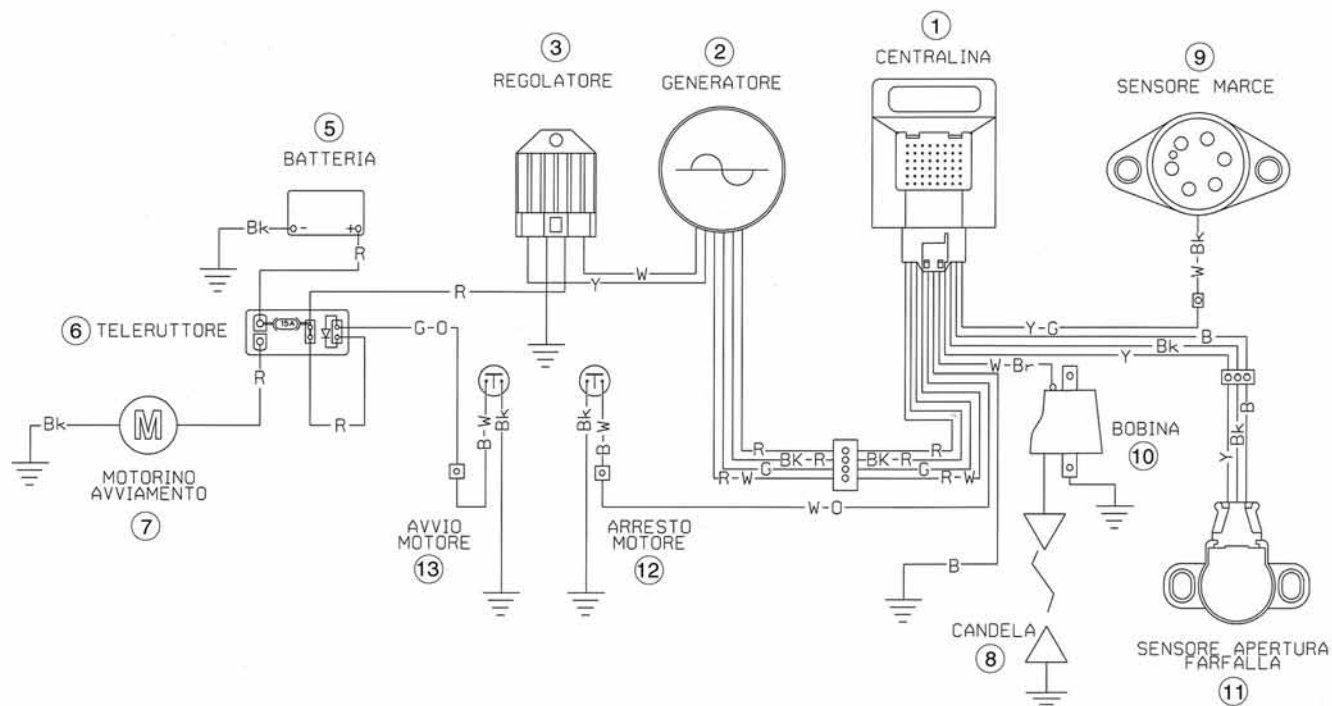


Legenda colore cavi

B	Blu
Br	Marrone
Bk	Nero
G	Verde
Gr	Grigio
O	Arancio
P	Rosa
R	Rosso
Sb	Azzurro
V	Viola
W	Bianco
Y	Giallo

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (pag 58)

1. Centralina elettronica
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione
5. Batteria
6. Teleruttore avviamento elettrico
7. Motorino di avviamento
8. Candela accensione
9. Sensore marce
10. Bobina elettronica
11. Sensore farfalla carburatore
12. Arresto motore
13. Avviamento motore



BATTERIA

La batteria, di tipo sigillato, non necessita di manutenzione. Qualora si riscontrassero perdite di elettrolita o inconvenienti all'impianto elettrico, rivolgetevi al Concessionario HUSQVARNA.

Nel caso il veicolo debba rimanere inutilizzato per lunghi periodi, si consiglia di scollegare la batteria dall'impianto elettrico e conservarla al riparo dall'umidità.

- Dopo un uso intensivo della batteria, è consigliabile un ciclo di carica lenta (0.6A per 8 ore per batteria 12V-6Ah).
- La ricarica rapida è consigliata solo in situazioni di estrema necessità in quanto si riduce drasticamente la vita degli elementi in piombo (6A per 0.5 ore per batteria 12V-6Ah).

RICARICA BATTERIA

Per accedere alla batteria (2), è necessario:

- rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio;

- rimuovere per primo il cavo negativo NERO o BLU poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO o BLU);
- estrarre la batteria (2) dal proprio alloggiamento.

Verificare, con l'ausilio di un voltmetro, che la tensione della stessa non sia inferiore a 12.5V.

In caso contrario, la batteria necessita di un ciclo di ricarica.

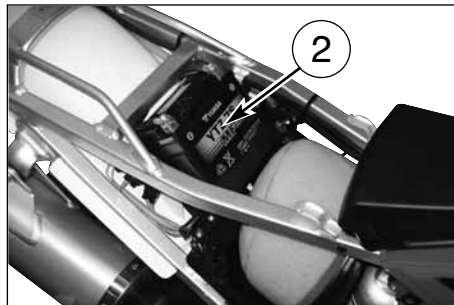
Utilizzando un caricabatteria a tensione costante, collegare per primo il cavo positivo ROSSO al morsetto positivo della batteria poi quello negativo NERO o BLU al morsetto negativo della stessa. Applicare alla tensione costante di 14,4 V una corrente di "x" Ampere come risulta dalla tabella sottostante, in funzione della percentuale di carica in cui si trova la batteria.

La tensione di riposo si regola su un valore costante solo dopo alcune ore, pertanto si consiglia di NON misurarla subito dopo aver caricato o scaricato la batteria.

Verificare sempre lo stato di carica della batteria prima di reinstallarla sul veicolo.

La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.

ATTENZIONE*: La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con pelle, occhi e abiti. Antidoto: ESTERNAMENTE: - Sciacquare con acqua. INTERNAMENTE: - Bevette grandi quantità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesio, uova sbattute o olio vegetale. Chiamate subito un medico. Occhi: sciacquare con acqua per 15 minuti almeno e chiamate un medico.



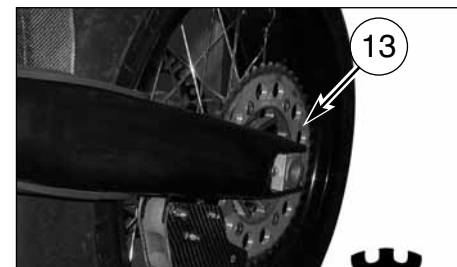
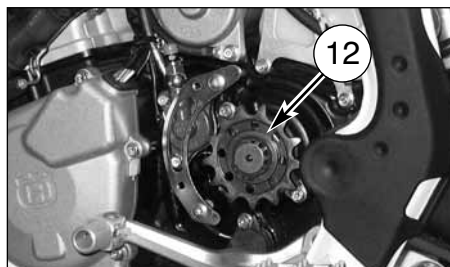
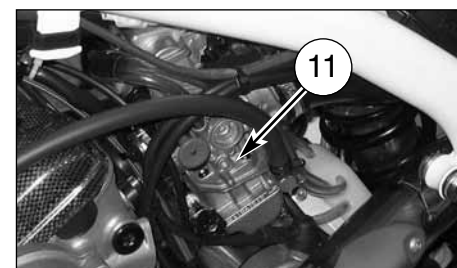
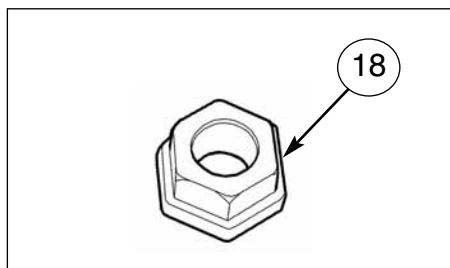
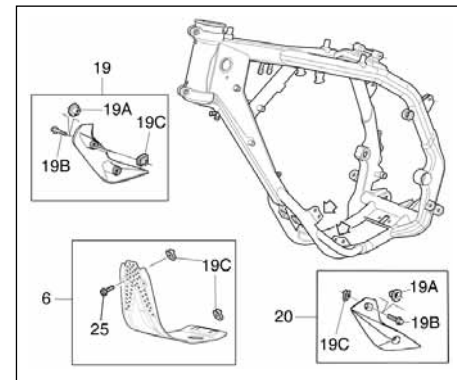
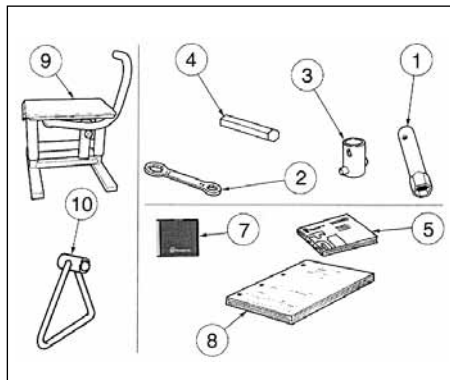
ATTENZIONE*: Le batterie producono gas esplosivi, date aria quindi quando caricate o usate la batteria in ambienti chiusi. Quando usate un carica-batteria, collegate la batteria al caricatore prima di accenderlo. Questa pratica evita la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria che, potrebbero incendiare i gas contenuti nella batteria.

VALORI INDICATIVI RELATIVI ALLA DURATA DELLA CARICA A SECONDA DELLO STATO DELLA BATTERIA

TENSIONE DI RIPOSO * (V)	% CARICA	DURATA DELLA CARICA (LA CORRENTE NOMINALE IN AMPERE DA APPLICARE È: 0,1x CAPACITÀ NOMINALE DELLA BATTERIA)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h

KIT IN DOTAZIONE-PARTI OPTIONAL (*)

- 1- 8000 A4349 Chiave candela (1)
- 2- 8000 66802 Chiave poligonale 15x27mm (1)
- 3- 8000 96997 Chiave per perno ruota anteriore (1)
- 4- 8000 56920 Chiave esagonale per vite perno ruota anteriore (1)
- 5- 8000 H0888 Libretto uso e manutenzione (1)
- 6- 8000 B0157 Protezione centrale motore (1)
- 6A- 8000 60898 Vite M6x15 (4)
- 6B- 8000 46893 Dado M6 (4)
- 7- 8000 H0889 Manuale di officina (1) *
- 8- 8000 H0890 Catalogo ricambi (1) *
- 9- 8000 A7817 Cavalletto centrale (1)
- 10- 8000 74016 Cavalletto laterale (1)
- 11- 8000 A4296 Kit carburatore KEIHIN 41 (1)
- 12- 8000 63829 Pignone uscita cambio Z=14 (1)
- 13- 8G00 96837 Corona posteriore Z=45 (1)
- 14- 8000 B1530 Kit gancio per la fase di partenza della gara (1)
- 15- 8000 A3630 Kit paramani



- 16- 8A00 B1781 Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo (1) *
- 16- 8B00 B1781 Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo (2)
- 16- 8C00 B1781 Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo (2)
- 16- 8D00 B1781 Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo (1) *
- 16- 8E00 B1781 Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo (1)
- 16- 8F00 B1781 Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo (1) *
- 16- 8G00 B1781 Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo (1)

17- 8000 B1214 Istruzioni di montaggio boccole regolazione inclinazione canotto di sterzo

18- 8000 A8191 Chiave montaggio frizione

19- 8000 H0188 Protezione DX motore (1)

19A- 8000 H0822 Bussola Ø 6,2xØ8xØ12x9 mm (4)

19B- 8000 62729 Vite M6x25 mm (4)

19C- 8000 46893 Dado M6 (6)

20- 8000 H0187 Protezione SX motore (1)

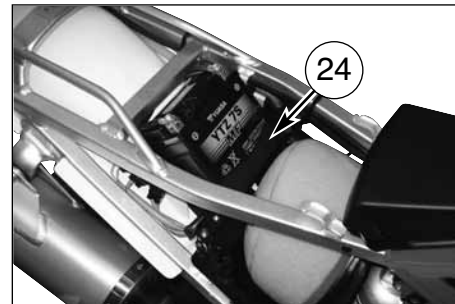
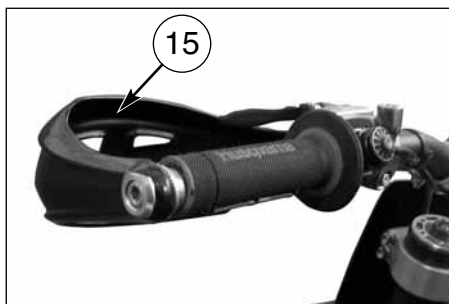
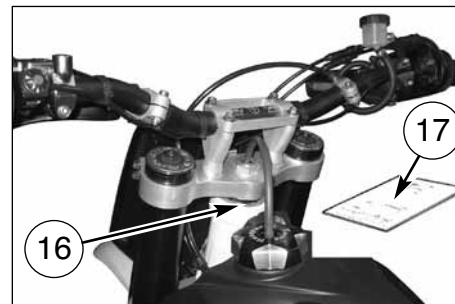
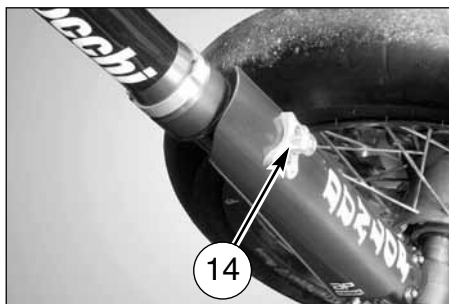
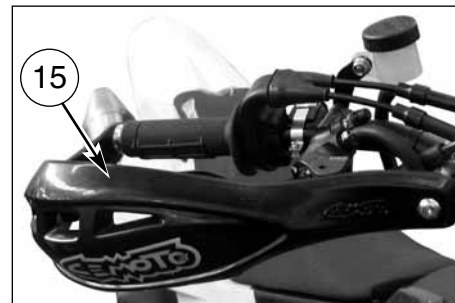
21- 8000 86328 Guida concessionari HUSQVARNA (1)

22- 8B00 90574 Libretto garanzia multilingua (1)

23- 8000 B1278 Leva comando freno anteriore di tipo DIRITTO (1) *

24- 8000 H0159 Cestello batteria

25- 8000 60898 Vite M6x15 mm (n. 4 pezzi)



APPENDICE

VERIFICHE DOPO LA GARA

Dopo la gara, pulire il motociclo come sottoriportato poi ispezionare il veicolo ponendo particolare attenzione ai punti indicati nella Tabella "MANUTENZIONE" (Appendice A) come filtro aria, carburatore, freni etc. Effettuare una lubrificazione generale ed eventualmente le registrazioni necessarie.

INATTIVITA' PROLUNGATA

Doendo lasciare inattivo il motociclo per un certo periodo di tempo, effettuare la seguente preparazione:

- Pulire completamente il motociclo.
- Riempire il serbatoio con carburante miscelato ad uno stabilizzatore DOPO aver effettuato l'operazione sottoriportata: porre la tubazione (1) in una bacinella, allentare le vite di scarico (2) posta nella parte inferiore della vaschetta e serrarla nuovamente una volta eliminato il carburante.

ATTENZIONE

Non disperdere il carburante eliminato nell'ambiente e far girare il motore all'aria aperta, non in ambienti chiusi.

- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

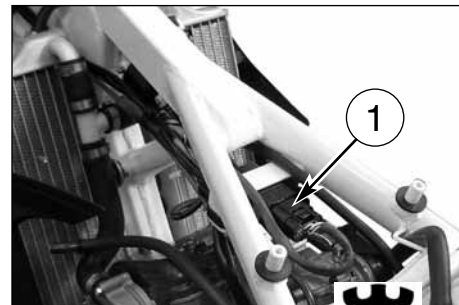
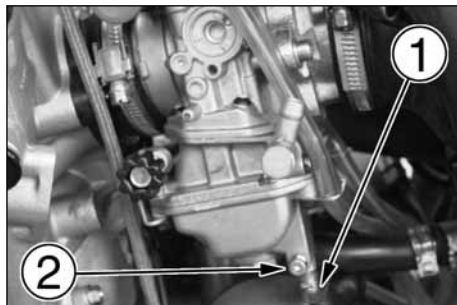
- Accertarsi che la candela sia serrata .
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter (pagina 20).
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e Registrazioni" (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Lubrificazione" (Appendice A).

PULIZIA

Premesso che, prima del lavaggio del motociclo, è necessario proteggere opportunamente dall'acqua le seguenti parti:

- a) Apertura posteriore dello scarico;
- b) Leve frizione e freno anteriore, manopole, commutatori sul manubrio;
- c) Aspirazione filtro aria;
- d) Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote;
- e) Leveraggi sospensione posteriore,

è necessario EVITARE ASSOLUTAMENTE CHE GETTI D'ACQUA O D'ARIA AD ALTA PRESSIONE vengano a contatto con le PARTI ELETTRICHE, specialmente con la centralina elettronica (1).



1) Preparazione per il lavaggio

Prima del lavaggio, prendere le seguenti precauzioni per impedire che l'acqua entri a contatto con le seguenti parti:

- Apertura posteriore dello scarico:
 - Coprire con una busta in plastica fissandola con fascette in gomma
- Leve frizione e freno anteriore, manopole, pulsante arresto motore:
 - Coprire con una busta in plastica
- Aspirazione filtro aria:
 - Chiudere l'apertura con del nastro o dei panni puliti

2) Dove porre particolare attenzione

Non spruzzare acqua a pressione elevata vicino alle seguenti parti:

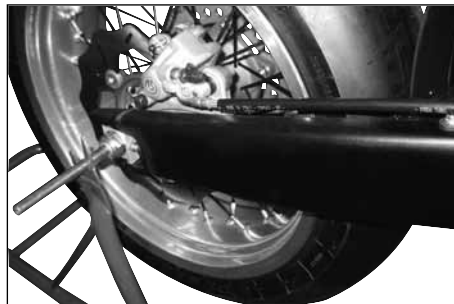
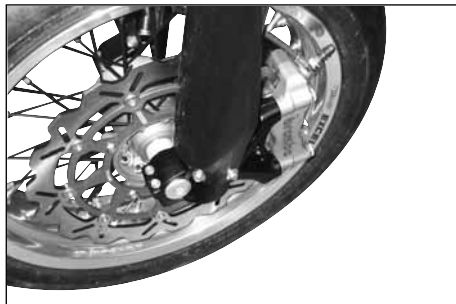
- Filtro aria
- Sotto il serbatoio carburante
 - Se l'acqua entra nella bobina o nella pipetta candela, il motore non partirà e sarà necessario asciugare tutte le parti bagnate
- Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote.
- Leveraggi sospensione posteriore.

3) Dopo il lavaggio

- Togliere le buste in plastica e liberare l'apertura dell'aspirazione filtro aria.
- Lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A).
- Effettuare un breve riscaldamento del motore
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.



ATTENZIONE* : Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.



OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

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

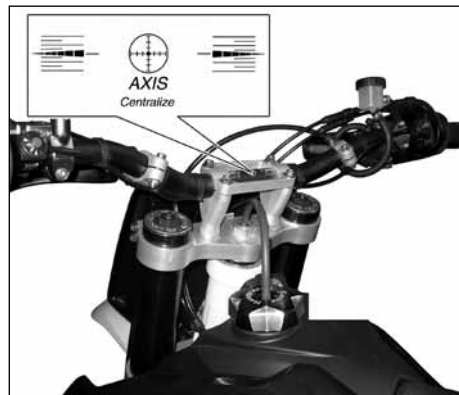
* : presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi

** : presente solo su alcuni modelli

NOTE

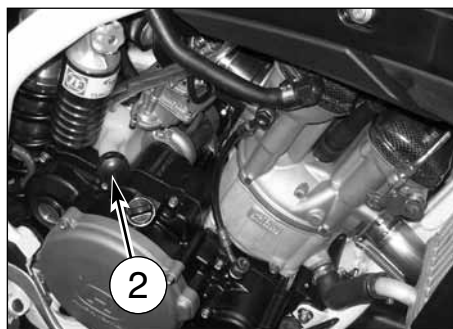
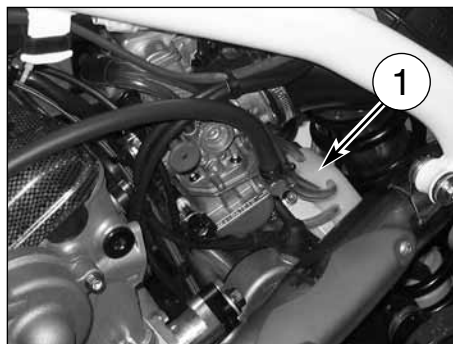
MANUBRIO

Il manubrio è dotato di riferimenti per effettuarne correttamente il montaggio, come indicato nella figura.



SERBATOIO RECUPERO LIQUIDI

Controllare periodicamente il livello nel serbatoio (1): qualora si trovasse a circa 1/3 del massimo, rimuovere il tappo (2) e scaricare il liquido. Effettuata l'operazione, rimontare il tappo.



INDICE ALFABETICO

	Pagina
A	
Accensione	7
Arresto del motociclo	19
Arresto del motore	19
Avviamento elettrico del motore	16
B	
Batteria	59
C	
Candela accensione	7
Carburante	10
Carburatore	7
Catena trasmissione secondaria	7
Cavalletto	10
Comando cambio	14
Comando freno anteriore	12
Comando freno posteriore	14
Comando frizione	13
Comando gas	12
Componenti elettrici	56
Controlli durante il rodaggio	15
Controlli preliminari	15
Controllo candela	24
Controllo filtro aria	25
Controllo livello fluido freno anteriore	27
Controllo livello fluido freno posteriore	29
Controllo livello fluido frizione	29
Controllo livello olio	20
Controllo livello liquido di raffreddamento	21
Controllo usura catena, pignone, corona	38
Corona posteriore	7
D	
Decompressore manuale	17
F	
Forcella anteriore	8
Freni	43
Frizione	7

I	
Inattività prolungata	63
L	
Liquido di raffreddamento	8
Livello olio forcella	33
Lubrificazione catena	38
Lubrificazione motore	8

M	
Modifica posizione manubrio	34
Montaggio pastiglie freno	45

N	
Numero identificazione motociclo	5

P	
Piegatura perno ruota	55
Pignone uscita cambio	7
Pneumatici	8, 43
Premessa importante	3
Pulizia disco freno	47
Pulizia filtro aria	25
Pulizia generale	63
Pulizia pastiglie	45

R	
Raggi ruota	55
Registrazione carburatore	23
Registrazione catena trasmissione secondaria	37
Registrazione freno idraulico ammortizzatore	36
Registrazione frizione	29
Registrazione minimo	23
Registrazione precarico molla ammortizzatore	35
Regolatore di tensione	24
Regolazione cavo comando gas	22
Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista	31
Regolazione forcella	32
Regolazione gioco dei cuscinetti dello sterzo	26

Regolazione leva comando freno anteriore	27
Regolazione posizione pedale freno posteriore	28
Revisione ruote	55
Riempimento impianti frenanti	48
Rodaggio	15
Rubinetto carburante	9
Ruote	8, 40

S	
Schema elettrico	58
Sfarfallamento disco freno	46
Smontaggio pastiglie freno	44
Smontaggio dei particolari	3
Smontaggio ruota anteriore	40
Smontaggio ruota posteriore	42
Sostituzione fluido freni	47
Sostituzione olio, pulizia filtri	20
Sostituzione liquido di raffreddamento	21
Spurgo frizione idraulica	30
Spurgo impianto frenante anteriore	51-52
Spurgo impianto frenante posteriore	52-53
Starter carburatore	11

U	
Ubicazione comandi	6
Usura disco freno	46
Usura pastiglie freno	44

V	
Verifiche dopo la gara	63

ENGLISH



Husqvarna



PRESENTATION

Welcome to the Husqvarna motorcycling Family!

Your new Husqvarna motorcycle is designed and manufactured to be the finest in its field.

The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.

Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance. The main work of repair or maintenance requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment.

Your Husqvarna dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

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

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

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

IMPORTANT NOTICES

- The **SMR 450-R - 530-R** model is guaranteed **COMPETITION** motorcycles exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown on Appendix A.



IMPORTANT

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.

Important Notice

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

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

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

Note*: Gives helpful information.

Parts Replacement

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

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

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

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

PRECAUTIONS FOR CHILDREN WARNING

- Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged. Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to topple over, with subsequent risk of serious harm to people or children.
- To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.
- Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious burns.



TABLE OF CONTENTS

Page

PRESENTATION	2
IMPORTANT NOTICES	2
IDENTIFICATION DATA	5
TECHNICAL DATA	7
LUBRICATION TABLE, SUPPLIES	8
CONTROLS	9
RIDING	15
IGNITION SYSTEM/ELECTRICAL SYSTEM	56-60
KITS TO ISSUE - OPTIONAL PARTS LIST	61
APPENDIX	63
PRE-DELIVERY INSPECTION	66
NOTES	67
ALPHABETICAL INDEX	68
PERIODIC MAINTENANCE -ADJUSTMENT	APPENDIX A

Notes

- References to the “left” or “right” of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.
- Z: number of teeth
- A: Austria
AUS: Australia
B: Belgium
BR: Brazil
CDN: Canada
CH: Switzerland
D: Germany
E: Spain
F: France
FIN: Finland
GB: Great Britain
I: Italy
J: Japan
USA: United States of America
- Where not specified, all the data and the instructions are referred to any and all Countries.

IDENTIFICATION DATA

The engine number is printed on the upper side of the engine case, whereas the frame number is printed on the steering tube .

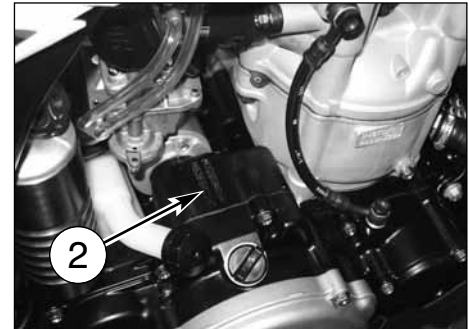
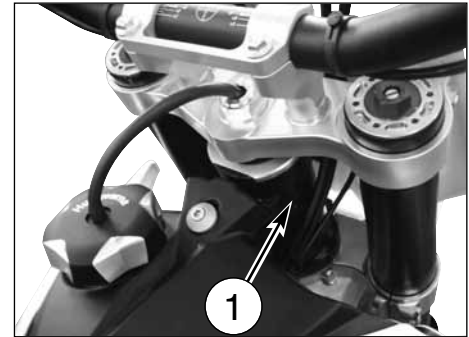
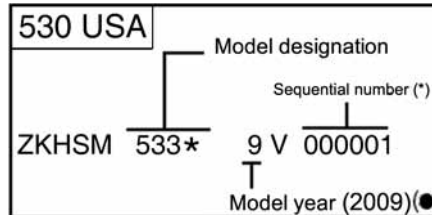
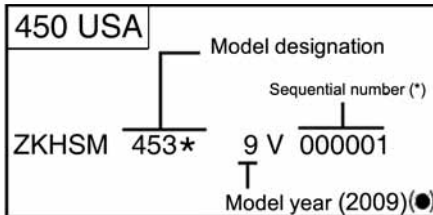
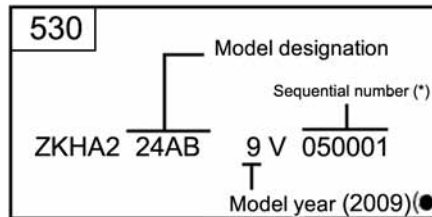
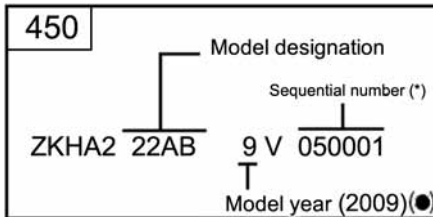
Always state **the number stamped on the frame** (and write it on this booklet), when placing orders for spare parts, or when asking for information on your motorcycle.

FRAME NUMBER

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

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

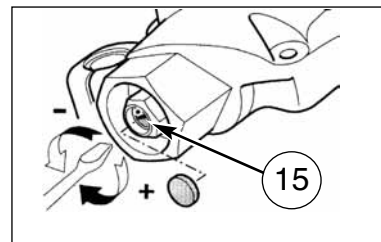
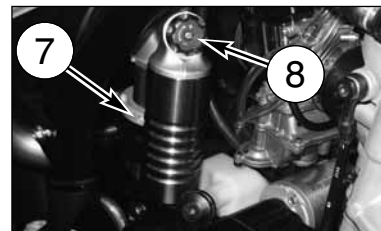
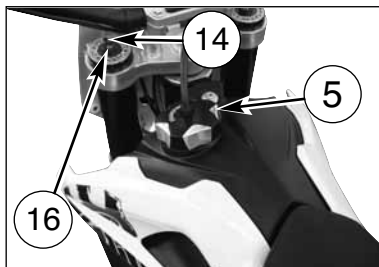
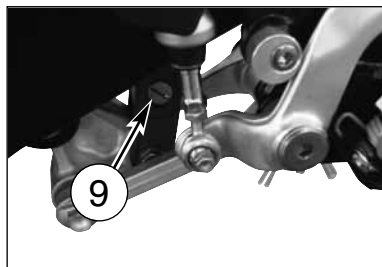
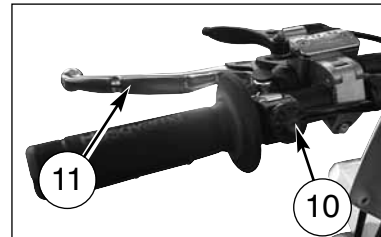
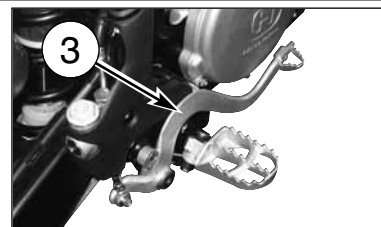
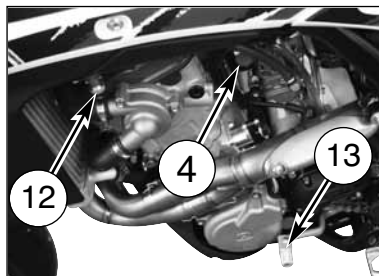
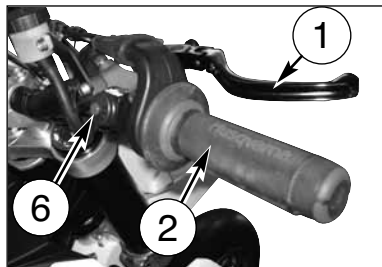
(*): Progressiv nr.
 (●): Year of the model



1. Frame serial number
 2. Engine serial number

CONTROL LOCATION

1. Front brake lever
2. Throttle grip
3. Rear brake control pedal
4. Choke (L.H. side)
5. Fuel tank filler cap
6. Motor starter pushbutton
7. Rear shock absorber spring preload adjustment
8. Rear shock absorber compression damper adjustment (low and high damping speeds)
9. Rear shock absorber extension damper adjustment
10. Engine stop button
11. Clutch control lever
12. Fuel cock
13. Gearbox control pedal
14. Air bleeding screw on front fork leg
15. Compression damper adjustment (front fork leg bottom side)
16. Extension damper adjustment (front fork leg top side)



TECHNICAL DATA

ENGINE

Type	single cylinder, 4 stroke
Cooling	liquid
Bore (450)	3,81 in.
Bore (530)	3,94 in.
Stroke (450)	2,39 in.
Stroke (530)	2,67 in.
Displacement (450)	27,39 cu.in.
Displacement (530)	32,50 cu.in.
Compression ratio (450)	13,6:1
Compression ratio (530)	13:1
Starting	electric (with automatic decompressor)
Exhaust	Made of TITANIUM (mufflers and manifolds)

TIMING SYSTEM

Type double overhead camshaft; 4 valve

Valve clearance (with engine cold)

Intake	0,004±0,006 in.
Exhaust	0,006±0,008 in.

LUBRICATION

Type dry sump with two oil pump rotor and cartridge filter

IGNITION

Type C.D.I. electronic, with variable advance (digital control)	
Spark plug type	NGK CR9EKB
Spark plug gap	0,0315 in.

FUEL SYSTEM

Type	Carburettor "Keihin" FCR-MX 41 with acceleration pump and throttle position sensor
Choke tube diameter	1,61 in.
High speed jet	180
Low speed jet	45
Starting jet	85
Starting air jet	mm 4
Main air jet	200
Low air jet	100
Floater	g 11,2
Gas valve	15M
Metering pin	OB DVR
Metering pin slot	5th
Idle mixture adjusting screw	rounds 1+1/2

PRIMARY DRIVE

Drive pinion gear- Clutch ring gear	Z 23- Z 63
Transmission ratio	2,739

CLUTCH

Type oil bath multiple disc clutch, hydraulic control

TRANSMISSION

Type	constant mesh gear type
Transmission ratio	
1st gear	2,000 (z 28/14)
2nd gear	1,611 (z 29/18)
3rd gear	1,333 (z 24/18)
4th gear	1,086 (z 25/23)
5th gear	0,920 (z 23/25)
6th gear	0,814 (z 22/27)

SECONDARY DRIVE

Transmission sprocket- Rear wheel sprocket	Z 13/42
Transmission ratio	3,230
Transmission chain	"DID" 520MXV - 5/8" x 1/4"

TOTAL SPEEDS

1st gear	17,699
2st gear	14,257
3st gear	11,799
4st gear	9,619
5st gear	8,141
6th gear	7,211



FRAME
 Type.....Steel single tube cradle (roud, rectangular, ellipsoidal tubes); light alloy rear frame

FRONT SUSPENSION
 Type "Upside-Down MARZOCCHI" telescopic hydraulic front fork with advanced axle (adjustable in compression and rebound stroke); stanchions tubes ø 1,97 in.
 Legs axis stroke 10,63 in.

REAR SUSPENSION
 Type...progressive with hydraulic single shock absorber "SACHS"
 Wheel stroke11,42 in.

WHEELS
 With aluminium spokes and STS "Tubeless Alpina" device

FRONT BRAKE
 Type "BREMBO" floating disc Ø 12,2 in., wave type, with hydraulic control and radial caliper machined from billet; "BREMBO" Racing type 16x16 machined from billet.

REAR BRAKE
 Type.... "BREMBO" floating disc Ø 9,45 in., "Waww" typewith hydraulic control and floating caliper

RIMS
 Front "EXCEL" in light alloy: 3,50"x16,5"
 Rear "EXCEL" in light alloy: 5,50"x17"

TIRES
 Front..... "DUNLOP" KR 106 - slick TUBELESS (465) - 125/80R420
 Rear..... "DUNLOP" KR 108 - slick TUBELESS (950) - 170/55R17

Cold tire
 pressure (front) 20 p.s.i.
 Cold tire
 pressure (rear)..... 22,7 p.s.i.

ELECTRIC SYSTEM
 Battery12 V - 6 Ah

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY
 Wheelbase56,93 in.

Overall length81,18 in.

Overall width33,07 in.

Overall height50,39 in.

Saddle height37 in.

Minimum ground clearance11,02 in.

Dry weight247 lb.

Fuel tank capacity
1,6 imp.gallons
1,9 u.s. gallons

Coolant capacity
0,97÷1,14 imp. quarts
1,16÷1,37 u.s. quarts

Transmission oil
 Oil and oil filter replacement.....1,5 imp.quarts/1,8 u.s. quarts
 Oil replacement1,3 imp.quarts/1,6 u.s. quarts

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil	AGIP RACING 4T (10W-60)
Engine coolant	AGIP COOL
Brake system fluid	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)
Clutch fluid	SAE 10 MINERAL OIL FOR HYDRAULIC SYSTEM
Grease lubrication	AGIP BIKE GREASE
Final drive chain lubrication	AGIP CHAIN LUBE
Front fork oil	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5) (for hard climatic conditions SAE 5)
Oil for rear shock absorber	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)
Electric contact protection	AGIP CONTACT CLEANER
Fillers for radiator	AREXONS LIQUID STOPWATER

CONTROLS

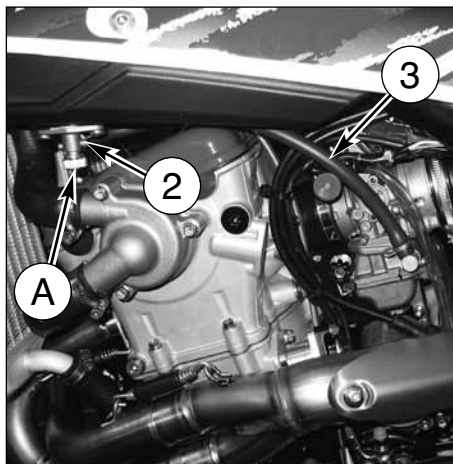
FUEL COCK

The left-side tap (2), is a screw tap: screw the ring nut (A) to close the tap, loosen the ring nut to open the tap.

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

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

- 1 Loosen the input plug (1) on the fuel tank and close the tap;
- 2 Remove the fuel hose (3) from the carburetor and insert the hose in a vessel;
- 3 Open the tap and drain the fuel out of the tank;
- 4 Remove the fuel valve by removing the screws. Wash the fuel screen filter in cleaning solvent;
- 5 Reassemble the fuel valve in the reverse order of removal. Open the tap and check for leaks.

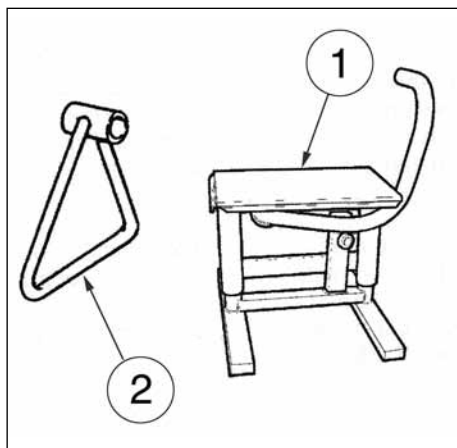


1. Fuel tank cap
2. Fuel cock
3. Fuel hose
- A. Top ring nut

SIDESTAND

Every scooter features a central stand (1) and a side stand (2).

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



FUEL

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

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

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

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

WARNING*: Do not overfill the tank. After refueling, make sure the tank cap (3) is closed securely.



CARBURETTOR CHOKE

The starter knob, located on the left side of the carburetor, is used to enrich the mixture during the engine start.

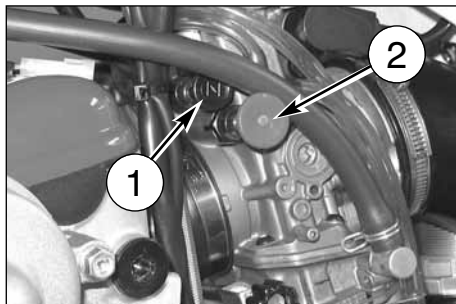
Pull out the knob to open the starter, and pull the lever upwards to close it.

The carburetor is equipped with two knobs:

1) BLACK KNOB: COLD start (°)

2) RED KNOB: WARM start (°)

(°) See page 16



THROTTLE CONTROL

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

CAUTION

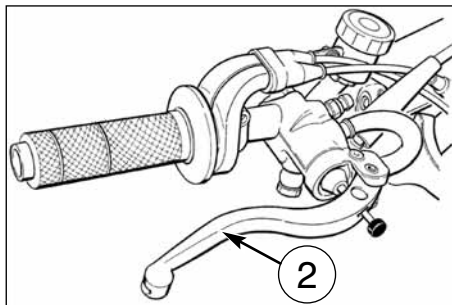
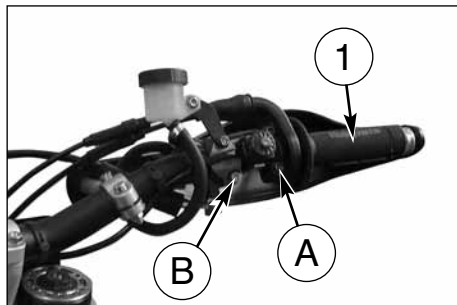
Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.

FRONT BRAKE CONTROL

The brake control lever (2) is located on the right hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two fastening screws .

CAUTION

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



MOTOR STARTER PUSHBUTTON

The motor starter pushbutton (1) is on the right of the handlebar, next to the front brake control.

ENGINE STOP BUTTON

On the left side of the handlebar, near the clutch control, is located the engine stop button (2).

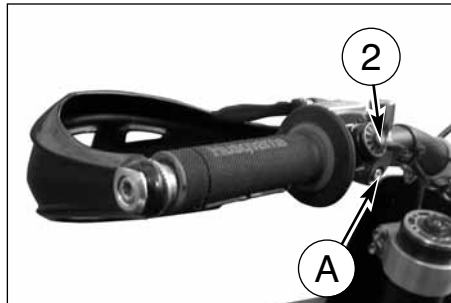
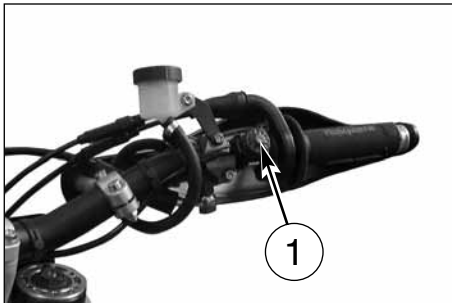
CLUTCH CONTROL

The hydraulic clutch control lever is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt with a rubber guard.

The clutch control position on the handlebar can be adjusted by loosening the lower fastening screw (A).

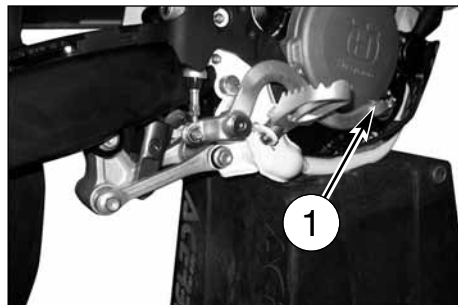
CAUTION

Do not forget to tighten the screw after the adjustment.



REAR BRAKE CONTROL

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



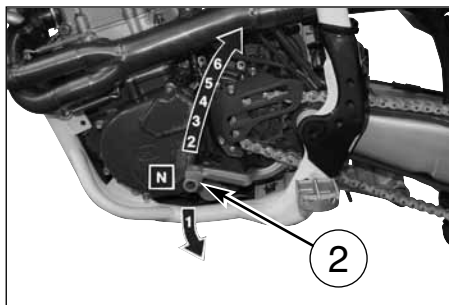
GEAR SHIFT CONTROL

The lever (2) is placed on the left-hand side of the engine. The operator must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position before another gear change can be made. Neutral position (N) is between first (low) and second gears. First gear is engaged by pushing the lever downwards; all the other gears are engaged, by pushing the lever upwards. The position of the gear shift lever on the shaft can be varied by: loosening screw; pulling lever out; placing lever in new position on the shaft when the operation is over tighten the screw and then tightening the screw.

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

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

N: Neutral



RIDING

BEFORE EVERY RIDE MAKE FOLLOWING CHECKS

WARNING!

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

1. Check all fluids

- A. Engine-transmission oil level.
- B. Fuel level.
- C. Coolant level.

Make sure all caps are properly adjusted.

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

2. Check all controls

- A. Throttle handgrip.
- B. Clutch lever .

Make sure cables are not damaged and turn smoothly.

3. Check brakes

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

4. Check suspensions

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

5. Check wheels

Check spokes and look for worn bearings.
Check rims and tyres.
Check tyre pressure.

6. Check chain rollers and sprockets

Check wear on chain rollers and sprockets.
Ensure chain is correctly adjusted and lubricated.

7. Check air filter and intake system

Check that air filter is clean.
Check all rubber connections and clamps.

8. Check exhaust system

Check hook up, look for cracks.
Check mufflers.

9. Check torque

- A. Spark plug.
- B. Cylinder-head nuts.
- C. General check of torque.

10. Check steering action

Check bearing play.

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

RUNNIN IN

Before using the motorcycle for sporting activities run in the engine for two hours at least to increase the life and the performance of the engine.

During the first half-hour of driving we advise keeping a low speed and avoiding sudden accelerations. Never open the throttle fully.

Change the oil and carry out all the necessary maintenance operations. After the first half-hour of driving, lightly increase the rev number, but never run the engine at full throttle. Never keep low speeds when the high gears are inserted.

Slowly drive the motorcycle for two hours before using it for sporting activities.

CHECKS WHILE RUNNING IN

- SPOKE TENSION OF WHEELS (see page 55);
- TIGHTENING OF WHEELS;
- FORK PIN TIGHTENING;
- CHAIN ADJUSTMENT (see page 37);
- STEERING BEARING PLAY (see page 26);
- HANDLEBAR TIGHTENING;
- ENGINE GRIP TO FRAME;
- SUCTION FITTING GRIP;
- HEAD AND CYLINDER NUTS GRIP;

OFTEN CHECK THE BATTERY CHARGE CONDITION (see page 59).



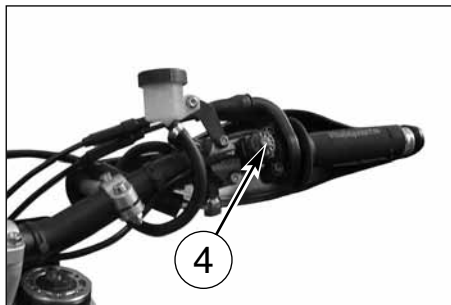
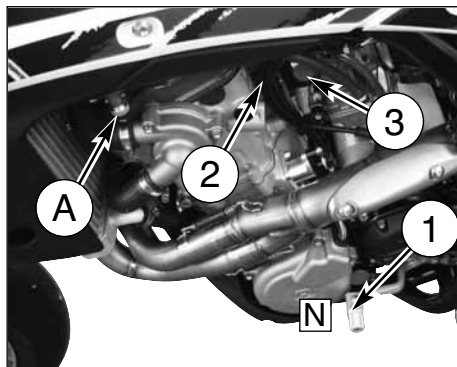
ENGINE START

Proceed as follows:

- 1) make sure the fuel tap (A) is in the Open position.
- 2) shift gear pedal (1) in neutral position;
- 3) pull the starter knob on the carburetor (BLACK knob 2 for cold starting *, RED knob 3 for warm starting);
- 4) lower the starter pedal (4).

BEFORE MOVING OFF, DEACTIVATE THE KNOB OF THE STARTER ON THE CARBURETTOR.

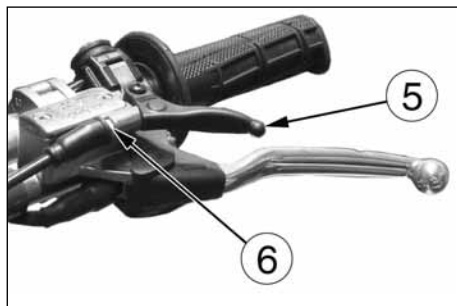
*: after a prolonged inactivity of the motorcycle or in presence of a low external temperature.



STARTING DECOMPRESSOR

Though the engine is provided with an automatic decompressor, can be necessary, in some cases (carburetor flooding or starting difficulties due to a battery inadequate charge), to use the manual starting decompressor on the L.H. side of the handlebar. In these cases, pull the lever (5) whilst simultaneously pressing the starter button, release the lever (5) keeping the button pressed and afterwards release the latter as well.

In order to adjust the lever decompressor free play (approximately 3 mm- 0.12 in.), the lever holder is provided with the adjuster (6); the adjustment can be also effected with the tightener (7) on the R.H. side of the engine (use this tightener if it is not possible to obtain the correct free play with the adjuster on the handlebar).



IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter (3), there is a normal response from the engine when opening the throttle.

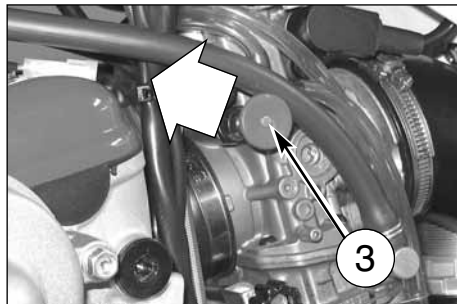
In this way the oil can reach all the surfaces needing lubrication and the coolant will reach the necessary temperature for correct engine function.

Avoid overheating the engine.

IMPORTANT

Never accelerate the engine after a cold start.

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



STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

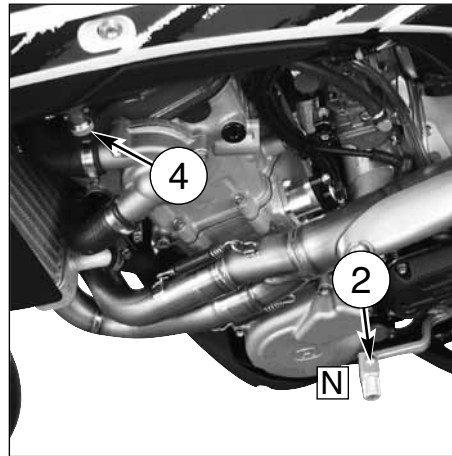
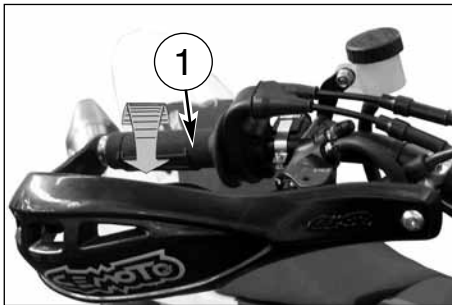
- Close the throttle (1) completely so that the engine will help slow down the motorcycle.
- For normal braking, gradually apply both front and rear brakes while down shifting (for maximum deceleration, apply the front and rear brakes firmly).
- When stopped, pull the clutch lever and shift gear lever (2) in neutral position.

- Press the engine stop RED button (3).
- Close the fuel cock (4).

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

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

NE



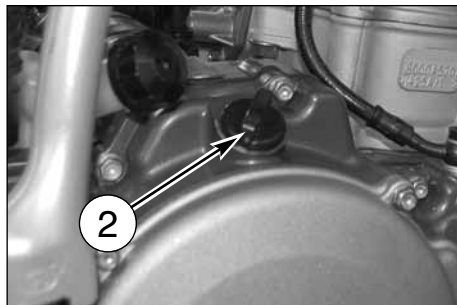
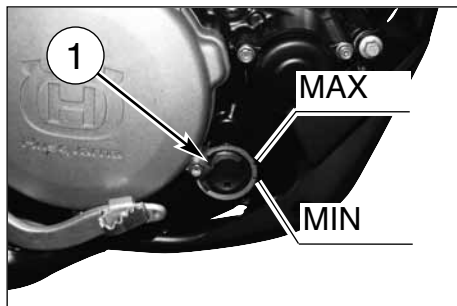
CHECKING THE OIL LEVEL

Keeping the motorbike level and in a vertical position, check the oil level through the inspection (1) window on the right crankcase. Make sure the level is in between the MIN and MAX notches.

To fill up, remove the filler cap (2).

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

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

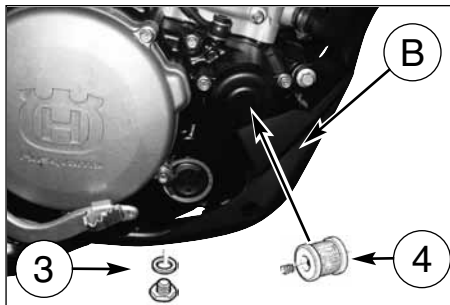
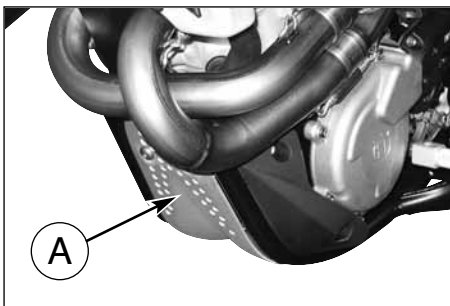


ENGINE OIL REPLACEMENT AND BAG FILTERS-FILTER CARTRIDGE CLEANING OR REPLACEMENT

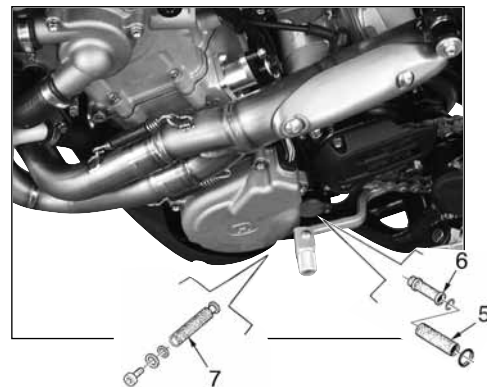
WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

Drain the oil with WARM ENGINE; proceed as follows:

- remove oil filler cap (2);
- remove the engine guard;
- place an oil drain pan under the engine block;
- remove the oil drain cap (3);
- drain the used oil completely then clean the magneto on the cap;



- remove the three filters (5), (6) and (7) on the L.H. side of the engine, check O-Rings for wear then clean filters with fuel; reassemble using the reverse procedure;
- in order to replace the filter cartridge (4), remove the right side engine guard, unscrew the three fastening screws then the filter cartridge cover;
- after filters replacement, reassemble the drain cap (3), the engine guard (A), the right side engine guard (B), then pour the recommended oil quantity.



COOLANT LEVEL CHECK

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

The radiator cap is provided of two unlocking positions, the first being for the previous pressure discharge in the cooling system.

WARNING

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

NOTE

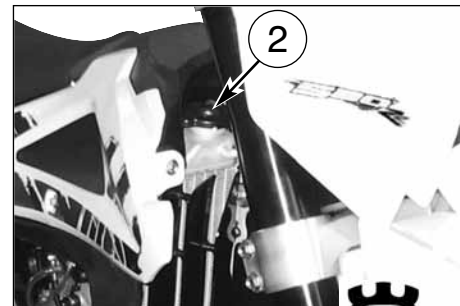
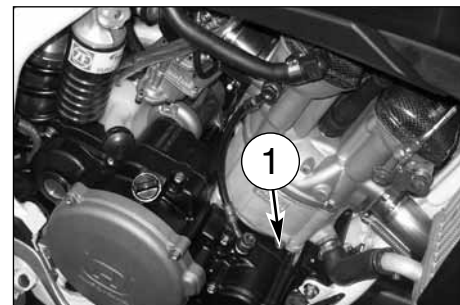
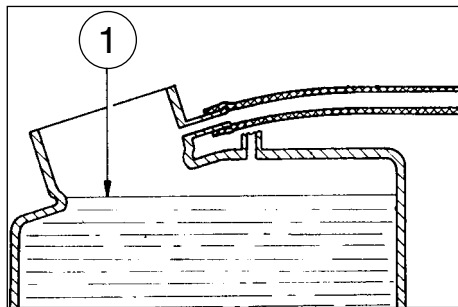
Difficulties may arise in eliminating coolant from varnished surfaces. If this occurs, wash off with water.

REPLACEMENT OF COOLING FLUID

Place a vessel on the R.H. side of the cylinder, under the coolant drain screw (1).

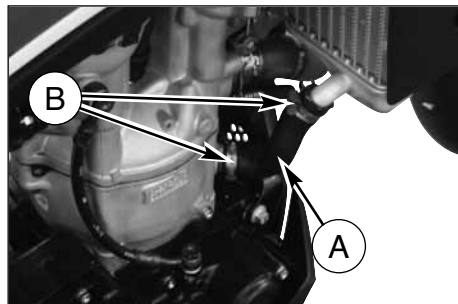
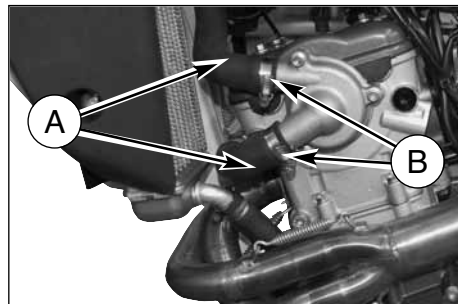
FIRST remove the screw (1) then SLOWLY open the R.H. radiator cap (2); slope the motorcycle on the right side to drain the coolant easily in the vessel. Reassemble the screw (1).

Pour the necessary quantity of coolant in the radiator then warm up the engine in order to eliminate any possible air bubble.



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

Check the correct tightening of the clamps (B).



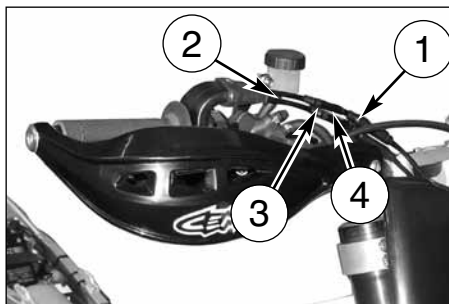
THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

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

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

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

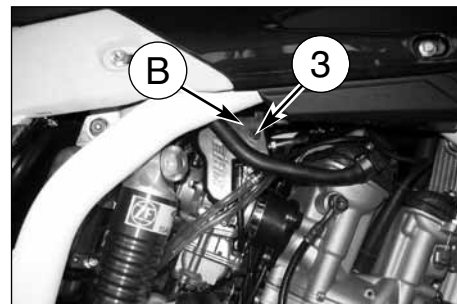
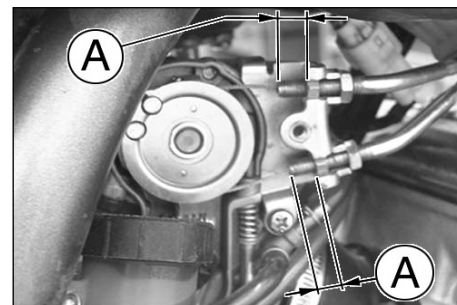
WARNING*: Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.



NOTE

In case of throttle control cables (1) and (2) replacement it is necessary to respect, during reassembly, the measure \bar{A} (10mm/0.4 in.), as shown in the picture. Then reassemble guard cover (B) using screw (3) and adjust throttle control cables on handlebar as described at side.

To replace throttle control cables, first remove the fuel tank as shown on page 25.



ADJUSTING THE CARBURETTOR

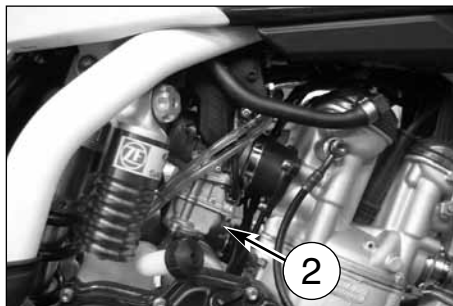
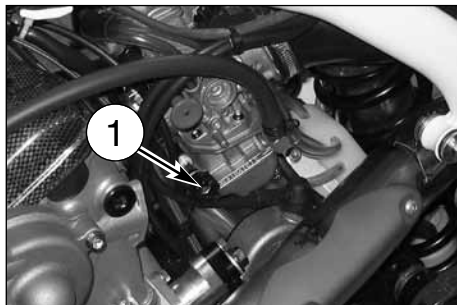
Adjust the carburettor with warm engine and with the throttle in closed position. Work as follows:

- Turn slow running adjusting screw (1) on the left side of the bike, until the engine is turning over at fairly high rpm (turn the screw clockwise to increase the rpm, and anticlockwise to decrease the rpm).
- Turn adjusting screw (2) clockwise until the fully closed position is reached then turn back $1\frac{1}{2}$ turn.
- progressively loosen adjusting screw (1) to obtain the slow running required.

ADJUSTING THE IDLE

Adjust the carburetor with warm engine and with the throttle control in closed position. Proceed as follows:

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



SPARK PLUG CHECK

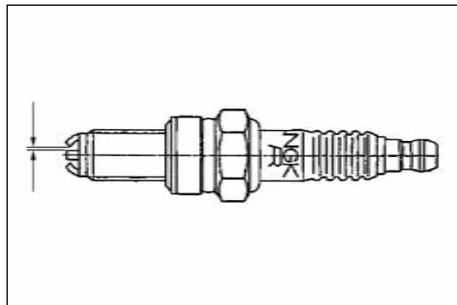
Use NGK CR9EKB spark plug (2); the gap is 0,0315 in.

A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.

A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling the engine or when performing at low speeds.

Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder after removing the cap (1).

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.



Correct heat rating:

The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.

High heat rating:

In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.

Low heat rating:

In this case, the spark plug is overheated and insulator tip is vitreous, white or grey in colour.

CAUTION*: Select a spark plug with a “colder” or “hotter” heat range carefully and cautiously. A spark plug with too hot a heat range may lead to preignition and possible engine damage. A spark plug with too cold a heat range may foul as the result of too much carbon buildup.

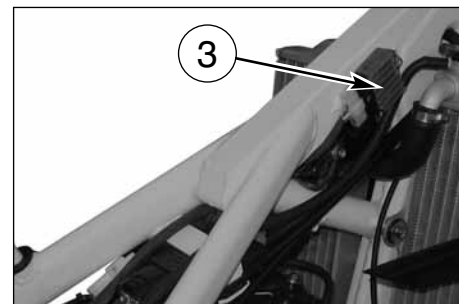
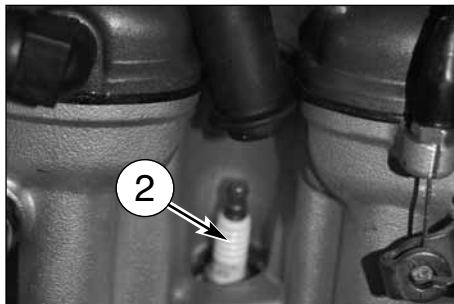
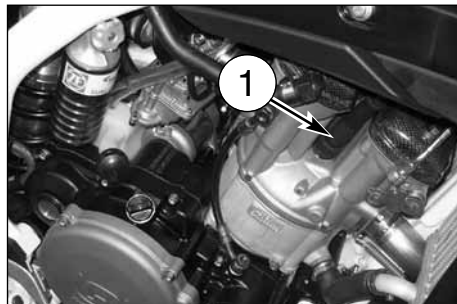
Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.

Apply a little graphite grease to the spark plug thread; fit and screw the spark plug by hand then tighten to the torque of 10÷12 Nm. Loosen the spark plug then tighten it again to the torque of 10÷12 Nm.

Spark plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

VOLTAGE REGULATOR

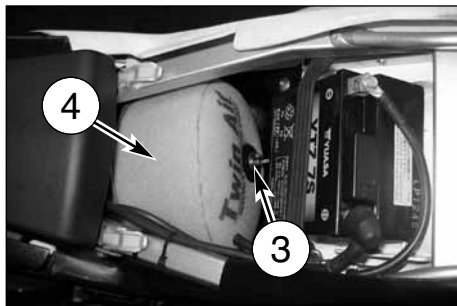
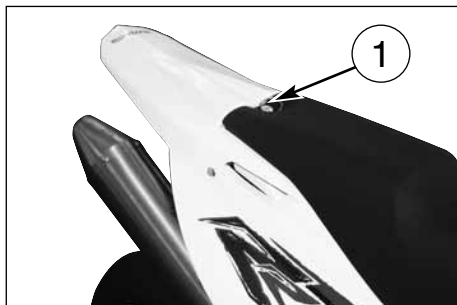
The voltage regulator (3) is fitted to the right side of the chassis, on the front.



AIR FILTER CHECK

Turn rear pin (1) counterclockwise, remove the saddle from the front afstening screw.

Remove screw (3) and the filter (4). Separate filter (5) from frame (6).



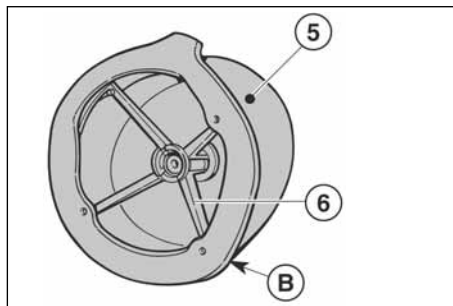
AIR FILTER AND CLEANING

Wash the filter with a specific detergent (AGIP "Filter clean foam air detergent fluid" or similar) then dry it fully (wash filter with gasoline only in case of necessity).

Plunge the filter in special oil for filters (AGIP "Foam air filter protection oil" or similar), then wring it to drain superfluous oil.

CAUTION*: Do not use gasoline or a low flash-point solvent to clean the element. A fire or explosion could result.

CAUTION*: Clean the element in a well ventilated area, and do not allow sparks or flames anywhere near the working area.

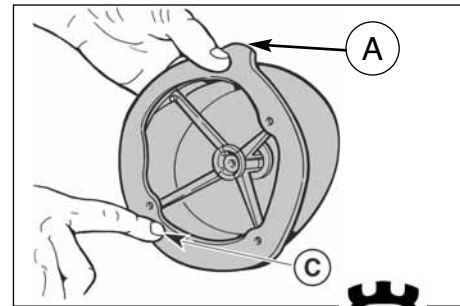


ASSEMBLY

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

While re-inserting the filter into its housing, make sure that piece A is turned upwards and edge B is on the left lower side of the filter case. Reassemble the parts previously removed.

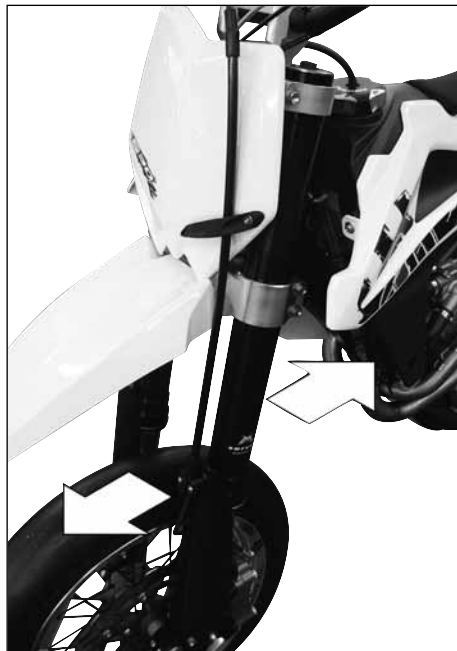
CAUTION*: If the element assembly is not installed correctly, dirt and dust may enter and the engine resulting in rapid wear of the piston rings and cylinder.



STEERING WHEEL BALL PLAY ADJUSTMENT

To ensure maximum safety, the steering wheel should always be regulated so that the handlebars steering the motorcycle rotate freely without play. To check steering wheel adjustment, place kick stand or other support under the engine so that the front wheel is raised from ground.

Place slight pressure on the tips of the handlebars to rotate steering wheel; the handlebars should also rotate without effort. Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in the direction of their axis.



Lie down in front of the scooter, grasp the lower ends of the fork stems and move them at right angles with their centreline. If play is noticed, proceed with adjustment as follows:

Loosen steering sleeve nut (1).

Loosen four screws that fix steering head to fork rods (3).

Turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly.

Tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm).

Tighten four screws on the steering head (3) to a torque of 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

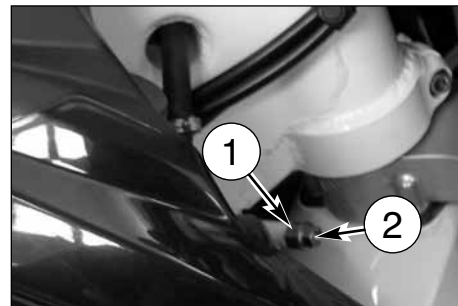
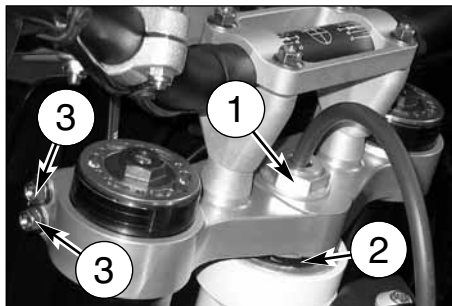
CAUTION*: Do not ride a motorcycle with damaged steering stem bearings. An unsafe handling condition can result.

NOTE

The angle of the steering column can be changed, using the bushes shown on page 75, as described.

LOCK ADJUSTMENT

The lock can be changed, using the adjusting units on the sides of the steering tube, as follows: loosen the ring nut (1) and turn the adjusting screw (2) until you have the desired angle, then tighten the ring nut again (1). Change by the same amount on both sides.



ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND CHECK OF THE FRONT BRAKE FLUID LEVEL

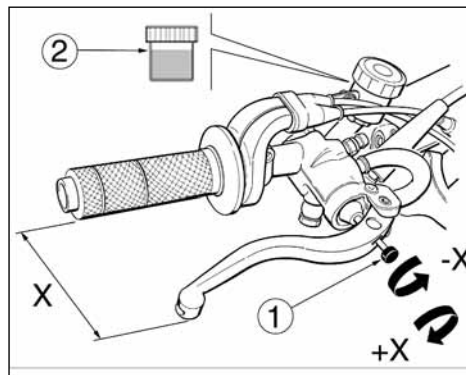
The handlebar lever can be adjusted to suit the driver's hand size. To bring the lever closer to the grip, turn the adjuster (1) ANTI-CLOCKWISE; to move the lever farther from the grip, turn the adjuster (1) CLOCKWISE.

The level of the fluid in the pump tank must never drop below the minimum (2), as shown on the transparent tank.

A decrease of the fuel level will let air into the system, hence an extension of the level stroke.

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

CAUTION*: Do not spill brake fluid on to any painted surface or lenses (ex.of head-light)
CAUTION*: Do not mix two brands of fluid. Change the brake fluid in the brake line if you wish to switch to another fluid brand.
CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.



REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

The position of the rear foot brake pedal (3) as to the footrest may be adjusted according to the individual needs.

For the adjusting proceed as follows:

- loosen the screw (1);
- turn the cam (2) in order to adjust the brake pedal idle stroke (A);
- the operation done, tighten the screw (1).

The adjusting operation carried out, adjust the idle stroke of the pedal, as follows.

REAR BRAKE IDLE STROKE ADJUSTMENT

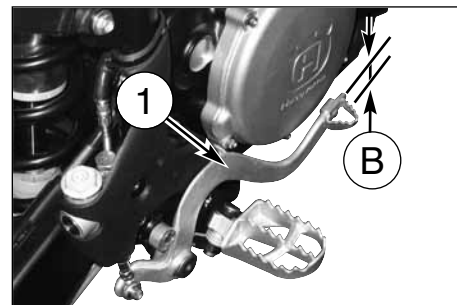
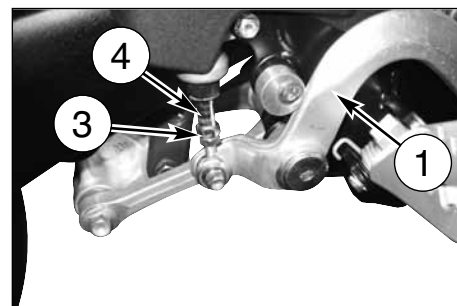
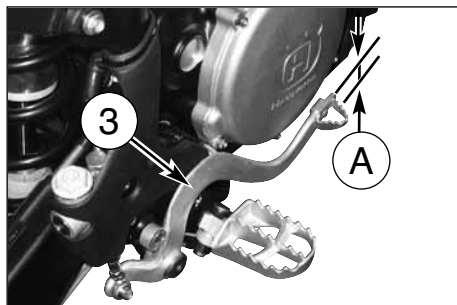
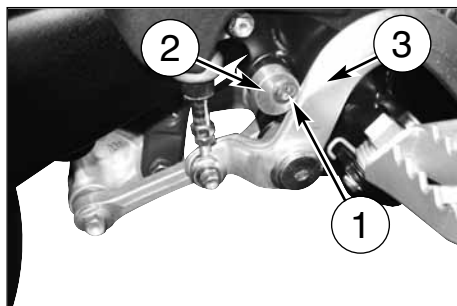
The rear brake foot pedal (1) should have a (B) di 5 mm idle stroke before starting the true braking action.

Should this not happen as follows:

- loosen nut (3);
- operate the pump rod (4) to increase or decrease the idle stroke;
- tighten nut (3) at the end of the operation (3).

WARNING

When the idle stroke figures are not met, the brake pads will be subjected to a fast wear that may bring to the TOTAL BRAKE IN-EFFECTIVENESS.



CHECKING THE FLUID LEVEL

The level (A) must be set between the pump tank notches.

ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND CHECK OF THE HYDRAULIC CLUTCH FLUID LEVEL

Free play (A) must be at least 3 mm (0.1 in.).

The lever position can be adjusted for any driver hand size.

To decrease the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (B) CLOCKWISE.

To increase the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (B) COUNTERCLOCKWISE.

To check the fluid level, proceed as follows:

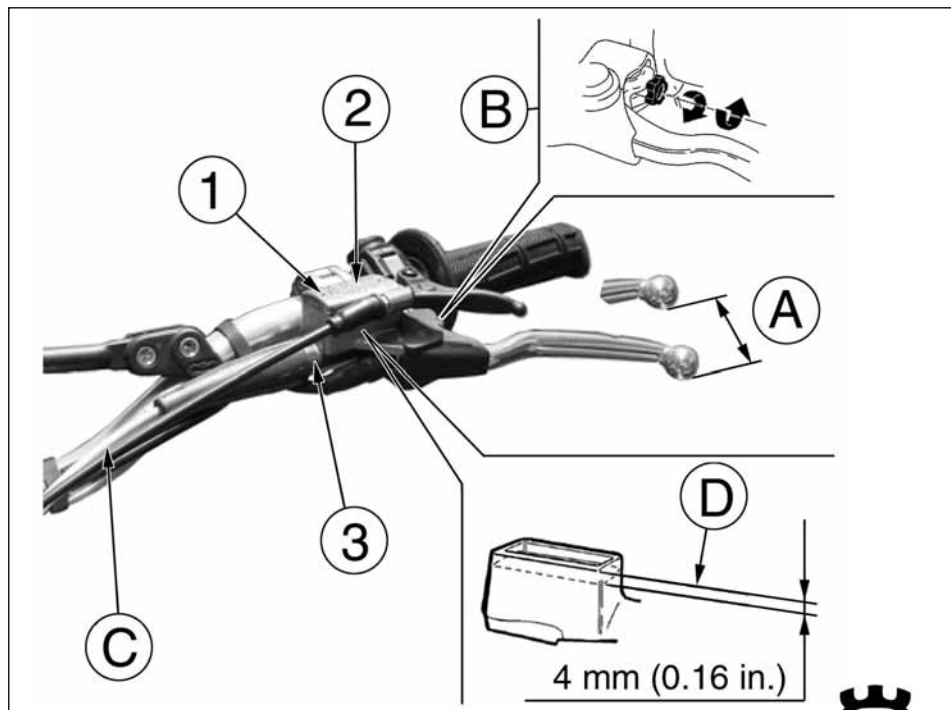
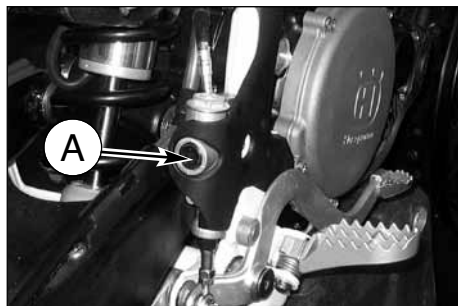
- remove screws (1), cover (2) and rubber pump diaphragm on the handlebar clutch control;

- by keeping the master cylinder (3) in horizontal position, check the fluid level is NOT BELOW 4 mm (0.16 in.) from the upper surface (D) of the pump body;
- if necessary, add fluid until the correct level is reached see TABLE FOR LUBRICATION-SUPPLIES for the fluid type page 8.

CAUTION*: NEVER use brake fluid.

Reassembly the removed parts using the reverse procedure.

Periodically check the connecting hose (see "Periodical maintenance card"): if the hose (C) shows bent or cracked, its replacement is advised.



HYDRAULIC CLUTCH BLEEDING

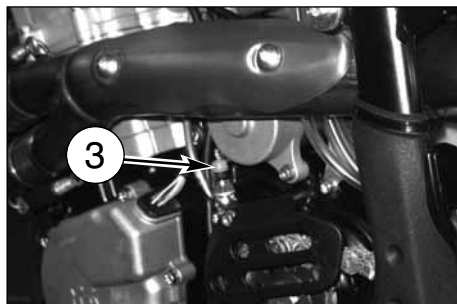
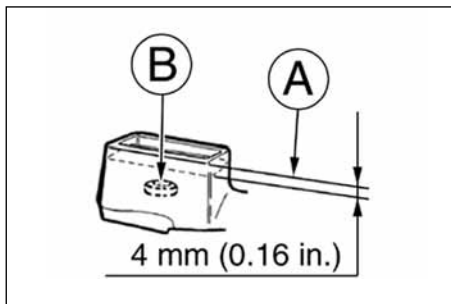
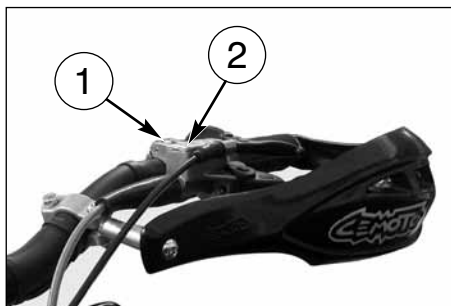
Proceed as follows:

- remove screws (1), cap (2) and rubber pump diaphragm;
- remove the bleeding nipple (3);
- mount a syringe in the bleeding nipple hole, then refill with fresh fluid see LUBRICATION TABLE on page 8.

CAUTION *: NEVER use brake fluid.

- refill until fluid is discharged from the lower hole (B) on the pump body WITHOUT BUBBLES.

The fluid level MUST NEVER BE below 4 mm from the top (A) of the clutch pump body (see picture). Reassemble the removed parts. .



ADJUSTING THE SUSPENSIONS ACCORDING TO PARTICULAR TRACK CONDITIONS

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

HARD GROUND

Fork: softer compression adjustment.

Shock absorber: softer compression adjustment.

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

SANDY GROUND

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

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

MUDDY GROUND

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

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

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

NOTE:

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

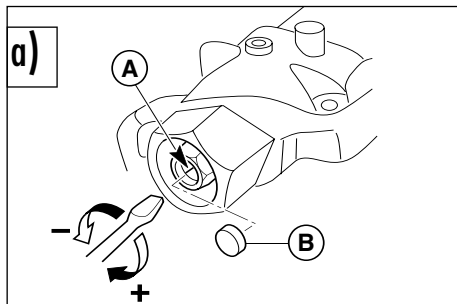


ADJUSTING THE COMPRESSION FORK

a) COMPRESSION (LOWER REGISTER)

Standard calibration: -15 clicks.

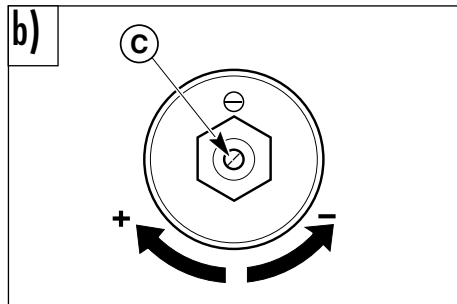
Remove plug (B) and turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. To obtain a harder action.



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.



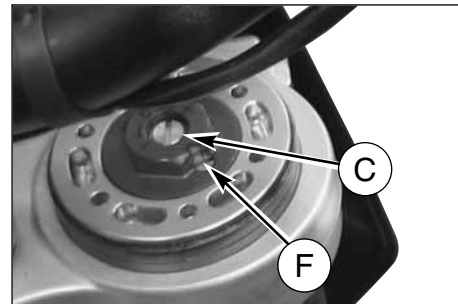
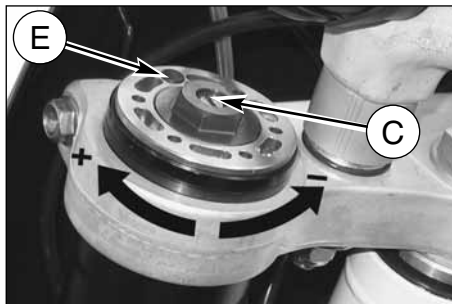
c) AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly).

Place the vehicle on a central stand, pull the fork all out, then remove the cap (E) and press the valve with a tip. Fit the cap back in.

WARNING!

NEVER loosen the screw (F).

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



OIL FORK LEVEL

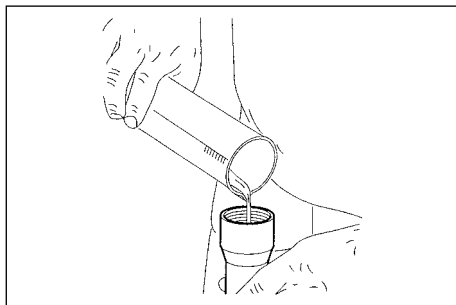
For the regular fork operation, both legs must be provided with the necessary oil quantity.

NOTE

Always replace both the spring and the spacers to keep the preload value unchanged.



OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG: 18,90 cu.in.

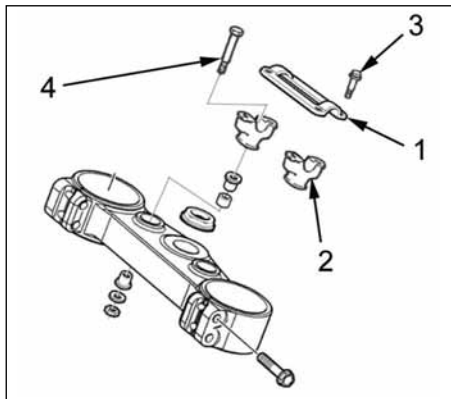
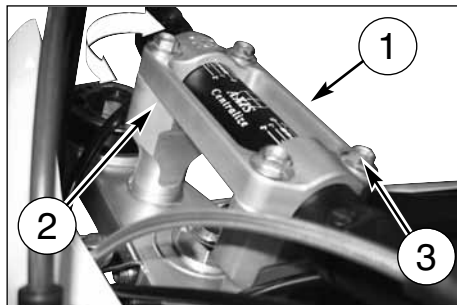


HANDLEBAR POSITION CHANGE

The handlebar can be moved to suit your driving style. To effect these operations, 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 these operations are completed, tighten the screws (3) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the screws (4) to 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/fts).



ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER

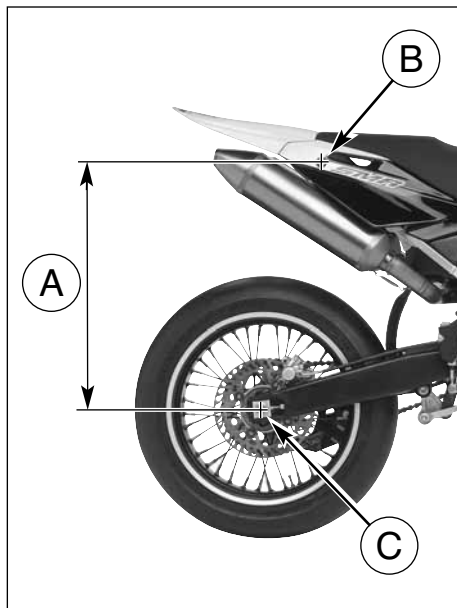
The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.

Proceed as follows:

1. With motorcycle on the stand, measure distance (A).
2. Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.
3. With somebody's help, take the new distance (A).

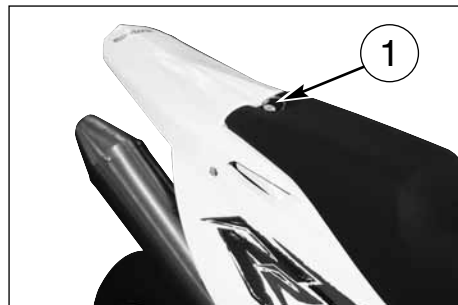
B: axis of the panel screw

C: axis of rear wheel pin



4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.
Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.
5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload as described at side.

WARNING*: Never disassemble shock absorber, which contains highly compressed nitrogen. Contact your Dealer for such major service. Do not incinerate.

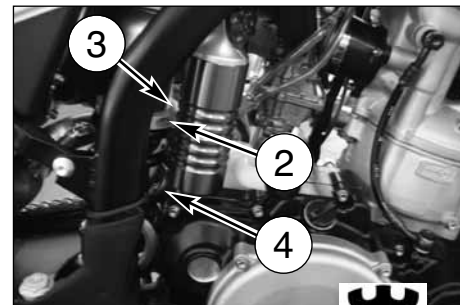


ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD

Proceed as follows:

1. First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and R.H. side panel (3).
2. Clean the adjusting ring nut (3) of the spring (4).
3. Using a 4-mm T-shaped spanner, loosen the screw (2) of the ring nut (3).
4. Turn the adjusting nut as required.
5. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), fasten the screw tight (2).
6. Reassemble R.H. side panel and saddle.

WARNING*: Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock absorber.



SHOCK ABSORBER DAMPING ADJUSTMENT

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

A) COMPRESSION - Standard calibration:

1) Low damping speed:

- 15 clicks (± 2 clicks)
(register 1)

2) High damping speed:

- 15 clicks (± 2 clicks)
(register 2)

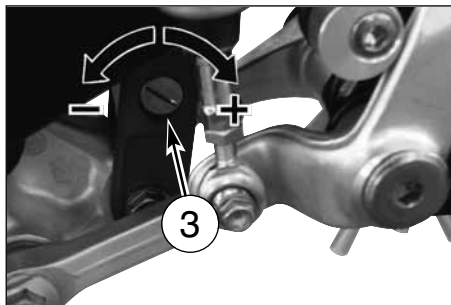
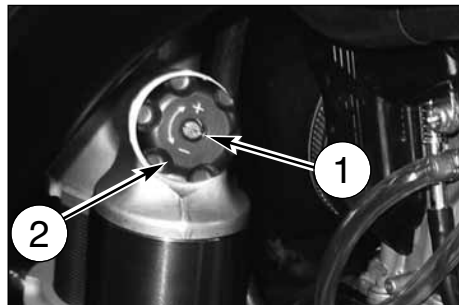
To reset the standard calibration, turn upper registers (1) and (2) clockwise until reaching fully closed position.

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:

- 18 clicks (± 2 clicks)

To reset the standard calibration, turn lower register (3) 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.



CHAIN ADJUSTMENT

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

To adjust the rear chain it is necessary to lower the rear part of motorcycle so to line up the drive sprocket axle, the rear swing arm axle and the rear wheel axle as shown on drawing. Than let turn three times the rear wheel. Now the chain should not be tight. (Fig. A).

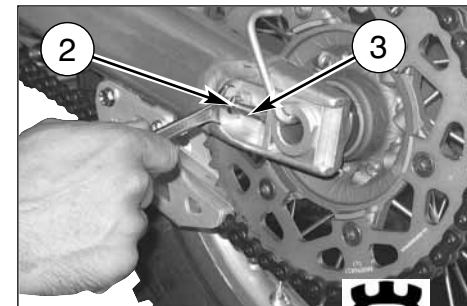
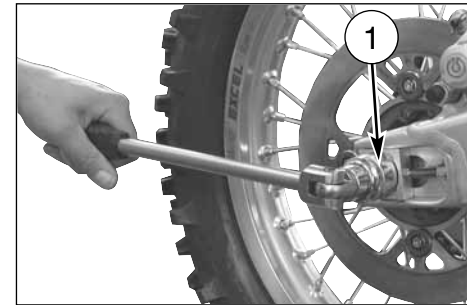
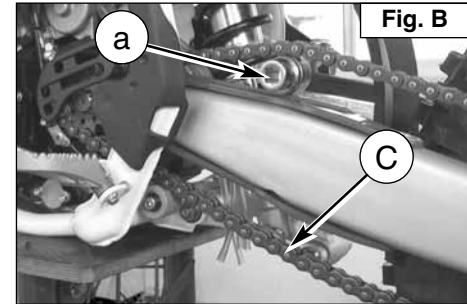
Fast adjustment (Fig. B)

In the point shown in the figure, fit a bush (a), 35 mm diameter (or alternatively a shim in the same size) and make sure the lower branch (C) of the chain is slightly taut.

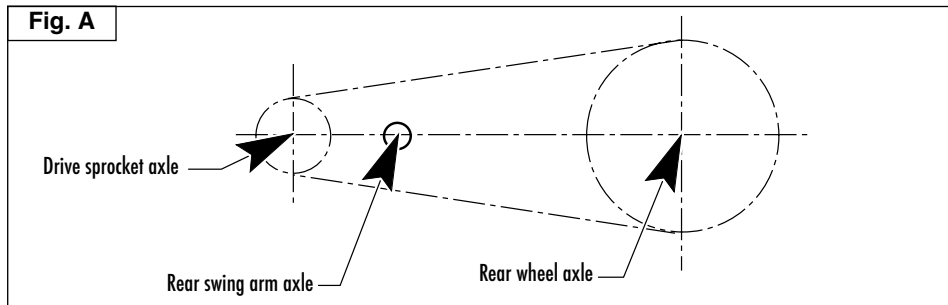
If it is not, proceed as follows:

- on the right side, with a 27 mm Allen screwdriver, loosen the locking nut (1) of the wheel pin;
- with a 12 mm screwdriver, loosen the check nuts (2) on both chain stretchers and work on the screws (3) to achieve the right tension;
- when the adjustment is over, tighten the check nuts (2) and the wheel pin nut (1).

When the adjustment is over check the wheel for alignment.



A = 0±2 mm (0±0.08 in.)



CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET

Proceed as follows:

- fully stretch the chain with the adjusting screws.
- mark 20 chain links.
- measure the distance "A" between 1st pin center and 21 st 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 below 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.

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

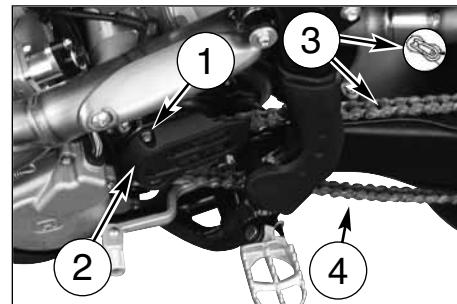
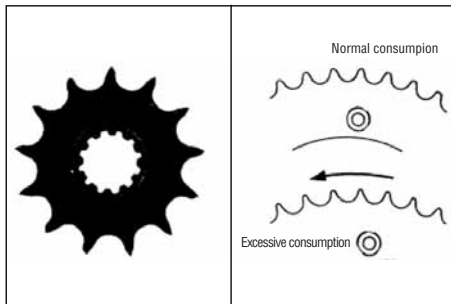
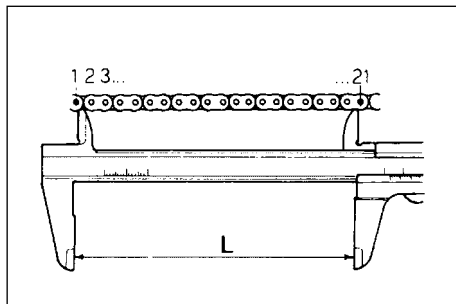
When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication.

Work as follows:

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

Remove: screws (1), transmission sprocket guard (2), clip (3), master link and transmission chain (4);

To reassemble, reverse the above procedure.



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

Washing the chain without OR (*)

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

Washing the chain with OR

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

Lubricating the chain without OR (*)

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

(*): SMR 450-R / SMR 530-R

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 (a) by turning the closed side to the chain direction of rotation as shown in figure below.

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 37.

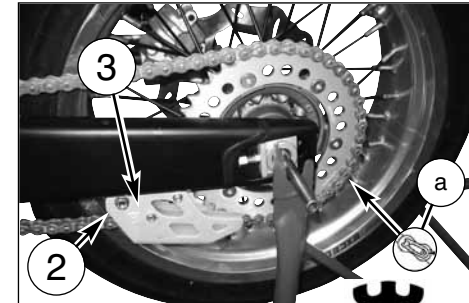
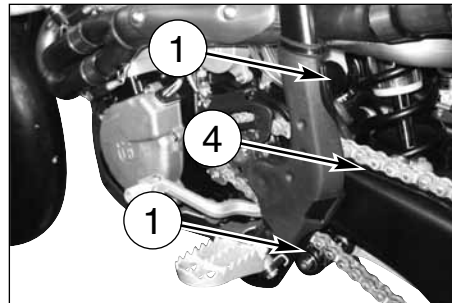
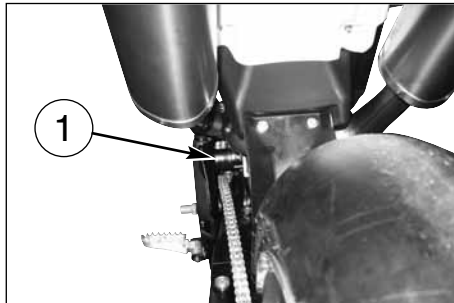
WARNING*: The chain oil has NEVER to get in contact with the tires or the rear brake disk.

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

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

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

- | |
|-------------------------|
| 1- Chain tension roller |
| 2- Chain driving roller |
| 3- Chain guide |
| 4- Chain slider |
| a- Joint spring |



REMOVING THE FRONT WHEEL

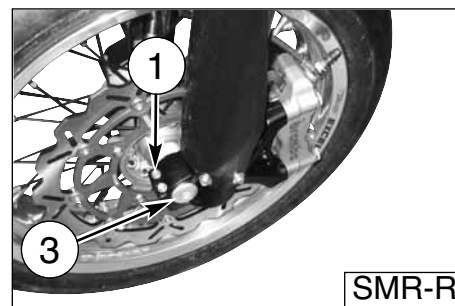
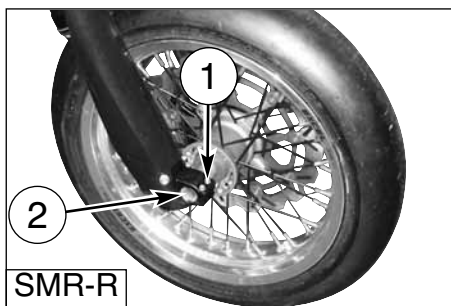
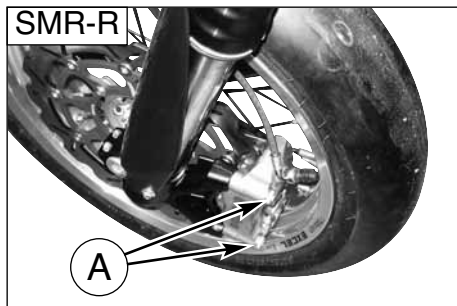
Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground.

Remove the two screws (A) and the brake caliper.

Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork stanchions. Hold the head of the wheel axle in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.

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.



REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

Fit the L.H. spacer on the wheel hub.

Fit the wheel between the front fork legs.

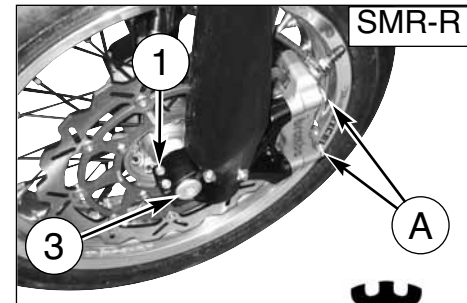
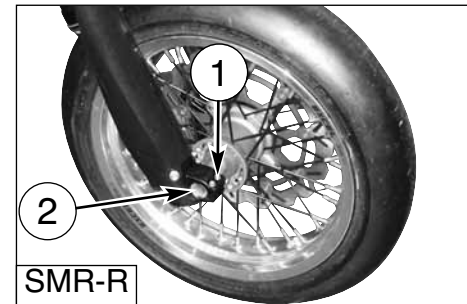
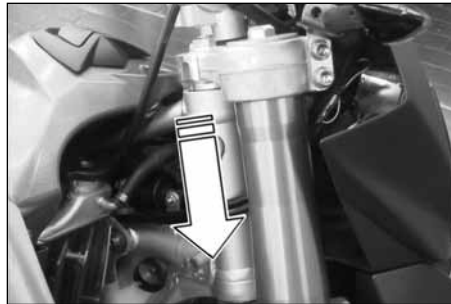
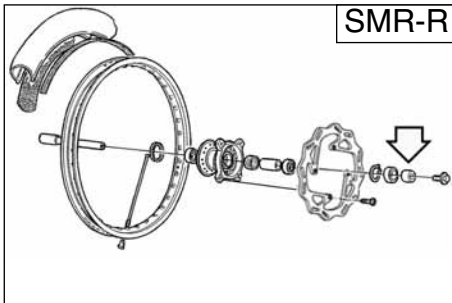
Fit the wheel axle (2) from the R.H. side, after greasing it and push it to the stop on the L.H. leg; during this operation, the wheel should be turned. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it. Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned. Lock: the screws (1) on the R.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), the screw (3) on the L.H. side (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb), the screws (1) on the L.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

Fit the brake caliper on the disc; assemble the caliper on its holding plate and tighten the screws (A) at 25,5 Nm/ 2,6 Kgm/ 18.8 ft-lb.

Check that the brake disc slides between the caliper pads without any friction.

NOTE

After reassembly, pump the brake control lever until the pads are against the brake disc.



REMOVING THE REAR WHEEL

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 tension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.

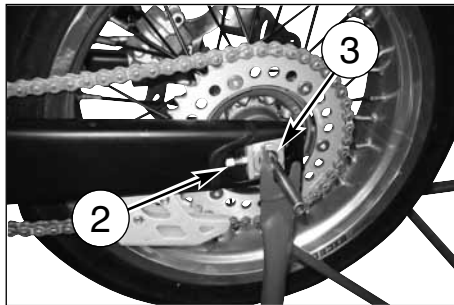
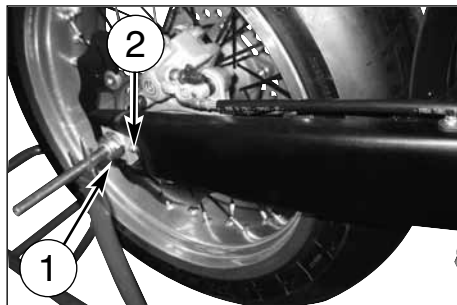
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

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.

TIRES

Care should be taken to keep the tires properly inflated. See tire data for correct tire inflation pressure (page 8).



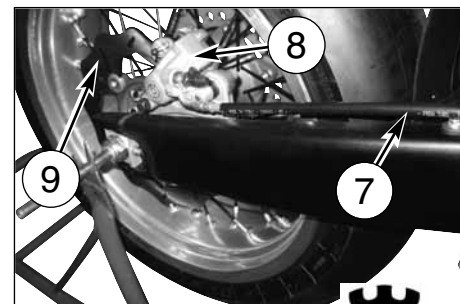
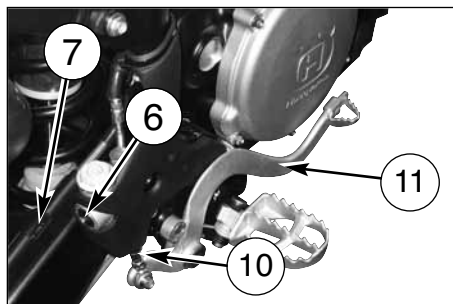
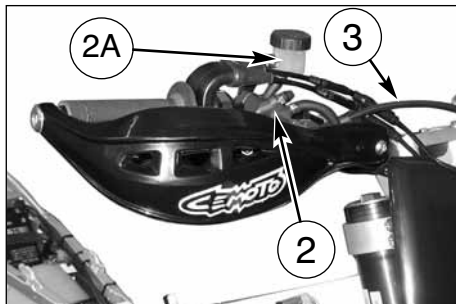
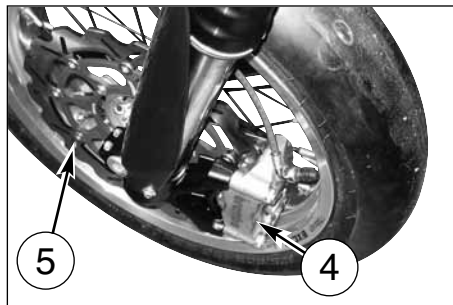
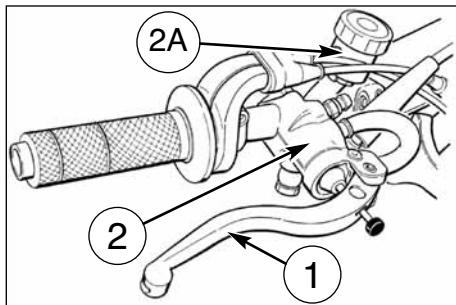
BRAKES

The mayor components are brake master cylinder with its lever (front) or pedal (rear), brakeline, caliper assembly and disc.

LEGEND

1. Front brake control lever
2. Front brake pump
- 2A. Oil reservoir
3. Front brake hose

4. Front brake caliper
5. Front brake disc
6. Rear brake oil tank
7. Rear brake hose
8. Rear brake caliper
9. Rear brake disc
10. Rear brake pump
11. Rear brake control pedal



BRAKE PADS REMOVAL

- Remove springs (1).
- Remove pins (2).
- Remove pads.

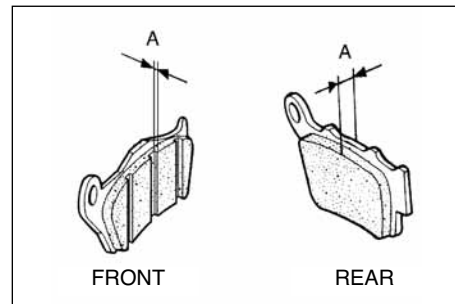
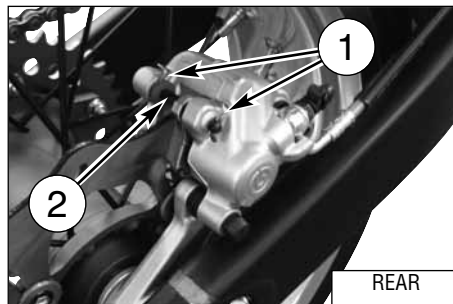
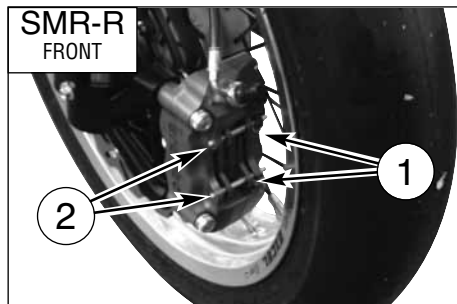
CAUTION!

Don't operate the brake lever or pedal while removing the pads.

PADS WEAR

- In front: thickness "A" must never be lower than the one pointed out by the wear control notches.
- At the back: thickness "A" must never be lower than 3,8 mm.

If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.



PADS CLEANING

Be careful that no disc brake fluid or any oil gets on brake pads or discs. Clean off any fluid or oil that inadvertently gets on the pads or disc with alcohol.

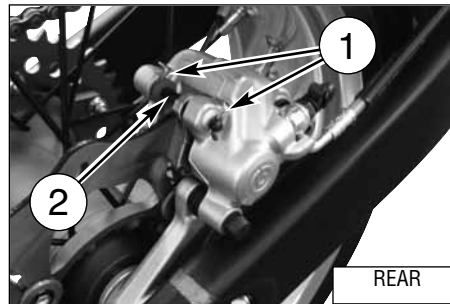
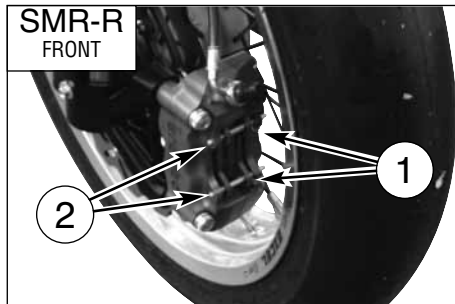
Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.

PADS INSTALLATION

- Install new brake pads.
- Reassemble the two pins (2) and the springs (1).

WARNING!

Do not attempt to ride the motorcycle until the brake lever or pedal are fully effective. Pump the brake lever or pedal until the pads are against the discs. The brake will not function on the first application of the lever or pedal.



BRAKE DISC WEAR

Measure the thickness of each disc at the point where it has worn the most. Replace the disc if it has worn past the service limit.

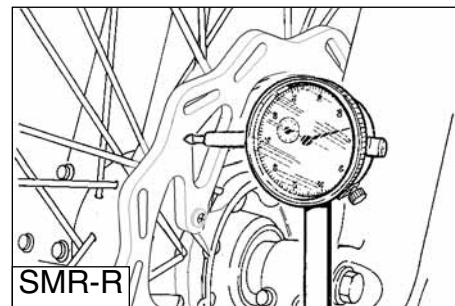
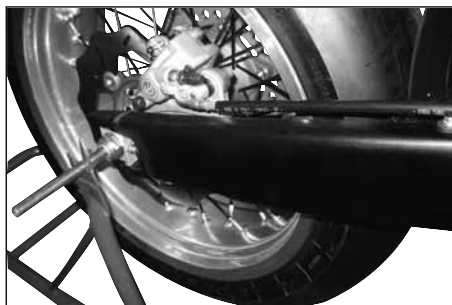
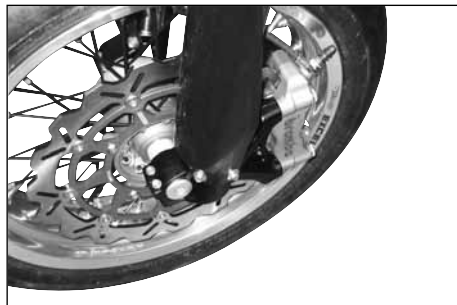
Disc Thickness

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
Front	5 mm	4,5 mm
Rear	4 mm	3,5 mm

DISC WARPAGE

Measure disc warpage. Service limit for both discs is 0,15 mm (0.006 in.)

Replace the disc if warpage is more than service limit.



DISC CLEANING

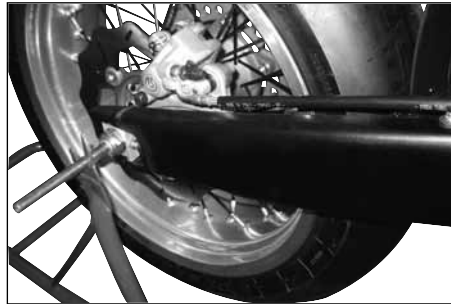
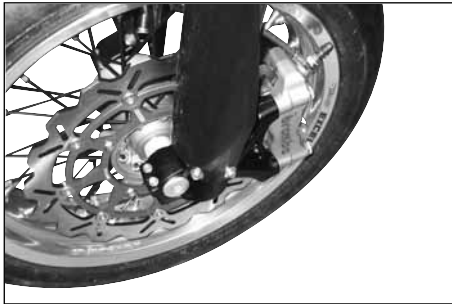
Poor braking can also be caused by oil on the disc. Oil or grease on the disc must be cleaned off with a high flash-point oil free solvent, such as acetone or lacquer thinner.

FLUID CHANGE

The brake fluid should be checked and changed in accordance with the Periodic Maintenance Chart or whenever it is contaminated with dirt or water. Don't change the fluid in the rain or when a strong wind is blowing.

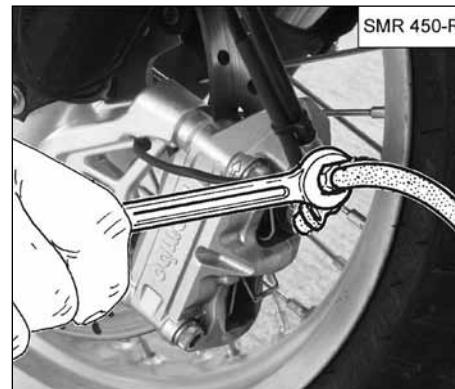
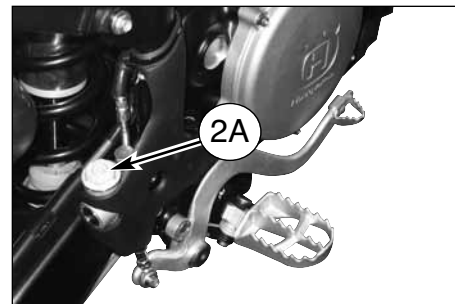
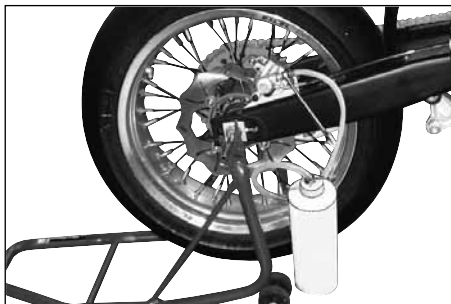
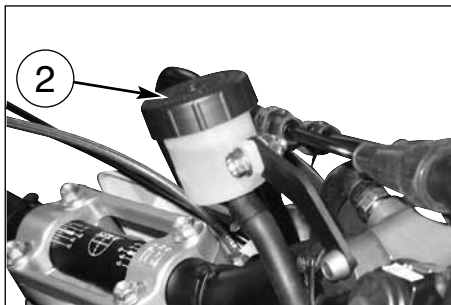
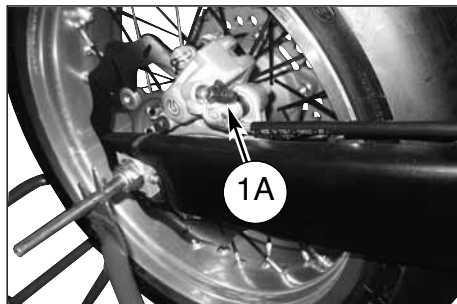
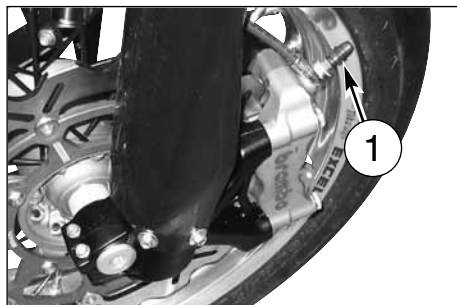
CAUTION!

- * **Use only brake fluid from a sealed container (DOT 4). Never use old brake fluid.**
- * **Never allow contaminants (dirt, water, etc.) to enter the brake fluid reservoir.**
- * **Don't leave the reservoir cap off any length of time to avoid moisture contamination of the fluid.**
- * **Handle brake fluid with care because it can damage paint.**
- * **Don't mix two types of fluid for use in the brake. This lowers the brake fluid boiling point and could cause the brake to be ineffective. It may also cause the rubber brake part to deteriorate.**



To replace the fluid, proceed as follows:

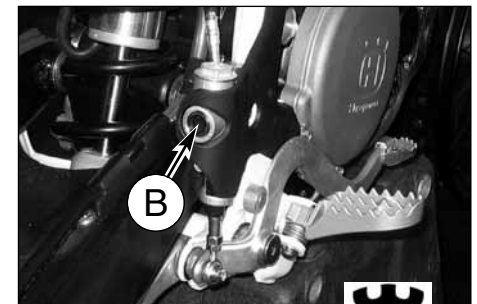
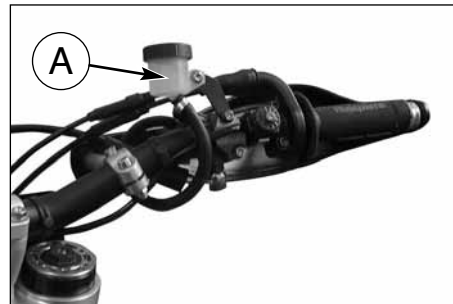
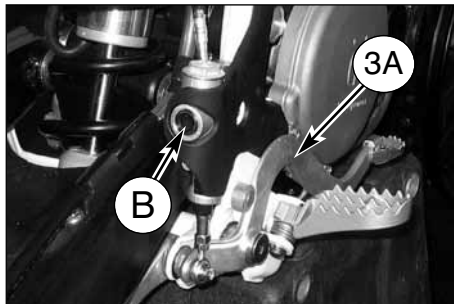
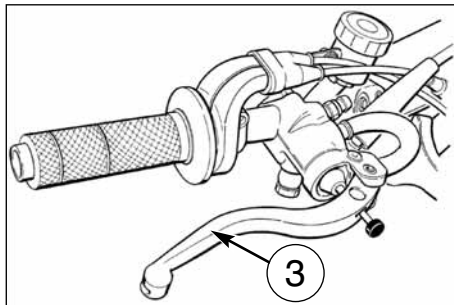
- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container.
- Remove fluid reservoir cap (2) or (2A: 21 mm wrench) and the rubber.
- Loosen bleeding valve on the brake caliper.



- Pump with brake lever (3) or brake pedal (3A) in order to push brake fluid out of line.
- Close the bleeding valve and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve, apply the brake using the brake lever or pedal, close the bleeding valve with the brake lever or pedal applied and then quickly release the lever or pedal.
- Repeat this operation until the brake line is filled and clear fluid starts coming out of the plastic hose: now close the bleeding valve.

- Restore the brake fluid level (A) or (B) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap, both in front and at the back.

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding (see pages 51 and 52).



WARNING!

Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.

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

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): if the hoses (A) and (B) are worn or cracked, their replacement is advised.



FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

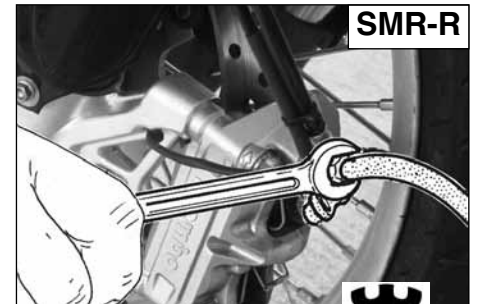
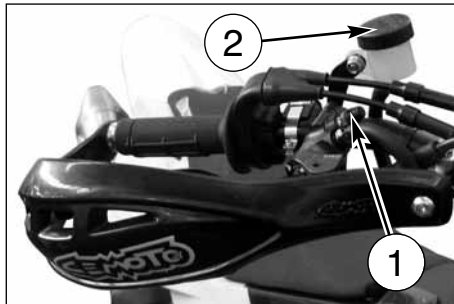
Proceed as follows:

- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1 or 1A).

- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container (make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation).
- Remove fluid reservoir cap (2), the rubber and fill the reservoir with fresh brake fluid.

- Open the bleeding valve and pump with brake lever several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the hose: now close the bleeding valve.

EN



- Restore the brake fluid level (A) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (2).

WARNING!

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



As the braking fluid is a very corrosive substance, in the case it comes in contact with your eyes wash them abundantly with water.

● During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift the pump tank and to make easier the bleeding of the braking system.

● If the lever stroke gets stretchy and the braking action results as poor in the case of falls during competitions, or after repair work in shops, repeat the bleeding operation described above.

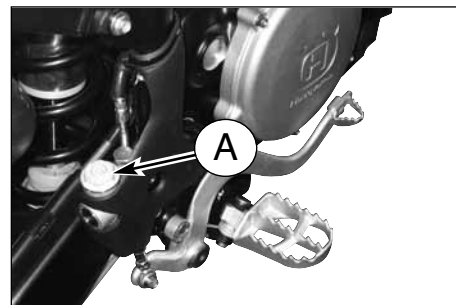
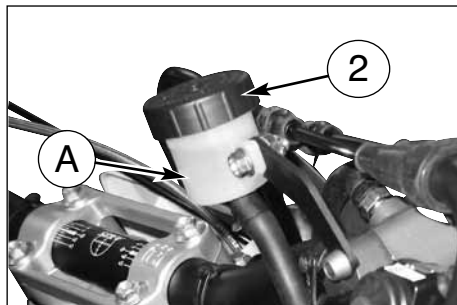
● As the bleeding operation does not fully eliminate the air inside the circuit, the small quantity of air remaining inside will be eliminated after a short time of use of the brake. In this case however, the action of the lever will be harder and the stroke shorter.

FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

To drain the fluid, proceed as follows:

- Remove the cover (A) of the tank (21-mm spanner), remove the diaphragm and fill with the fluid (DOT 4).



- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve (1) on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container

- Depress the pedal (2) and keep it full down.
- Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.
- Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.

- Close the bleed union to the prescribed torque and check the fluid level (B) inside the reservoir before reassemble the cap (1).

If the bleeding operation has been done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

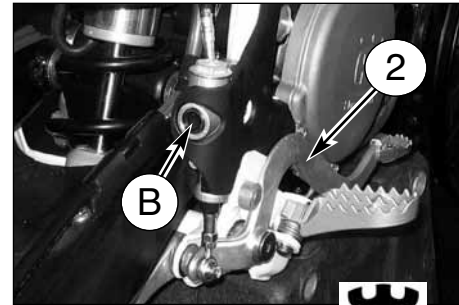
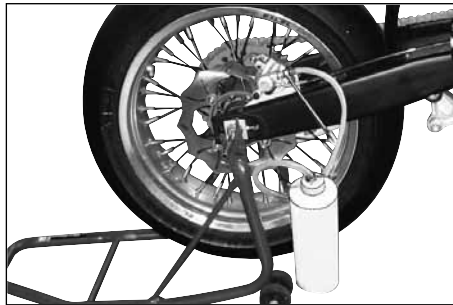
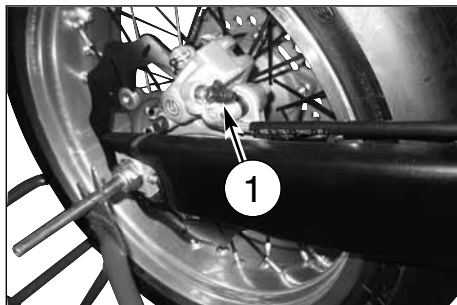
NOTE

Should the motorcycle, due to a fall during a competition or shop repairs, show some elasticity of the brake lever stroke, with a subsequent braking efficiency decrease, you'll need to repeat the circuit bleeding as above described.

WARNING!

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



EXHAUST MUFFLER

The muffler reduces the noise of the exhaust gases, but it is an integral part of the exhaust as well. As such, its conditions affect the motorcycle performance.

When the noise on the exhaust is too high, it means that the deadening material set on the holed tube inside the muffler is deteriorated.

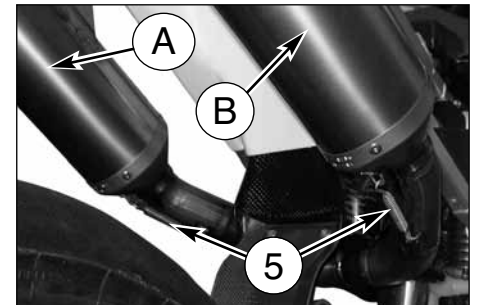
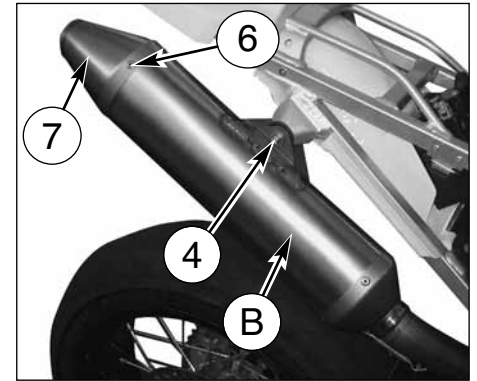
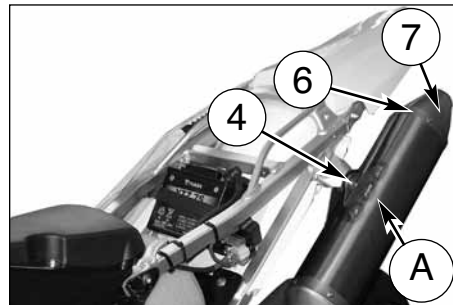
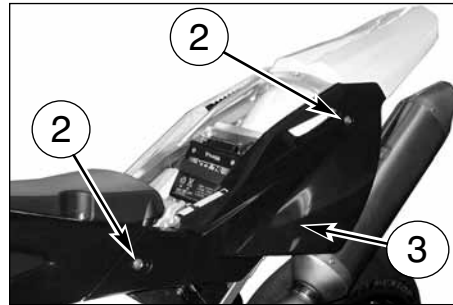
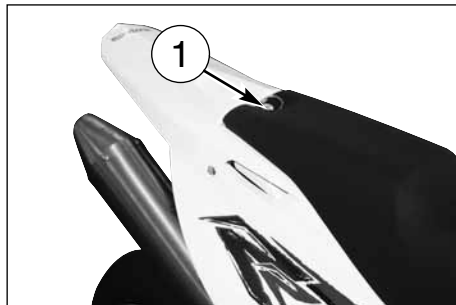
WARNING*: Check the deadening material after every competition and replace it if necessary.

REPLACING THE MUFFLER DEADENING MATERIAL

Remove the saddle after turning the locking back pin (1) anti-clockwise, loosen the screws (2) with an 8-mm T-shaped spanner and remove the side panel (3) (do the same on the right side). Using an 8 mm T-shaped spanner on the outside and a 10 mm T-shaped spanner on the inside, remove the locking screw (4) of the muffler. Remove the spring (5) and pull out the muffler (A) or (B). Remove the four rear rivets (6), clamp and the exhaust terminal (7).

Remove inner pipe and replace the deadening material. Reassemble L.H. side panel and saddle.

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



OVERHAULING THE WHEELS

The tables hereunder show the type of control the rim and wheel axle are to be submitted to.

Note: if the rim is badly, it should be replaced.

DEFORMATION RIM

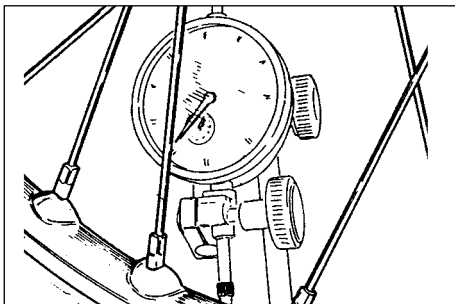
	STANDARD	MAX. LIMIT
Side skid	less than 0,5 mm (0.02 in)	2 mm (0,078 in)
Eccentricity	less than 0,8 mm (0.03 in)	

WHEEL SPOKES

Check to make sure that all the nipples are tight; tighten them if necessary.

Remember that an insufficient stretch jeopardizes the motorcycle stability.

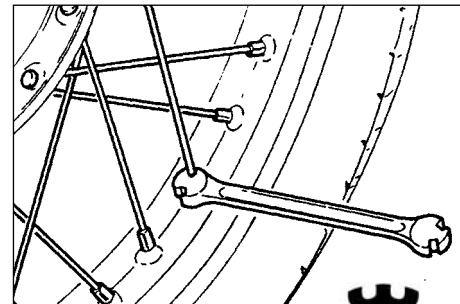
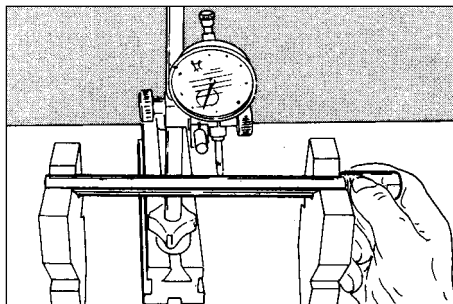
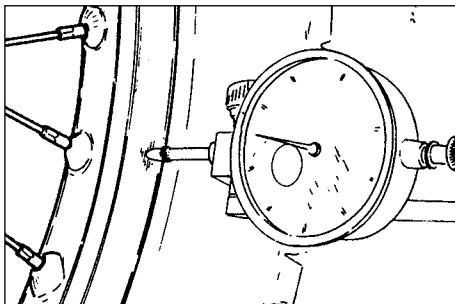
For an instant check, use a metal point (for instance, a screwdriver) to beat the spokes with. A live sound accounts for an accurate tightening, while a dull sound means that a new tightening is necessary.



WHEEL RIM AXLE BENDING

If the bending figure is over the allowable max. limit, straighten or replace the axle.

If the wheel axle cannot be straightened within the max. limits (0,2 mm - 0,008 in.) stated, replace it.



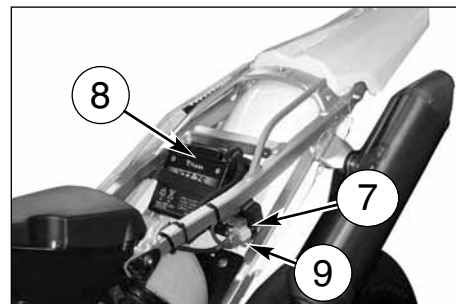
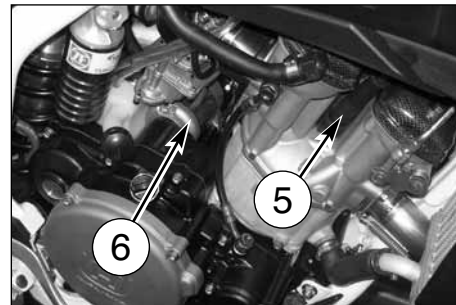
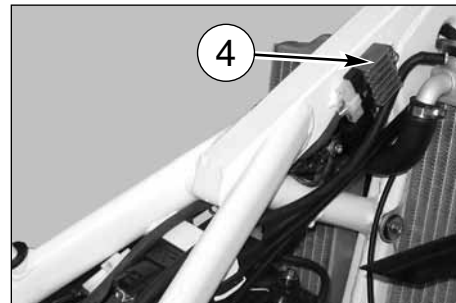
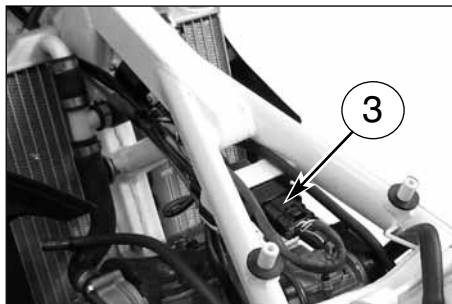
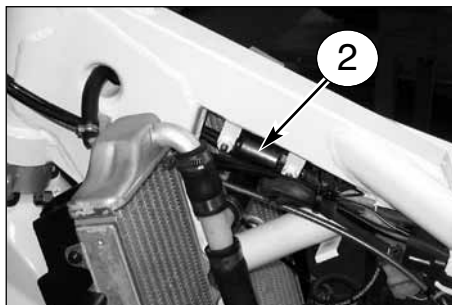
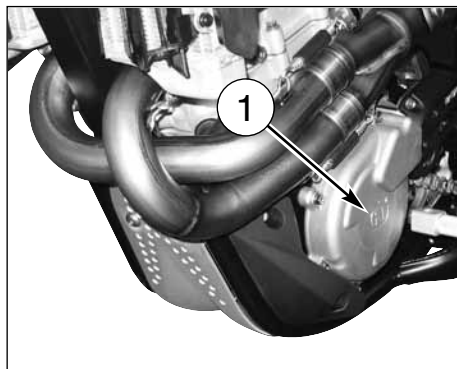
IGNITION SYSTEM ELECTRIC SYSTEM

The ignition system includes the following elements:

- Generator (1) on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Electronic coil (2) under the fuel tank;
- Electronic power unit C.D.I. (3) under the fuel tank;
- Voltage regulator (4) under the fuel tank;
- Spark plug (5) on the R.H. side of cylinder head;
- Starting motor 12V-450W (6) behind the cylinder
- Electric start remote control switch (7) under the saddle.

The electric system includes the following elements:

- Battery 12V-6Ah (8) under the saddle;
- Two 20A fuses (9) on the electric starter contactor (7).

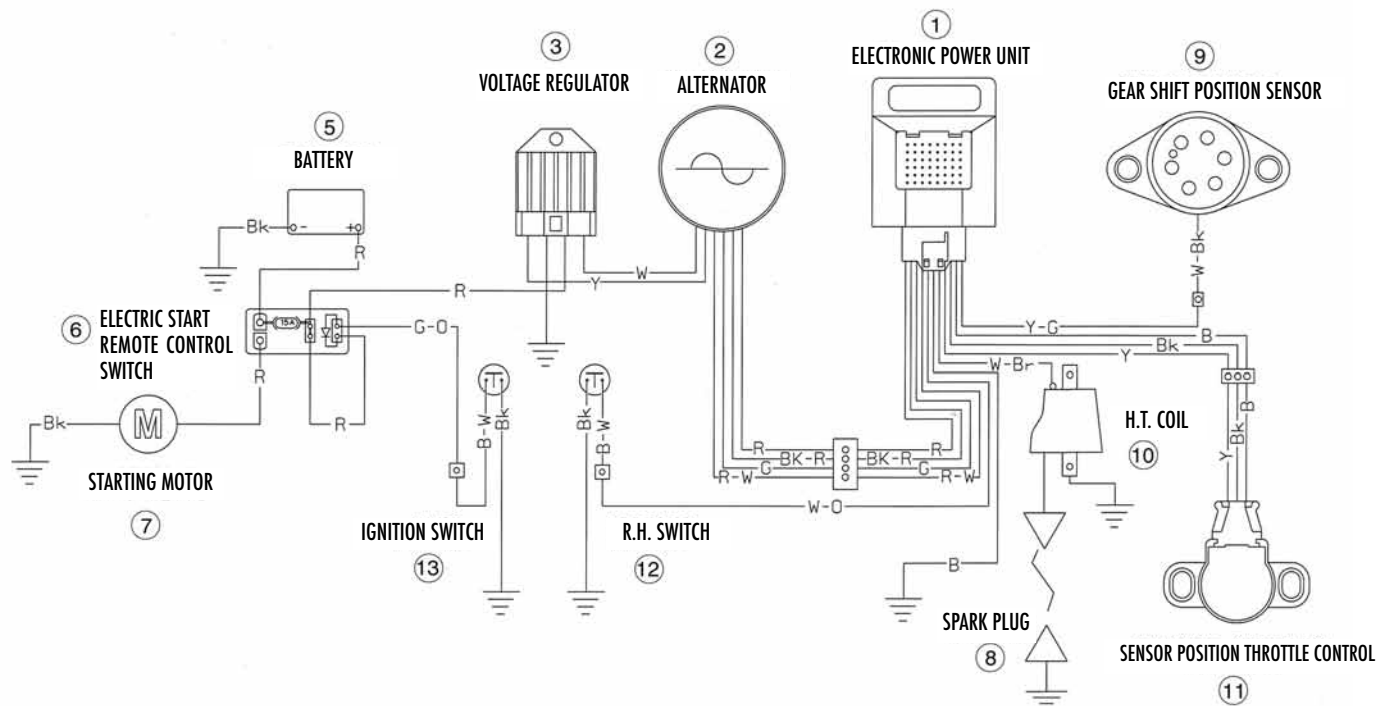


Cable colour coding

B	Blue
Br	Brown
Bk	Black
G	Green
Gr	Grey
O	Orange
P	Pink
R	Red
Sb	Sky blue
V	Violet
W	White
Y	Yellow

KEY TO ELECTRIC SYMBOLS (page 58)

1. Electronic power unit
2. Alternator
3. Voltage regulator
5. Battery
6. Electric start remote control switch
7. Starting motor
8. Spark plug
9. Gear shift position sensor
10. H.T. coil
11. Sensor position throttle control
12. R.H. switch
13. Ignition switch



BATTERY

The sealed battery does not require any maintenance work. When electrolyte leaks, or other failures to the electrical system are detected, apply to the HUSQVARNA Dealer.

If the vehicle remains unused for long periods, it is recommended to remove battery from electrical system and store it in a dry place.

- After an intensive use of the battery, it's advisable a standard low charge (12V-6Ah battery: 0.6A for 8 hours).
- Rapid recharging is advised only in situations of extreme necessity since the life of lead elements is drastically reduced (6A for 0.5 hours with 12V-6Ah batteries).

BATTERY CHARGER

To gain access to the battery (2):

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

- first remove the BLACK or BLUE negative cable, then the RED positive cable (when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK or BLUE negative cable);
- remove the battery (2) from its housing.

Check, using a voltmeter, that battery voltage is not less than 12,5 V.

If not, the battery needs to be charged.

Using a battery charger with a constant voltage, first connect the RED positive cable to the battery's positive terminal then the BLACK or BLUE negative cable to the battery's negative terminal.

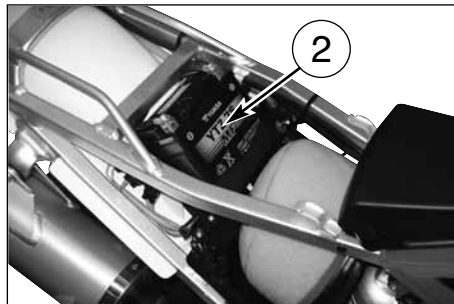
Apply to the constant voltage of 14,4 V a current of "x" Ampere as results in the below diagram (depending on the amount of charging required).

The voltage reaches a constant value only after a few hours, therefore it is suggested NOT to measure it immediately after having charged or discharged the battery.

Always check the charge level before reinstalling it on the vehicle.

The battery should be kept clean and the terminals coated with grease.

WARNING*: The battery contains sulfuric acid. Avoid contact with skin, eyes or clothing. Antidote: EXTERNAL - Flush with water. INTERNAL - Drink large quantities of water or milk. After milk take magnesia, beaten eggs or vegetable oil. Call physician immediately. Eyes: Flush with water for no less than 15 minutes and get prompt medical attention.



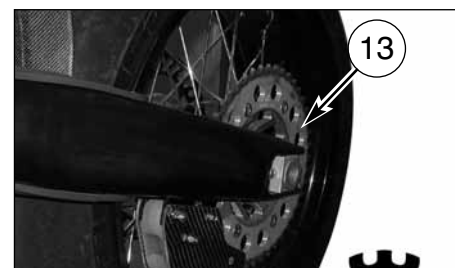
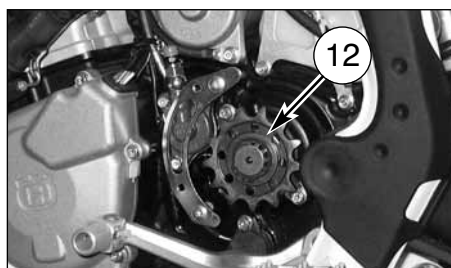
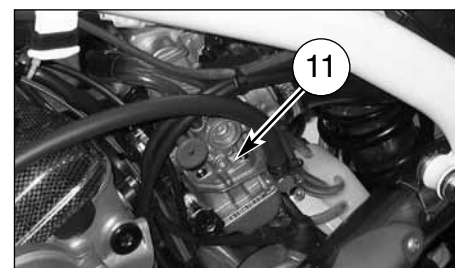
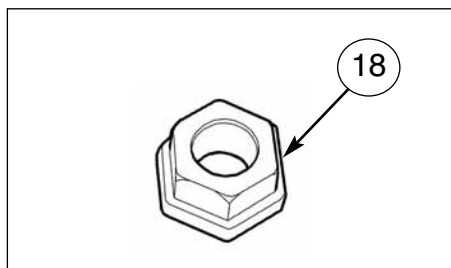
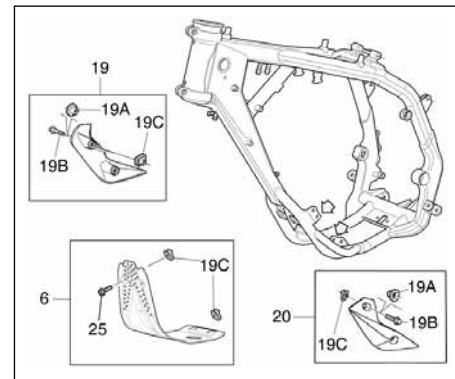
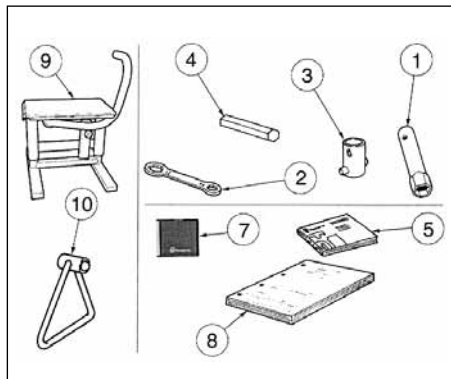
WARNING*: Batteries produce explosive gas, ventilate when charging or using in enclosed space. When using a battery charger before turning on the charger. This procedure prevents sparks at the battery terminals which could ignite any battery gases.

INDICATIVE VALUES RELATIVE TO THE CHARGING TIME DEPENDING ON BATTERY STATUS

VOLTAGE * (V)	% CHARGE	CHARGE TIME (THE "AMPERE" RATED CURRENT TO APPLY IS: 0,1x BATTERY RATED CAPACITY)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h

STANDARD KIT-OPTIONAL PARTS (*)

- 1- 8000 A4349 Spark plug wrench (1)
- 2- 8000 66802 Box wrench 15x27mm (1)
- 3- 8000 96997 Front wheel pin wrench (1)
- 4- 8000 56920 Front wheel pin setscrew wrench (1)
- 5- 8000 H0888 User and service manual (1)
- 6- 8000 B0157 Central motor safety guard (1)
- 6A- 8000 60898 Screw M6x15 (4)
- 6B- 8000 46893 Nut M6 (4)
- 7- 8000 H0889 Shop manual (1) *
- 8- 8000 H0890 Spare parts list (1) *
- 9- 8000 A7817 Central stand (1)
- 10- 8000 74016 Side stand (1)
- 11- 8000 A4296 Carburettor kit KEIHIN 41 (1)
- 12- 8000 63829 Gearbox outlet pinion Z=14 (1)
- 13- 8G00 96837 Back rim Z=45 (1)
- 14- 8000 B1530 Hook kit for race start (1)
- 15- 8000 A3630 Hand protection kit



- 16- 8A00 B1781 Steering tube angle-adjusting bush (1) *
- 16- 8B00 B1781 Steering tube angle-adjusting bush (2)
- 16- 8C00 B1781 Steering tube angle-adjusting bush (2)
- 16- 8D00 B1781 Steering tube angle-adjusting bush (1) *
- 16- 8E00 B1781 Steering tube angle-adjusting bush (1)
- 16- 8F00 B1781 Steering tube angle-adjusting bush (1) *
- 16- 8G00 B1781 Steering tube angle-adjusting bush (1)

17- 8000 B1214 Instructions for installation of steering tube angle-adjusting bushes

18- 8000 A8191 Clutch installation wrench

19- 8000 H0188 Right side engine guard (1)

19A- 8A00 67207 Bushing (4)

19B- 8000 62730 Screw, M6x25 mm (4)

19C- 8000 46893 Nut M6 (6)

20- 8000 H0187 Left side engine guard (1)

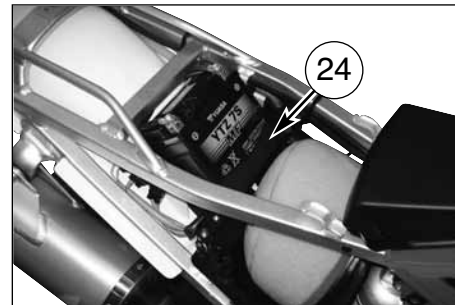
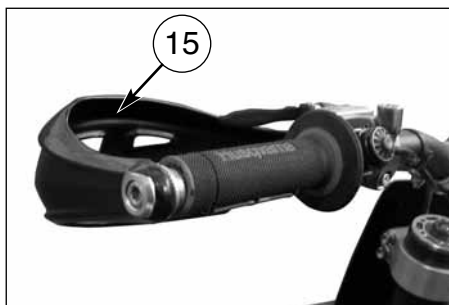
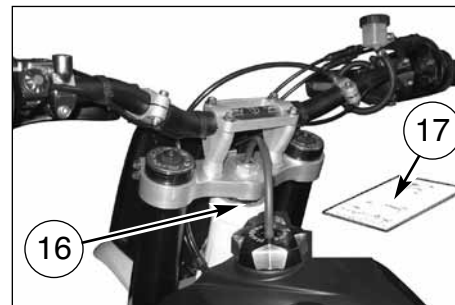
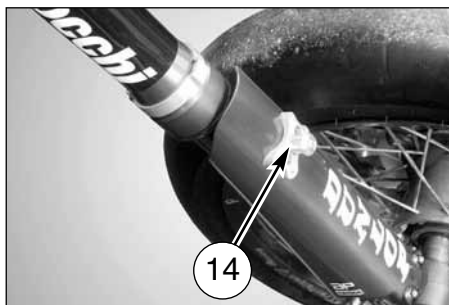
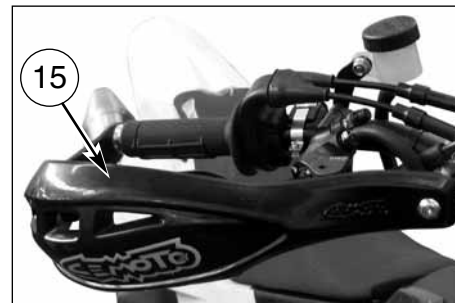
21- 8000 86328 HUSQVARNA dealers Guide (1)

22- 8000 B1277 Warranty multilanguage booklet (1)

23- 8000 B1278 STRAIGHT-type front brake control lever (1) *

24- 8000 H0159 Battery case (1)

25- 8000 60898 Screw, M6x15 mm (4)



APPENDIX

AFTER-RACE CHECK POINTS

After racing, first clean the motorcycle and then inspect the entire motorcycle, with special attention to the items listed in «MAINTENANCE» table (Appendix A), such as the air cleaner, carburetor, brakes, etc. Carry out general lubrication, and make adjustment as necessary.

STORAGE

When the motorcycle is to be stored for any length of time, it should be prepared for storage as follows:

- Clean the entire motorcycle thoroughly.
- first carry out the operation mentioned hereunder, then fill the tank with fuel mixed with a stabilizer:
place the hose (1) in a basin, loosen the drain screw (2) set on the lower side of the basin, then drain the fuel and tighten the screw again.

WARNING

Never litter the environment with fuel, and let the engine running in open air, never in closed rooms.

- Lubricate the drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or in the brakes.
- Set the motorcycle on a box or stand so that both wheels are raised off the ground. (If this cannot be done, put boards under the front and rear wheels to keep dampness away from the tire rubber).
- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

To put the motorcycle back into the use after storage.

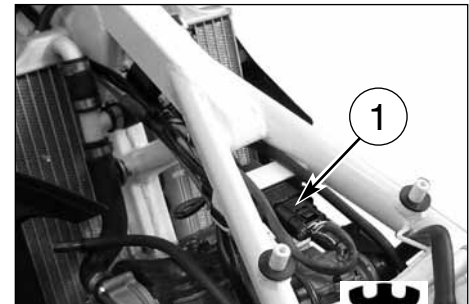
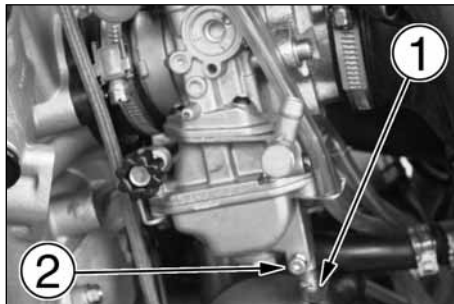
- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine to warm the oil then drain the oil.
- Put in fresh transmission oil (page 20).
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate the points (listed in the Lubrication Section (Appendix A).

CLEANING

IMPORTANT RECOMMENDATION

Premised that, before the motorcycle washing, it is necessary to protect opportunely from the water the following parts:

- a) Rear opening of the muffler;
 - b) Clutch and brake levers, hand grips, handlebar commutators;
 - c) Air cleaner intake;
 - d) Fork head, wheel bearings;
 - e) Rear suspension links,
- it is necessary ABSOLUTELY TO AVOID THAT HIGH PRESSURE JETS OF WATER OR AIR come to contact with THE ELECTRICAL PARTS AND FUEL INJECTION PARTS, especially the electronic control unit (1)**



1) Preparation for washing

Before washing, precautions must be taken to keep water out of the following places:

- Rear opening of the muffler :
- Cover with a plastic bag secured with rubber bands.
- Clutch and brake levers, hand grips, engine stop button:
- Cover with plastic bags.
- Air cleaner intake:
- Close up the opening with tape, or stuff in rags.

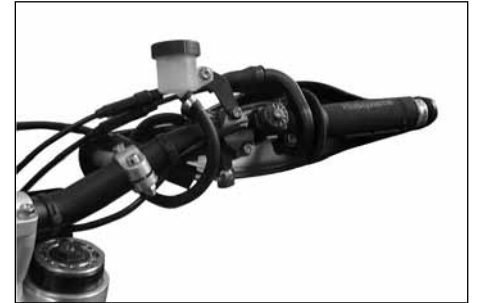
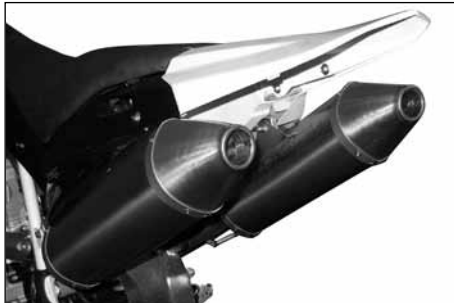
2) Where to be careful

Avoid spraying water with any great force near the following places:

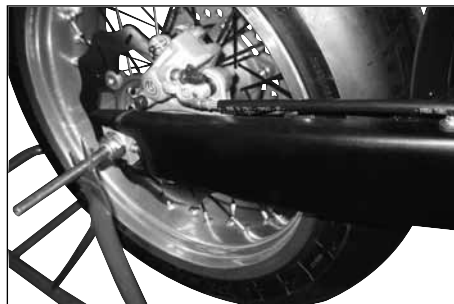
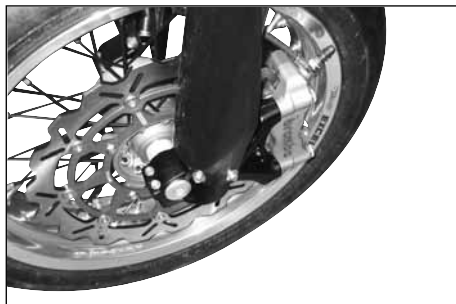
- C Air cleaner
 - C Under the fuel tank:
- If water gets into the ignition coil or into the spark plug cap, the spark will jump through the water and be grounded out. When this happens, the motorcycle will not start and the affected parts must be wiped dry.
- C Fork head, wheel bearings.
 - C Rear suspension links.

3) After washing

- Remove the plastic bags, and clean the air cleaner intake.
- Lubricate the points listed in the Maintenance Table (Appendix A).
- Briefly warm-up the engine
- Test the brakes before riding the motorcycle.



WARNING* : Never wax or lubricate the brake disc. Loss of braking and an accident could result. Clean the disc with an oilless solvent such as acetone. Observe the solvent warnings.



PRE -DELIVERY INSPECTION

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

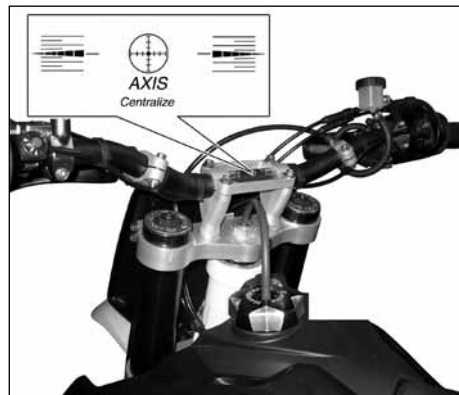
✱ : only for motorcycles with 2 stroke engine

✱✱ : only for some models

NOTES

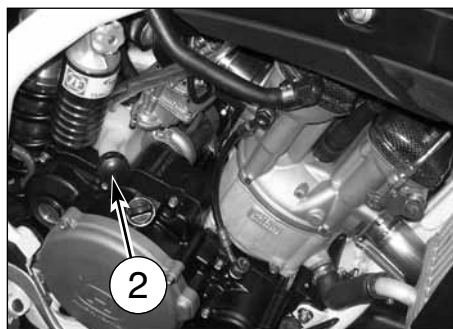
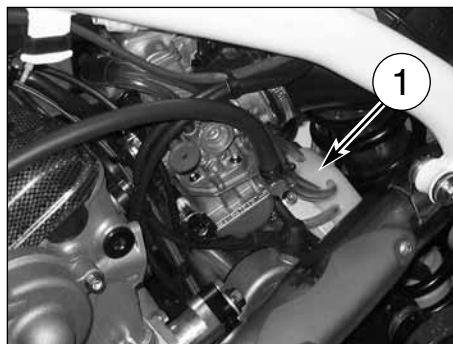
HANDLEBAR

The notches on the handlebar help with the installation, as shown in the Figure.



FLUID RESERVOIR

Check the level in the reservoir (1) at regular intervals: if the level is about 1/3 of max level, remove the plug (2) and drain the fluid. Afterwards, fit the plug back in.



ALPHABETIC INDEX

Page

A

Adjusting clutch	31
Adjusting the idle	23
Adjusting the carburettor	23
Adjusting the compression fork	34
Adjusting the shock absorber spring preload	37
Adjusting the suspensions according to particular track conditions	33
Adjusting the valve play	25
Adjustment of the control lever of the front brake	29
Air filter check	27
Air filter cleaning	27

B

Battery	69
Before every ride make following checks	15
Brake disc wear	48
Brake pads removal	46
Brakes	45

C

Carburettor	7
Carburettor choke	11
Chain adjustment	39
Checks after every competition	76
Check of the front brake fluid level	29
Check of the rear brake fluid level	31
Check of the hydraulic clutch fluid level	31
Checking the oil level	20
Checking the wear of chain, pinion and sprocket	40
Checks while running in	15
Cleaning	76
Clutch	7
Clutch control	13
Control location	6
Coolant level check	21
Cooling fluid	8
Cylinder-piston fitting	57

D

Disc cleaning	49
Disc warpage	48

E

Electric diagram	68
Electric system	66
Engine lubricating	8
Engine oil replacement and bag filters-filter cartridge cleaning or replacement	20
Engine start	16

F

Filling the braking system	50
Fluid change	49
Front brake control	12
Front braking system bleeding	53-54
Front fork	8
Fuel	10
Fuel cock	9

G

Gear shift control	14
Gearbox outlet pinion	7

H

Handlebar position change	36
Hydraulic clutch bleeding	32
How to remove the tank	25

I

Ignition	7
Important notice	3

L

Lubricating the chain	40
-----------------------------	----

O

Oil fork level	35
Overhauling the wheels	65

P

Pads cleaning	47
Pads installation	47
Pads wear	46

Parts replacement	3
-------------------------	---

R

Rear brake control	14
Rear brake pedal position adjustment	30
Rear braking system bleeding	54-55
Rear ring gear	7
Removing the front wheel	42
Removing the rear wheel	44
Replacement of cooling fluid	21
Runnin in	15

S

Side stand	10
Shock absorber damping adjustment	38
Spark plug check	24
Spark plug ignition	7
Special tools	71
Starting decompressor	17
Steering wheel ball pay adjustment	28
Stopping the engine	19
Stopping the motorcycle	19
Storage	76

T

Throttle cable adjustment	22
Throttle control	12
Tires	8, 45
Transmission chain	7

V

Vehicle identification number	5
Voltage regulator	24

W

Wheels	8, 42
Wheel rim axle bending	65
Wheel spokes	65

FRANÇAIS



Husqvarna



PRESENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste Husqvarna!

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

Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions ici contenues, qui sont les plus simples à suivre pour les opérations d'entretien.

Les réparations ou les entretiens plus spécifiques ou plus importants requièrent l'intervention de mécaniciens experts et l'utilisation d'équipements spécifiques. Votre Concessionnaire Husqvarna en sus des pièces de rechange originales, a l'expérience et tous les outils nécessaires à vous rendre un service excellent.

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

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

Dans les motocyclette de compétition, chaque détail est vérifié après toutes les races pour garantir les meilleur performances. Pour le correct fonctionnement de la motocyclette, c'est nécessaire suivre le tableau de control et maintien dans l'Appendice A.

AVIS IMPORTANT

- Les modèles **SMR 450-R - SMR 530-R** êtes motocycles DE COMPETITION et ils sont garantis exempté par défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif se trouve dans l'Appendice A.



IMPORTANT

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

Préliminaires

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

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

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

Note*: Fournit d'ultérieures informations.

Remplacement de détails

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

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

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

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

PRECAUTIONS POUR LES ENFANTS

ATTENTION

- Garer le véhicule à l'abri dans un endroit où il ne pourra pas être heurté ou endommagé. Les coups, même involontaires, pourraient provoquer la chute du véhicule avec le danger conséquent pour les personnes, en particulier pour les enfants.
- Pour éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mouillé ou irrégulier, ni sur le goudron rendu ardent par l'effet du soleil.
- Etant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne pourront pas la toucher facilement.



RESUME	Page
PRESENTATION	2
AVIS IMPORTANT	2
ELEMENTS D'IDENTIFICATION.....	5
DONNEES TECHNIQUES.....	7
TABEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS.....	8
COMMANDES.....	9
MODE D'EMPLOI DE LA MOTO.....	15
SYSTEME D'ALLUMAGE/SYSTEME ELECTRIQUE.....	56-60
KIT - ELEMENTS EN OPTION.....	61
APPENDICE.....	63
OPERATIONS DE PRÉ LIVRAISON.....	66
AVIS	67
INDEX ALPHABETIQUE.....	68
ENTRETIEN PERIODIQUE - REGLAGES.....	APPENDICE A

Avis

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

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

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

ELEMENTS D'IDENTIFICATION

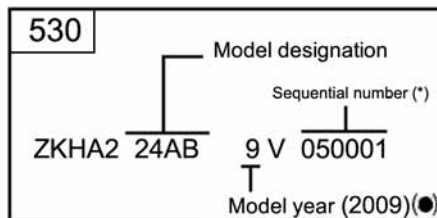
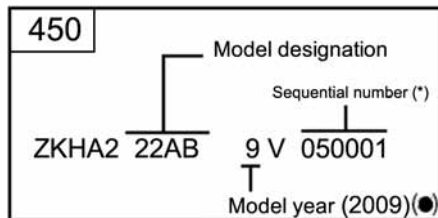
Le numéro d'identification moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du cadre.

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

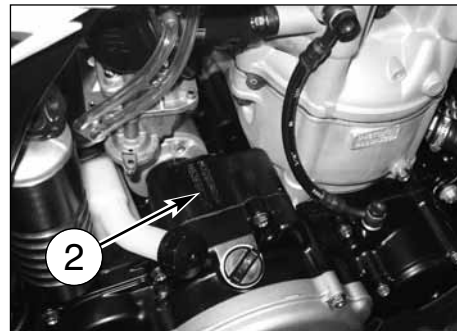
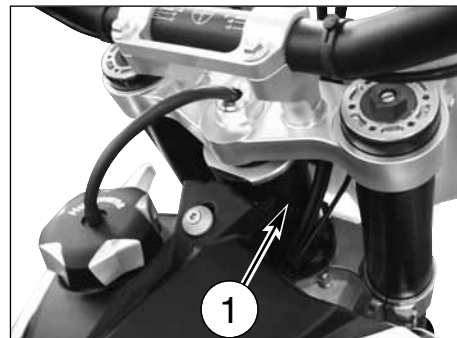
NUMÉRO DE CADRE

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

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



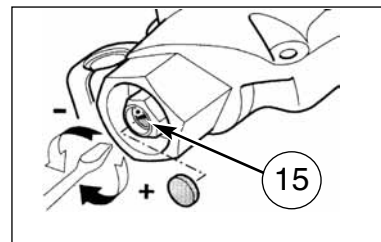
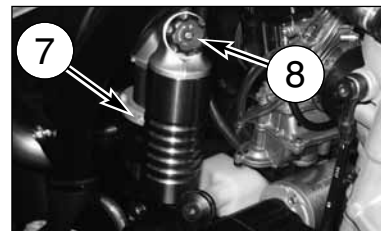
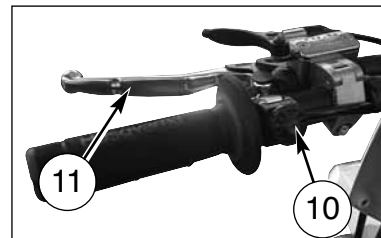
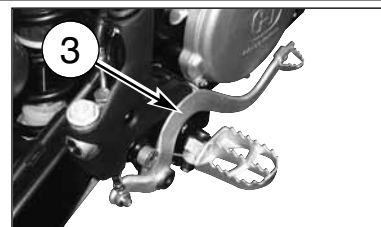
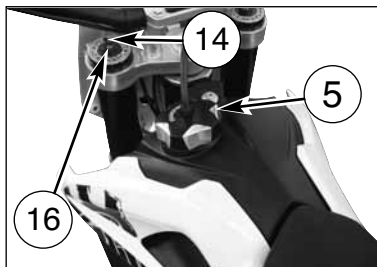
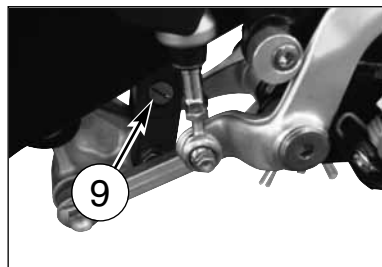
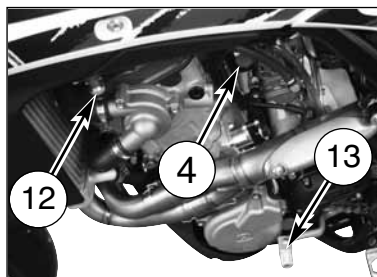
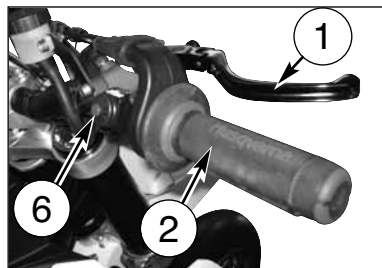
(*): N° progressive
(●): An du modèle



1. Matricule cadre
2. Matricule moteur

POSITION DES COMMANDES

1. Levier commande frein avant
2. Poignée de gaz
3. Pédale commande frein arriere
4. Starter (côté gauche)
5. Bouchon réservoir carburant
6. Bouton démarrage moteur
7. Réglage précharge ressort amortisseur
8. Réglage compression amortisseur (basse et haute vitesses d' amortissement)
9. Réglage extension amortisseur
10. Bouton d'arrêt moteur
11. Levier commande embrayage
12. Robinet carburant
13. Pédale de commande boîte des vitesses
14. Vis de sortie d'air pour tige fourche
15. Réglage compression pour tige fourche
16. Réglage extension pour tige fourche



DONNEES TECHNIQUES

MOTEUR

Type.....	un cylindre à 4 temps
Refroidissement.....	liquide
Alésage (450).....	mm 97
Alésage (530).....	mm 100
Course (450).....	mm 60,76
Course (530).....	mm 67,8
Cylindrée (450).....	cm ³ 449
Cylindrée (530).....	cm ³ 532,5
Rapport volumétrique (450).....	13,6:1
Rapport volumétrique (530).....	13:1
Démarrage électrique (avec dispositif de décompression automatique)	
Échappement.....	en TITANE (silencieux et collecteurs)

DISTRIBUTION

Type.....double arbre à cames en tête; 4 soupapes

Jeu des soupapes (à moteur froid)

Admission.....	0,10 ÷ 0,15 mm
Echappement.....	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRIFICATION

Type.....carter sec avec double pompe à lobes et cartouche filtre

ALLUMAGE

Type.....	electronique à charge capacitive, avec avance à l'allumage variable et à contrôle digital
Bougie type.....	NGK CR9EKB
Distance électrodes bougie.....	0,8 mm

ALIMENTATION

Type.....	Carburateur "Keihin" FCR-MX41 avec pompe de reprise et capteur position du papillon carburateur
Diamètre diffuseur.....	mm 41
Gicleur principal.....	180
Gicleur ralenti.....	45
Gicleur de starter.....	85
Gicleur air starter.....	mm 4
Gicleur d'air principal.....	200
Gicleur d'air de ralenti.....	100
Flotteur.....	g 11,2
Soupape gaz.....	15M
Épingle conique.....	OBDVR
Coche fixation épingle.....	5ème
Vis air ouverte de tours.....	1+1/2

TRANSMISSION PRIMARIA

Pignon moteur - Couronne embrayage.....	Z 23- Z 63
Rapport de transmission.....	2,739

EMBRAYAGE

Type.....multidisque à bain d'huile avec commande hydraulique

BOITE DE VITESSE

Type.....	avec engrenages en prise constante
Rapports de transmission (TE-SMR)	
1ère vitesse.....	2,000 (z 28/14)
2ème vitesse.....	1,611 (z 29/18)
3ème vitesse.....	1,333 (z 24/18)
4ème vitesse.....	1,086 (z 25/23)
5ème vitesse.....	0,920 (z 23/25)
6ème vitesse.....	0,814 (z 22/27)

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesse - Couronne sur la roue.....	Z 13/42
Rapport de transmission.....	3,230
Chaîne de transmission.....	"DID" 520MXV - 5/8" x 1/4"

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION

1ère vitesse.....	17,699
2ème vitesse.....	14,257
3ème vitesse.....	11,799
4ème vitesse.....	9,619
5ème vitesse.....	8,141
6ème vitesse.....	7,211



CADRE

Type Mono-axe avec tubulures à section circulaire, rectangulaire et ellepsoidal en acier; cadre arriere en alliage léger

SUSPENSION AVANT

Type à fourche téléhydraulique à "MARZOCCHI" tiges renversées et goujon avancé (reglabé en compression et extension); tiges ø 50 mm
Levée sur l'axe jambes 270 mm

SUSPENSION ARRIERE

Type progressive
avec monoamortisseur hydraulique "SACHS"
Levée roue 290 mm

ROUES

Avec rayons en aluminium et système "Tubeless Alpina" STS

FREIN AVANT

Tipo "BREMBO" à disque fixe Ø 310 mm type "Wave" avec commande hydraulique et étrier radiale "BREMBO" type Racing usinée dans la masse; maître-cylindre "BREMBO" type Racing 16x16 usinée dans la masse

FREIN ARRIERE

Type "BREMBO" à disque flottant Ø 240 mm, type "Wave", avec commande hydraulique et étrier flottant

JANTES

Avant "EXCEL" en alliage léger: 3,50"x16,5"
Arrière "EXCEL" en alliage léger: 5,50"x17"

PNEUS

Avant "DUNLOP" KR 106-slick TUBELESS (465)-125/80R420
Arrière "DUNLOP" KR 108-slick TUBELESS (950)-170/55R17

Pression de gonflage
froid (avant) 1,4 kg/cm²

Pression de gonflage
froid (arrière) 1,6 kg/cm²

SYSTEME ELECTRIQUE

Batterie 12 V-6 Ah

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE

Empattement mm 1446

Longueur totale mm 2062

Largeur maxi mm 840

Hauteur maxi mm 1280

Hauteur selle mm 940

Garde au sol mini mm 280

Poids net à sec kg 112

Contenance réservoir d'essence
..... l 7,2

Liquide circuit de refroidissement l 1,1÷1,3

Huile carter
Vidange huile et changement du filtre l 1,7
Vidange huile l 1,5

TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Huile de graissage moteur, boîte des vitesses, transmission primaire

AGIP RACING 4T (10W-60)

Liquide réfrigérant moteur

AGIP COOL

Liquide système de freinage

AGIP BRAKE 4 (DOT 4)

Liquide de embrayage

HUILE MINÉRALE SAE 10 POUR CIRCUITS HYDRAULIQUES

Lubrification par graisse

AGIP BIKE GREASE

Lubrification par chaîne transmission secondaire

AGIP CHAIN LUBE

Huile fourche avant

AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5) (pour les climats rigoureux: SAE 5)

Huile pour l'amortisseur arrière

AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)

Protection contacts électriques

AGIP CONTACT CLEANER

Bouche-trous pour radiateurs

AREXONS TURAFALLE LIQUIDE

COMMANDES

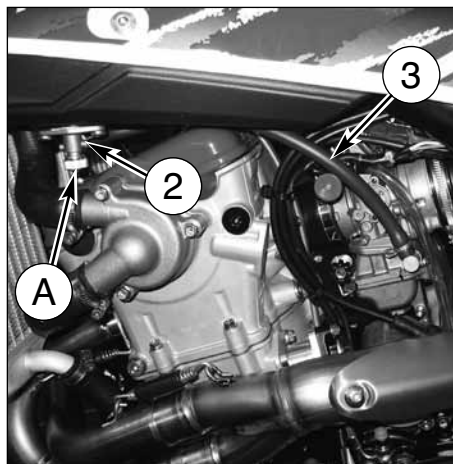
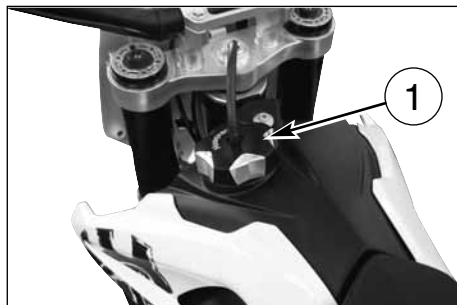
ROBINETS CARBURANT

Le robinet (2), situé sur la gauche est de type à vis: visser la bague (A) pour fermer le robinet, dévisser la bague pour l'ouvrir.

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

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

- 1 Dévisser le bouchon de vidange (1) sur le réservoir du carburant et fermer le robinet;
- 2 ôter la tuyauterie (3) du carburateur et placer la mise dans une cuvette;
- 3 Ouvrir le robinet pour éliminer le carburant du réservoir;
- 4 Desserrer les vis et ôter le robinet. Nettoyer le tamis avec du solvant.
- 5 Remonter le robinet en renversant les opération de démontage. Ouvrir le robinet et vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

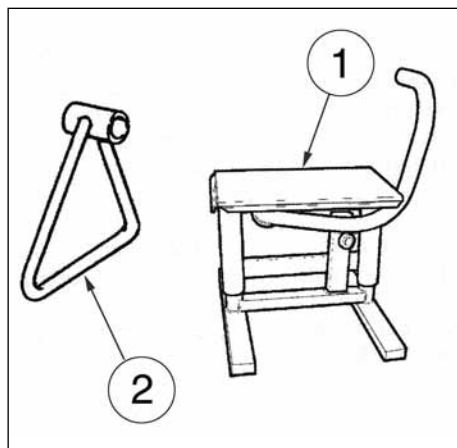


1. Bouchon reservoir carburant
2. Robinet carburant
3. Tuyauterie carburant
- A. Bague robinet

BÉQUILLE

Chaque motorcycle est pourvu d'une béquille centrale (1) et d'une béquille latérale (2)

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



CARBURANT

Carburant recommandé: essence SANS PLOMB à 98 octanes.

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

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

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

ATTENTION*: Ne jamais remplir le réservoir au delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (3) du réservoir soit bien fermé.



STARTER CARBURATEUR

Le pommeau du starter, placé à gauche du carburateur, sert à enrichir le mélange durant le démarrage.

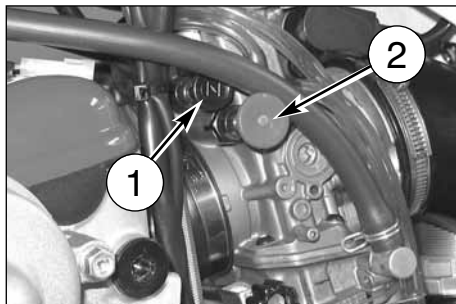
Tirer le pommeau vers l'extérieur pour ouvrir le starter, et renverser l'opération pour le fermer.

Le carburateur est doté de deux pommeaux:

1) POMMEAU NOIR: démarrage au FROID (°)

2) POMMEAU ROUGE: démarrage au CHAUD (°)

(°) Voir page 16



POIGNÉE DES GAZ

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

ATTENTION

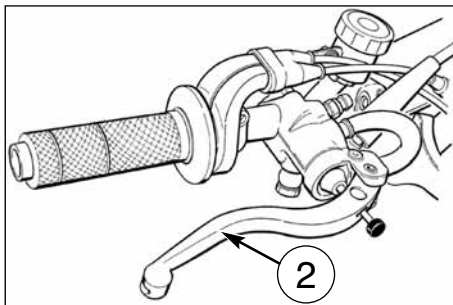
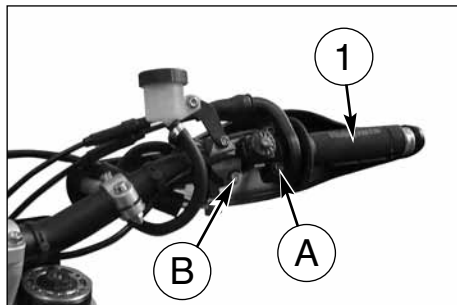
N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

COMMANDE FREIN AVANT

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

ATTENTION

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



BOUTON DÉMARRAGE MOTEUR

Sur le côté droit du guidon, près de la commande du frein avant, se trouve le bouton (1) de démarrage du moteur.

BOUTON D'ARRET MOTEUR

Ce bouton (2) est placé sur le côté gauche du guidon, auprès de la commande de l'embrayage.

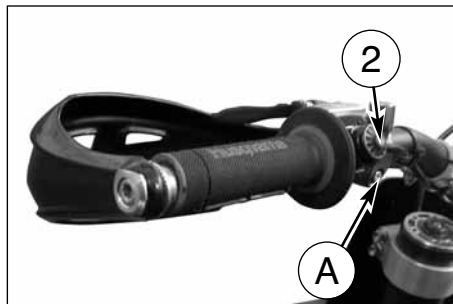
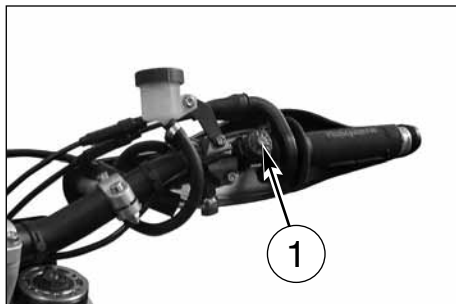
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

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

La position de la commande de l'embrayage sur le guidon peut être réglée en desserrant la vis inférieure (A) de fixation.

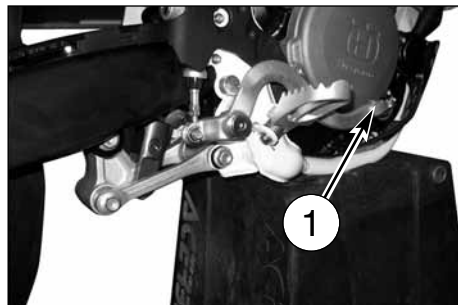
ATTENTION

N'oubliez pas de serrer la vis après le réglage.



COMMANDE FREIN ARRIERE

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



COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES

Le levier (2) est placé sur le côté gauche du moteur. A chaque changement de vitesse, le conducteur doit libérer la pédale qui retournera dans sa position centrale avant de passer à une autre vitesse. Entre la première et la deuxième vitesse se trouve le "point mort" (N).

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

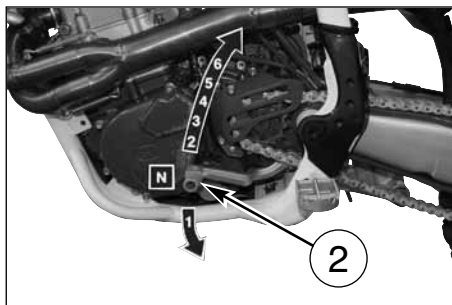
La position du levier sur l'arbre peut être modifiée. Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre.

Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

AVIS*: Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée des gaz. Autrement, le moteur pourrait "s'emballer" et donc, subir des dommages.

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

N: Point mort



MODE D'EMPLOI DE LA MOTO

CONTROLES PRELIMINAIRES

ATTENTION!

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

1. Contrôle tous les liquides

- A. Niveau d'huile moteur/transmission
- B. Niveau du carburant
- C. Niveau du liquide de refroidissement

S'assurer que tous les bouchons soient mis en place correctement.

1. Contrôle tous les liquides

- A. Niveau d'huile moteur/transmission
- B. Niveau du carburant
- C. Niveau du liquide de refroidissement

S'assurer que tous les bouchons soient mis en place correctement.

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

2. Contrôle des commandes

- A. Poignée des gaz
- B. Levier d'embrayage

S'assurer que les transmissions flexibles ne soient pas endommagées et glissent librement.

3. Contrôle des freins

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

Contrôler le fonctionnement.

4. Contrôle des suspensions

Comprimer la fourche et la suspension arrière.

Contrôler qu'il n'y ait pas de pertes d'huile et s'assurer que le fonctionnement soit correct.

5. Contrôle des roues

Contrôler les rayons et vérifier que les roulements ne soient pas usés.

Contrôler les jantes et les pneumatiques.

Contrôler la pression des pneus.

6. Contrôle des rouleaux tendeurs de chaîne, du pignon et de la couronne

Contrôler l'usure des rouleaux, du pignon et de la couronne. S'assurer que la chaîne soit correctement réglée et lubrifiée.

7. Contrôle du filtre à air et du système d'aspiration

Contrôler que le filtre soit propre.

Contrôler les raccords en caoutchouc et les colliers.

8. Contrôle du système d'échappement

Contrôler les montages et vérifier les ruptures éventuelles. Contrôler silencieux.

9. Contrôle des couples de serrage

- A. Bougie
- B. Ecrou de la tête cylindre
- C. Vérification générale

10. Contrôle de direction

Contrôler le jeu des roulements de la direction.

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

RODAGE

La durée et la performance du moteur seront développées si un rodage d'environ deux heures serait effectué avant une compétition. Durant la première demi-heure de conduite, il est avis de garder une vitesse très basse, et d'éviter les accélérations brusques pour ne pas forcer le moteur.

Effectuer une vidange d'huile et toutes les opérations d'entretien conseillées.

Après la première demi-heure de conduite, augmenter le nombre des tours, mais sans forcer. Une fois que les hautes vitesses sont insérées, ne jamais garder une vitesse trop basse. La moto peut être utilisée normalement à niveau de compétition après environ deux heures.

CONTROLES PENDANT LE RODAGE

- CONTROLE DE LA TENSION DES RAYONS DES ROUES (voir page. 55);
- CONTROLE DU SERRAGE ROUES;
- CONTROLE DU SERRAGE GOUPILLE FOURCHE;
- CONTROLE DU REGLAGE CHAINE (voir page. 37);
- CONTROLE DU JEU DES ROULEMENTS DE LA DIRECTION (voir page 26);
- CONTROLE DU SERRAGE DU GUIDON;
- CONTROLE DU SERRAGE DU MOTEUR SUR LE CADRE;
- CONTROLE DU SERRAGE DU RACCORD D'ASPIRATION;
- CONTROLE DU SERRAGE ECROUS, TETE ET CYLINDRE;

CONTRÔLER FRÉQUEMMENT L'ÉTAT DE CHARGE DE LA BATTE-RIE (voir page 59).

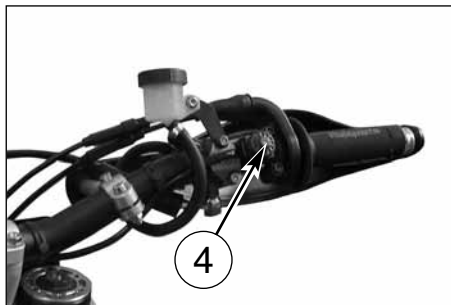
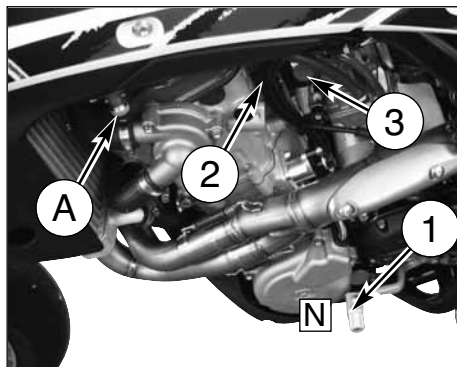
DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE DU MOTEUR

Procéder de la manière suivante:

- 1) s'assurer que le robinet du carburant (A) se trouve en position ouverte;
- 2) placer le levier (1) de la boîte de vitesses dans la position de point mort;
- 3) tirer le pommeau du starter (pompeau NOIR 2 pour le démarrage au froid *, pommeau ROUGE 3 pour le démarrage à chaud);
- 4) baisser la pédale de démarrage (4)

AVANT DE PARTIR, DÉSACTIVER LE POMMEAU-DU STARTER SUR LE CARBURATEUR.

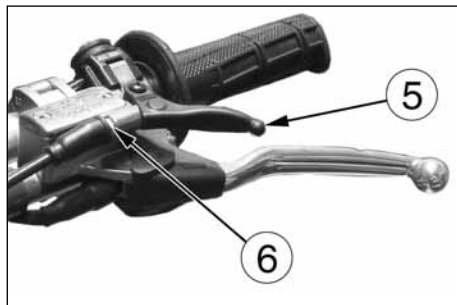
*: c'est-à-dire après arrêt prolongé du motorcycle ou en présence de basse température ambiante.



DECOMPRESSEUR DE DÉMARRAGE

Quoique le moteur soit doté d'un Decompresseur automatique il peut être nécessaire, en quelques cas (comme par exemple: noyage du carburateur ou difficulté de démarrage à cause d'une batterie pas suffisamment chargée) utiliser le Decompresseur manuel qu'il se trouve sur la gauche du guidon. Dans ces cas, tirer le levier (5) en pressant en même temps le bouton de démarrage, relâcher le levier (5) pendant qu'il se tient là-dessus pressé le bouton relâcher le bouton aussi.

Le support du levier (5) est doté d'un tendeur (6) pour régler le jeu qui doit être d'environ 3 mm; une autre possibilité d'enregistrement est fournie par le groupe de registre (7) qu'il se trouve sur la droite du moteur, agir sur ce dernier quand il n'est plus possible de régler le jeu correctement avec le tendeur sur le guidon).



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

C'est conseiller de effectuer un bref chauffage au minimum, après avoir débrancher le starter (3), lorsque on obtien la normale réponse du moteur aux ouvertures du gaz.

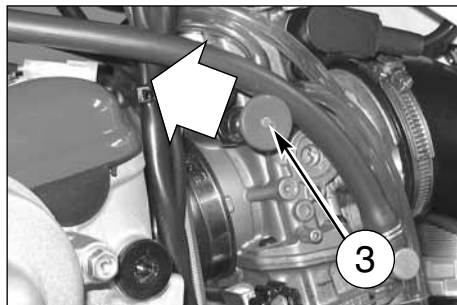
De telle façon, l'huile passera par tous les points à graisser et le liquide réfrigérant atteindra la température nécessaire au bon fonctionnement du moteur.

On doit éviter de effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.

IMPORTANT

Le moteur froid, éviter les brusques accélérations.

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



ARRET DU MOTOCYCLE ET DU MOTEUR

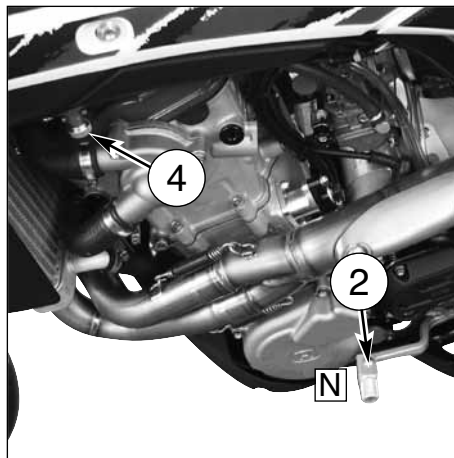
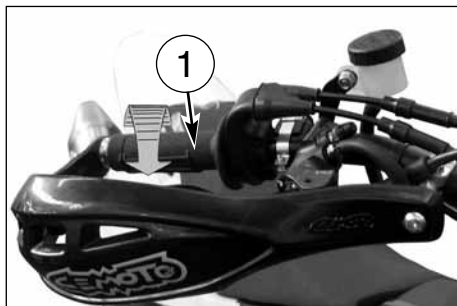
- Fermer la poignée (1) des gaz tout, de façon à réduire la vitesse du motorcycle.
- Tandis que les vitesses sont réduites, freiner soit la roue avant, soit l'arrière (pour une forte décélération, appuyer avec décision sur le levier et sur la pédale des freins).
- Une fois que le motorcycle est arrêté, débrayer et placer le levier (2) de la boîte des vitesses au point mort.
- Presser le bouton ROUGE (3) d'arrêt moteur.

- Fermer le robinet d'essence (4)

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

ATTENTION*: Au cas d'un blocage de la poignée des gaz dans la position ouverte, ou de tout autre mauvais fonctionnement où le moteur tourne d'une façon incontrôlable, appuyer IMMEDIATEMENT sur le bouton d'arrêt moteur.

Tandis que ce bouton est pressé, garder le contrôle du motorcycle, et utiliser doucement les freins et le guidon.



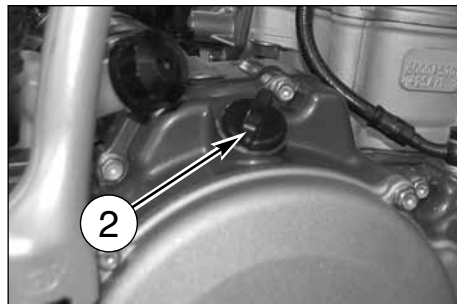
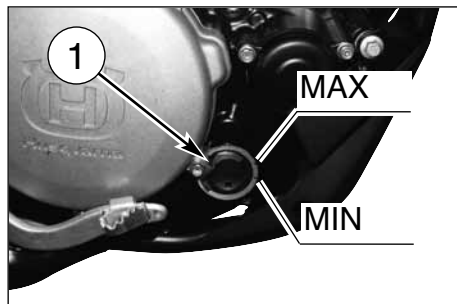
CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE

En maintenant la moto horizontale et bien droite, contrôler le niveau d'huile à travers le hublot d'inspection (1) sur le carter droit du moteur. Vérifier que le niveau se trouve compris entre les deux niveaux MIN et MAX.

Pour effectuer le remplissage, ôter le bouchon de ravitaillement (2).

Avis*: effectuer cette opération à moteur chaud.

ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.

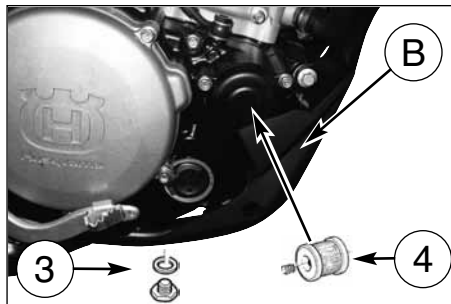
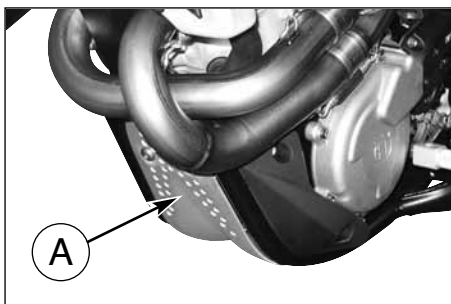


VIDANGE D'HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE-REEMPLACEMENT DES FILTRES A TAMIS ET DE LA CARTOUCHE FILTRANTE

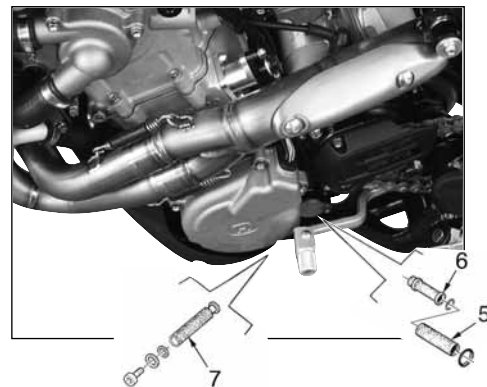
ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.

Vidange d'huile moteur à effectuer avec MOTEUR CHAUD; opérer comme suit:

- ôter le bouchon de ravitaillement (2);
- ôter la protection moteur (A);
- placer une cuve dessous le moteur;
- ôter le bouchon de vidange (3);
- de façon à vidanger complètement l'huile moteur et nettoyer l'aimant du bouchon;



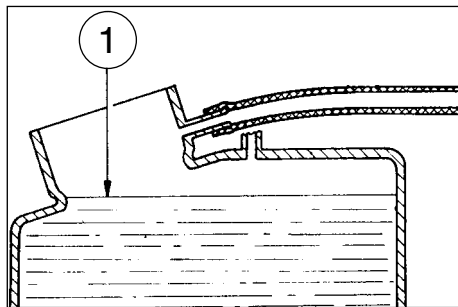
- ôter les trois filtres (5), (6) et (7) placés sur le côté gauche du moteur, contrôler les bagues OR et nettoyer les filtres par l'essence, remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage;
- pour remplacer la cartouche filtre (4), il faut ôter la protection droite (B), dévisser les trois vis de fixation et retirer le couvercle de la cartouche filtre;
- après la substitution des filtres, remonter le bouchon de vidange (3), la protection moteur (A), la protection droite (B) et remplir avec la juste quantité d'huile



CONTROLE DU NIVEAU REFRIGERANT

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

Le bouchon du radiateur est pourvu de deux position de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression du circuit de refroidissement.



ATTENTION

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

AVIS

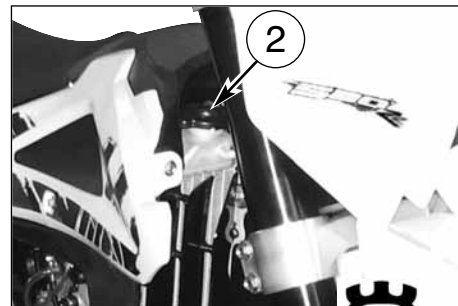
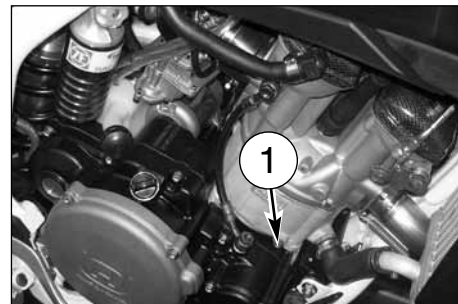
Si des difficultés surgissent pour enlever le liquide des éléments laqués, laver à l'eau.

SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Placer une cuve sur côté droite du cylindre, dessous la vis (1) de vidange.

AVANT TOUT, enlever la vis (1), ouvrir LENTEMENT le bouchon (2) du radiateur droite, incliner la motocyclette à droite afin de faciliter l'écoulement du liquide. Remonter la vis (1).

Verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur et chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air.



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

REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ

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

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

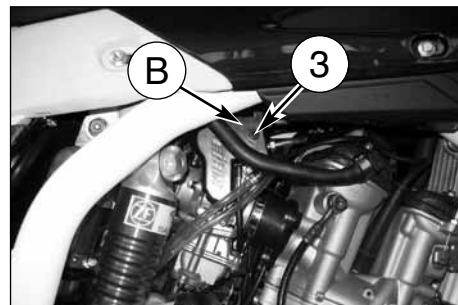
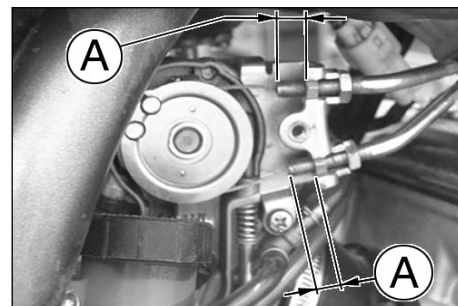
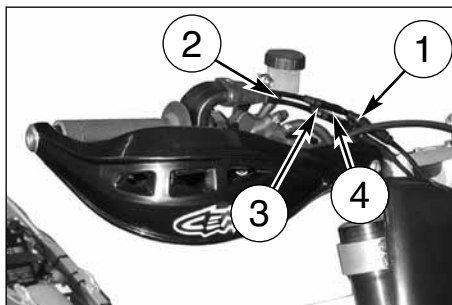
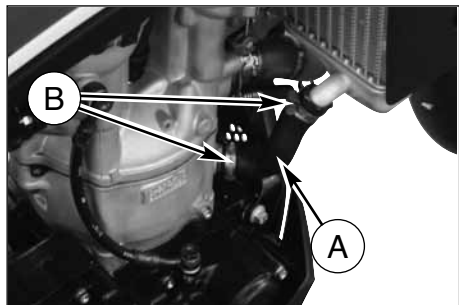
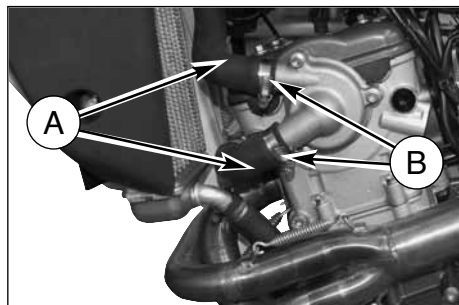
ATTENTION*: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

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

NOTE

En cas de substitution des câbles (1) et (2) de commande des gaz est nécessaire de respecter, au remontage, la dimension A (10mm) indiquée dans la photo. Puis remonter le couvercle de protection (B) par la vis (3) et effectuer le réglage des câbles sur le guidon, comme décrit avant.

Pour effectuer l'opération de substitution des câbles, il est nécessaire d'enlever le réservoir carburant comme décrit à la page 25.



REGLAGE DU CARBURATEUR

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

Opérer comme suit:

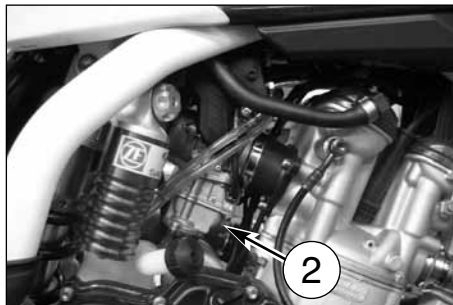
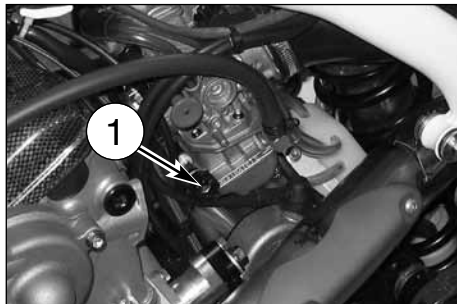
- Tourner la vis de réglage du ralenti (1) placé a gauche du vehicule, à jusqu'à obtenirun régime du moteur plutôt élevé, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).
- Oter le vis de reglage (2) dans le sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le en arrière de 1 + 1/2 tour.
- desserrer progressivement la vis de réglage (1) jusqu'à obtenir le relenti désiré.

REGLAGE DU RALENTI

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

Opérer comme suit:

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



CONTROLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

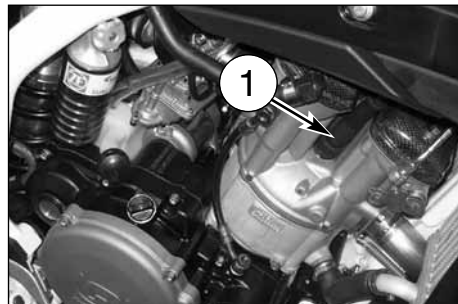
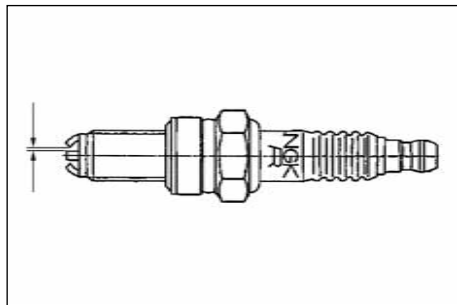
Bougie (2) de type NGK CR9EKB; la distance entre les électrodes doit être de 0,8 mm.

Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.

Une distance inférieure peut causer des problèmes d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performance, lorsque les vitesses sont peues élevées.

Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer après avoir enlevé le couvercle (1).

Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles.



Degré thermique exact:

La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.

Degré thermique élevé:

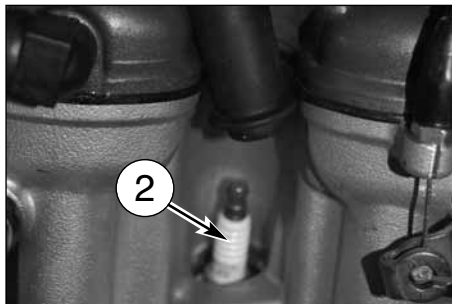
La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.

Degré thermique bas:

La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

AVIS*: Il ne faut pas négliger certaines précautions quand on remplace la bougie avec une "plus chaude" ou "plus froide". Rappelez-vous que une bougie ayant un degré thermique trop élevé peut provoquer des préallumages et endommager le moteur et que une bougie avec un degré thermique trop bas peut provoquer un accroissement remarquable des dépôts de carbone.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soi-



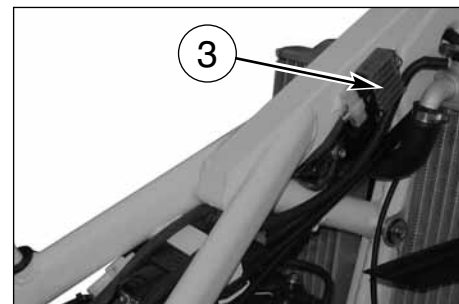
gneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.

Apply a little graphite grease to the spark plug thread; fit and screw the spark plug by hand then tighten to the torque of 10÷12 Nm. Loosen the spark plug then tighten it again to the torque of 10÷12 Nm.

Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

REGULATEUR DE TENSION (TE-SMR)

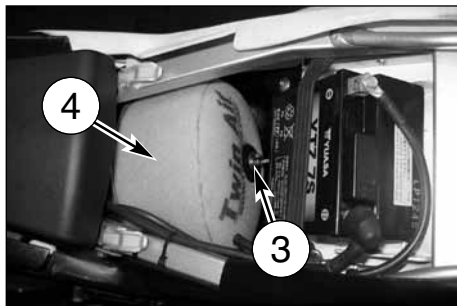
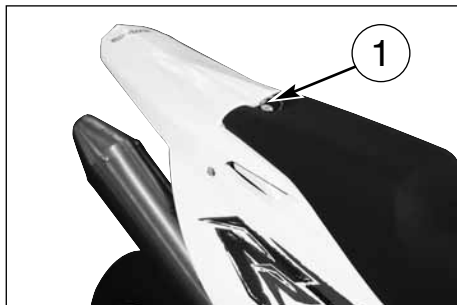
Le régulateur de tension (3) est fixé du côté droit du châssis, à l'avant.



CONTROLE FILTRE A AIR

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

Enlever la vis (3) et le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du cadre (6).

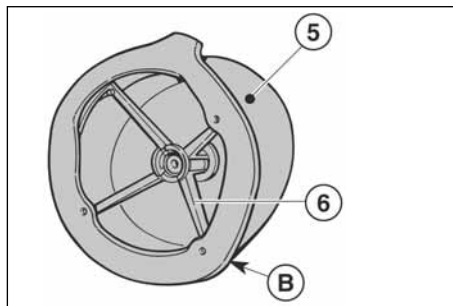


NETTOYAGE FILTRE À AIR

Laver le filtre avec un détergent spécifique (AGIP® Filter clean foam air detergent fluid® ou produit similaire) et lui essuyer parfaitement (laver le filtre avec essence seul en cas de nécessité). Le plonger en huile spéciale pour filtres (AGIP® Foam air filter protection oil® ou produit similaire) et l'essorer pour faire sortir l'huile superflue.

ATTENTION*: Pour le nettoyage de l'élément filtrant ne jamais utiliser de l'essence ou du solvant à bas point d'inflammation, car des incendies ou des explosions pourraient se vérifier.

ATTENTION*: Le nettoyage de l'élément filtrant doit se passer dans des milieux très bien ventilés. Veillez à ce que des flammes ou des étincelles ne soient jamais approchées à la zone de travail.

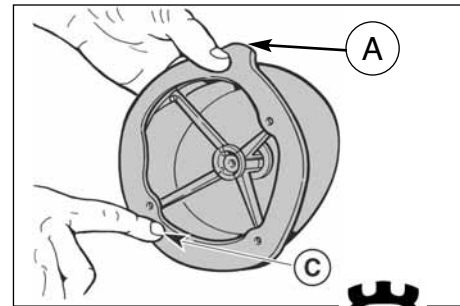


MONTAGE

Pour avoir une bonne étanchéité, graisser la borde (C) du filtre dans la direction du logement.

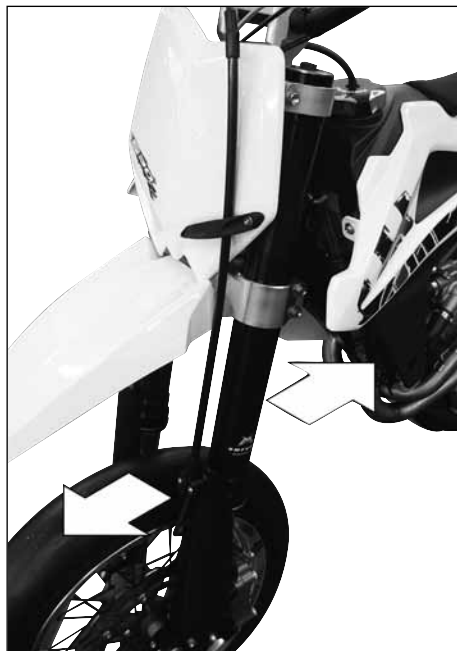
Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité A soit tournée vers le haut et que l'angle B se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre. Remonter les autres pièces enlevées précédemment.

ATTENTION*: Au cas d'un montage erroné du filtre, de la crasse ou de la poussière pourraient s'introduire dans le filtre et provoquer une usure rapide des segments du piston et du cylindre.



REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON

Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère pression sur les extrémités du guidon pour faire tourner la rotule de direction; le guidon doit tourner sans effort.



Se placer devant la moto, saisissez les extrémités inférieures des porte tiges de fourche en les mouvant dans le sens de leur axe.

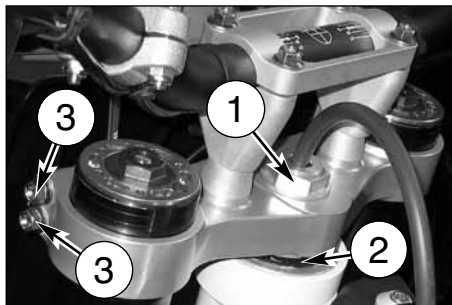
En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:

- desserrer l'écrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les 4 vis (3) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche.
- tourner en sens horaire le collier (2) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu.
- serrer l'écrou (1) de la barre avec un couple de serrage de 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm)
- serrer les 4 vis (3) sur la tête de direction 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

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

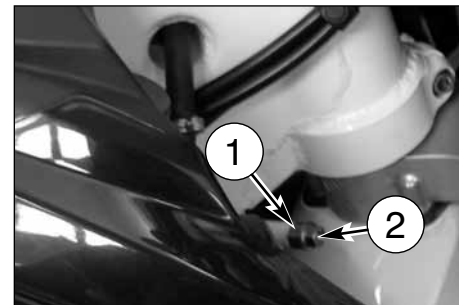
NOTE

Il est possible de changer l'inclinaison de la direction en utilisant les dispositifs reportés à la page 75, avec les instructions correspondantes.



RÉGLAGE ANGLE DE BRAQUAGE

L'angle de braquage peut être changé en agissant sur les groupes de réglage situés aux côtés du fourreau de direction de la manière suivante : desserrer le contre-écrou (1) et tourner la vis de réglage (2) jusqu'à obtenir l'angle voulu puis serrer à nouveau le contre-écrou (1). Effectuer les mêmes modifications des deux côtés.



REGLAGE DU LEVIER DU FREIN AVANT ET CONTRÔLE DU NIVEAU FLUIDE FREIN AVANT

la position du levier sur le guidon peut être changée en fonction de la dimension de la main du pilote. Pour se rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (1) en sens INVERSE AUX AIGUILLES D'UNE MONTRE, pour éloigner le levier de la poignée, tourner le registre (1) en sens HORAIRE.

Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (2), visible par la lunette placée sur la côté arrière du la pompe

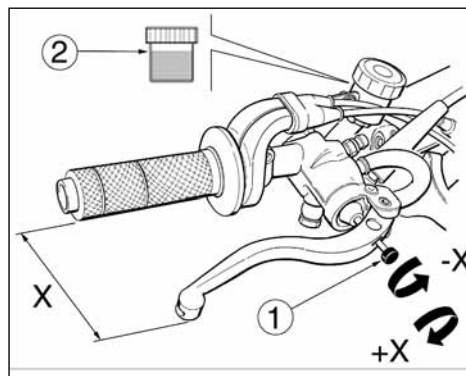
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

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

AVIS*: Ne jamais verser le fluide des freins sur des surfaces vernissées ou des éléments transparents, comme lentilles de phare.

AVIS*: Ne jamais mélanger deux types de fluide différents. Si on emploie une marque différente de fluide, éliminer d'abord le fluide existant.

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

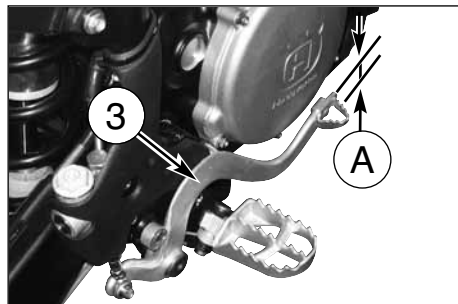
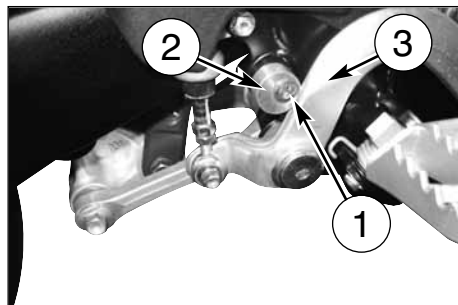


RÉGLAGE POSITION PEDALE FREIN ARRIERE

La position du pedal (3) de contrôle frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote.

Si l'on doit effectuer ce réglage, agir de la façon suivante:

- desserrer la vis (1);
- tourner la came (2) pour régler la course à vide (A);
- après l'avoir réglée serrer à nouveau vis (1).



Après avoir effectué ce réglage, il faut régler la course à vide de la pédale, selon les instructions qui suivent.

RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIERE

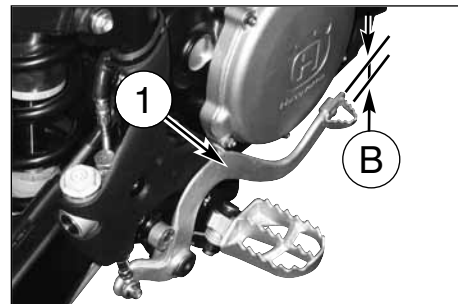
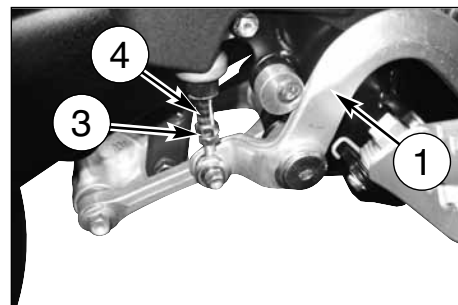
La pédale (1) de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (B) de 5 mm avant de commencer le freinage.

Au cas où cela ne se vérifiait pas, effectuer le réglage de la façon suivante:

- desserrer l'écrou (3);
- agir sur la tige de commande pompe (4) pour augmenter ou réduire la course à vide;
- après le réglage serrer à nouveau l'écrou (3).

ATTENTION

L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des pastilles du frein avec le risque d'atteindre l'INEFFICACITE TOTALE DU FREIN.



CONTRÔLE DU NIVEAU FLUIDE

Le niveau (A) doit être situé entre les encoches sur le réservoir pompe.

REGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE ET CONTRÔLE DU NIVEAU FLUIDE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

La course à vide (A) doit être au moins de 3 mm.

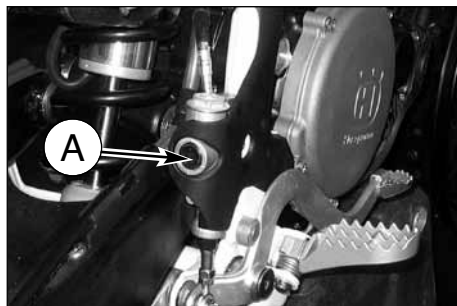
La position du levier sur le guidon peut être changée en fonction de la dimension de la main du pilote.

Pour se rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens HORAIRE.

Pour éloigner le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens INVERSE AUX AIGUILLES D'UNE MONTRE.

Pour effectuer le contrôle du niveau du fluide, en opérant comme suit:

- ôter les vis (1), le couvercle (2) et le diaphragme pompe sur le commande pompe d'embrayage;

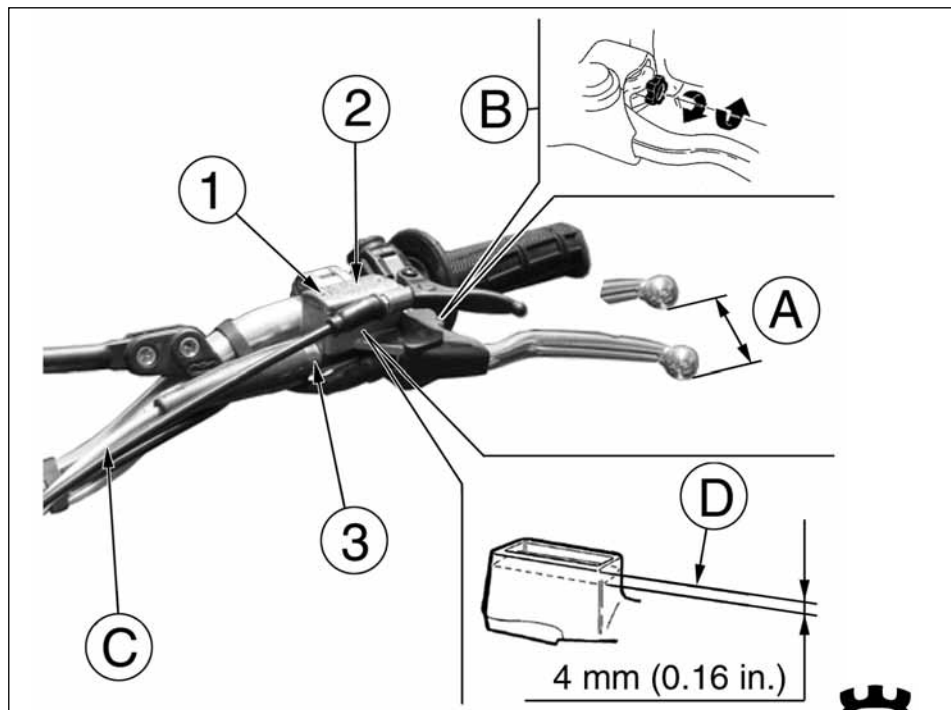


- mettre le maître-cylindre (3) du commande embrayage dans la position horizontale et contrôler le niveau du fluide: le niveau ne doit se trouver au-dessous de 4 mm (0.16 in.) du bord supérieur (D) de la pompe;
- si nécessaire, insérer fluide (pour le type, voir TABLEAU DE GRAISSAGE-RAVITAILLEMENTS page 8).

AVIS*: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

Remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "); si sur la tuyauterie (C) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire le remplacer.



PURGE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

Pour effectuer l'opération, en opérant comme suit:

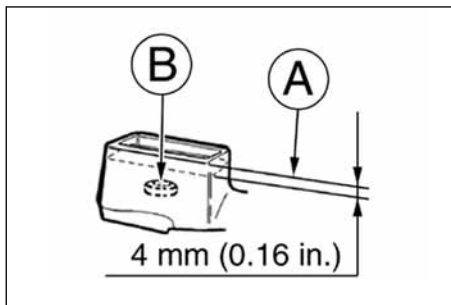
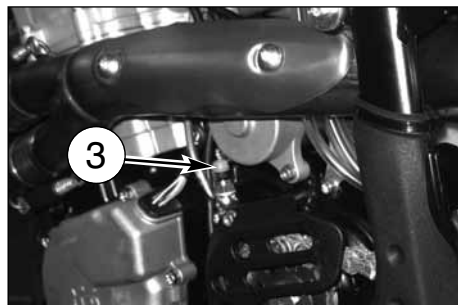
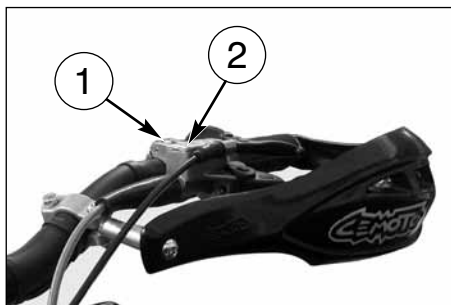
- otter les vis (1), le couvercle (2) et la membrana in gomma;
- otter le nipple de purge (3);
- mettre une seringue à place de le nipple de purge et remplie d'huile nouveau (voir TABLEAU DE GRAISSAGE à la page 8).

AVIS*: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

- remplie jusqu'à l'huile commence à sortir SANS BULLES par l'orifice inférieur (B) du la pompe de l'embrayage.

Le niveau d'huile doit jamais être inférieur de 4 mm du bord supérieur (A) sur la pompe.

Remonter les parties précédemment enlevées.



REGLAGE DES SUSPENSION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE LA PISTE

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

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

TERREIN DUR

Fourche: réglage en compression plus souple.

Amortisseur: réglage en compression plus souple.

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

TERREIN SABLEUX

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

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

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

TERREIN BOUEUX

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

Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide.

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

NOTE

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

Les tarages standard et les procédures de réglage sont indiquées sur les pages suivantes

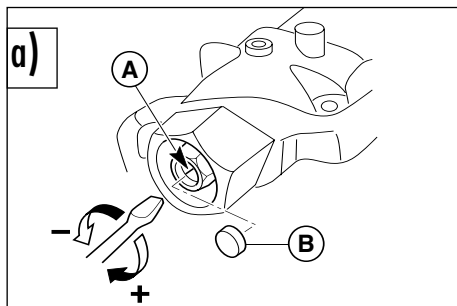


REGLAGE FOURCHE A COMPRESSION

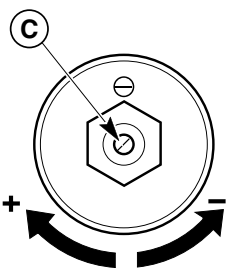
a) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard: -15 clicks

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



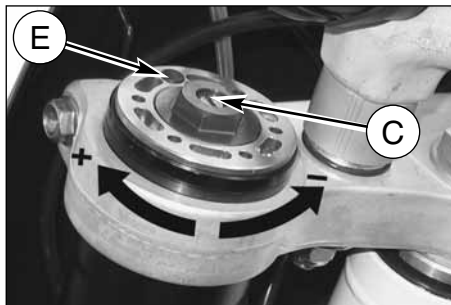
b)



b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard: -15 clicks.

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.



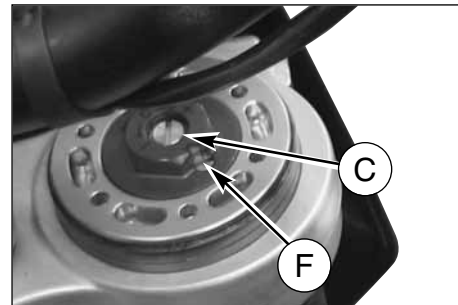
c) SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara).

Mettere le véhicule sur sa béquille centrale, étendre complètement la fourche, enlever le couvercle (E) et appuyer sur la valve avec une pointe. Remonter le couvercle.

ATTENTION!

Ne JAMAIS desserrer la vis (F).

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



NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE

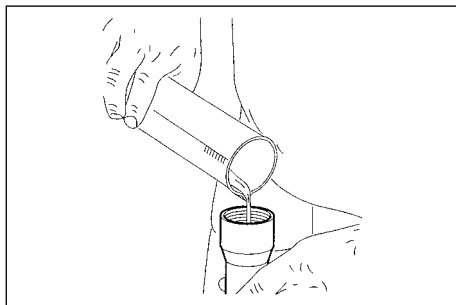
Pour un fonctionnement correct, les tiges de la fourche doivent avoir la quantité d'huile prévue.

NOTE

Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.



QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TIGE: 310 cm³



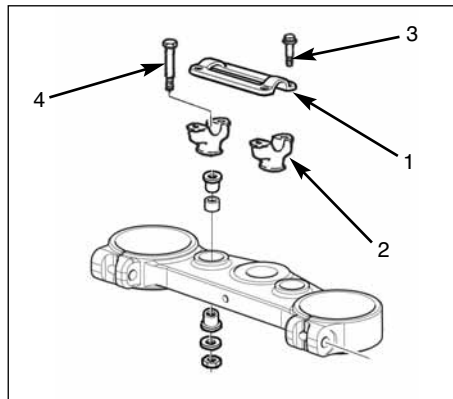
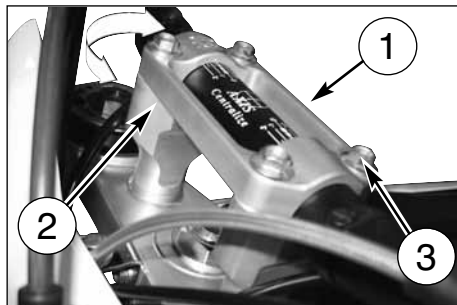
MODIFICATION DE LA POSITION DU GUIDON

La position du guidon peut être modifiée pour mieux répondre à vos exigences de conduite.

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 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).



REGLAGE DE L'AMORTISSEUR

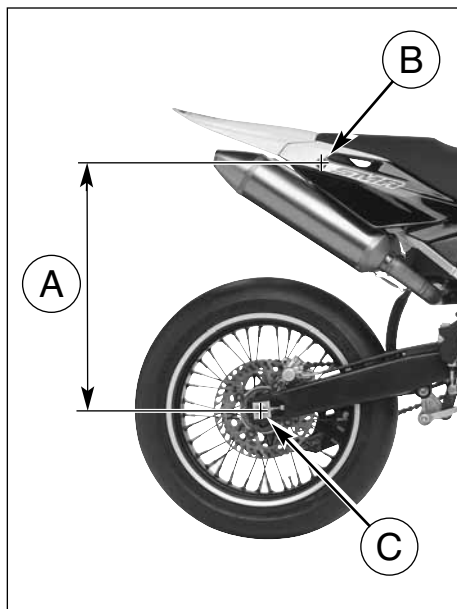
Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les conditions du sol.

Pour effectuer l'opération, agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. À l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A).

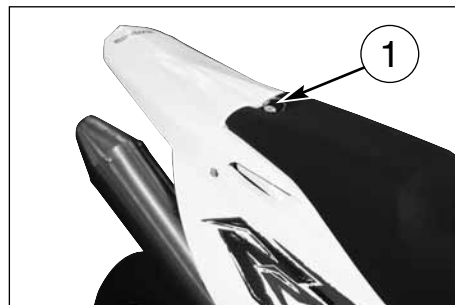
B: axe de la vis de fixation panneau

C: axe du pivot roue arrière



4. La différence entre ces deux mesurages représente l' "ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto. L'abaissement conseillé est de 100 mm. avec amortisseur froid. De 95 mm. avec amortisseur chaud.
5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur comme décrit à l'annexe.

ATTENTION* : Ne jamais démonter l'amortisseur car il contient du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire Husqvarna.

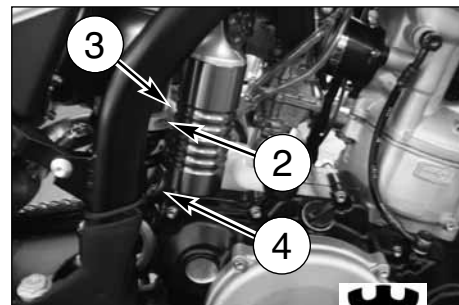


REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR

Pour effectuer l'opération, agir comme suit:

1. Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation, ôter le panneau latéral droit.
2. Nettoyer la bague de réglage (3) du ressort (4).
3. À l'aide d'une clé en "T" de 4 mm desserrer la vis (2) de la bague (3).
4. Tourner la bague de réglage jusqu'à la position voulue.
5. Effectuer le réglage en fonction de votre poids ou du style de conduite, bloquer fermement la vis (2).
6. Remonter le panneau latéral droit et la selle.

ATTENTION* : Lors d'un réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.



REGLAGE FREIN AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

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

A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:

1) Basse vitesse d'amortissement:

- 15 clicks (± 2 clicks)

(registre 1)

2) Haute vitesse d'amortissement:

- 15 clicks (± 2 clicks)

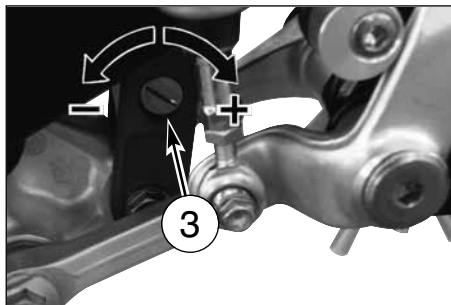
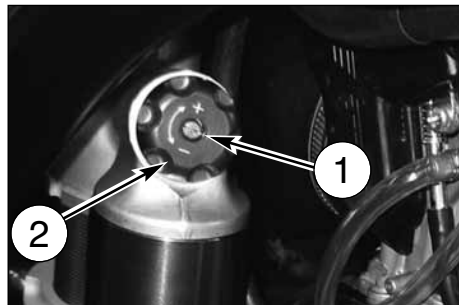
(registre 2)

Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (1) et (2) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics 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:

- 18 clicks (± 2 clicks)

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (3) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics sous-cités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.



REGLAGE DE LA CHAÎNE

Pour prévenir l'usure excessive et pour des raisons de sécurité, contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretien".

Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du 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)

Insérer, à l'endroit indiqué sur la figure, une boussole (a) d'un diamètre de 35 mm (ou bien une entretoise de la même épaisseur) et vérifier que la branche inférieure (C) de la chaîne est légèrement tendue.

Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :

- desserrer du côté droit, à l'aide d'une clé à douille de 27 mm, l'écrou (1) de fixation du pivot de la roue ;
- desserrer les contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne, à l'aide d'une clé de 12 mm, et agir sur les vis (3) afin d'obtenir la valeur de tension correcte ;
- une fois effectué le réglage, serrer les contre-écrous (2) et l'écrou du pivot de roue (1).

Après le réglage, contrôler toujours l'alignement de la roue.

A = 0±2 mm (0±0.08 in.)

Fig. A

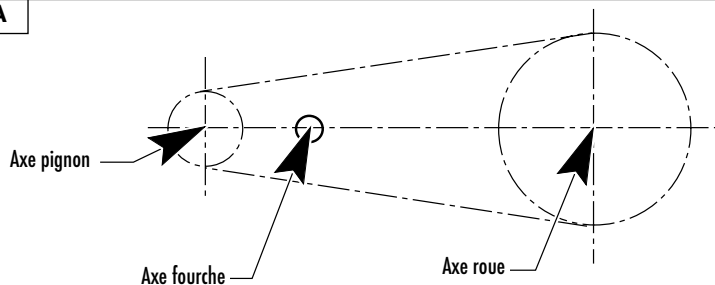
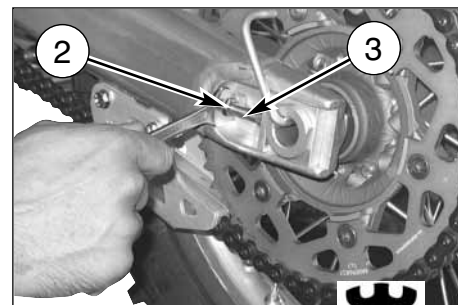
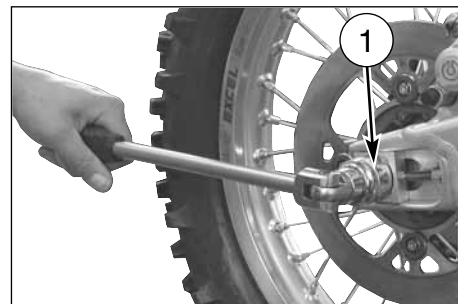
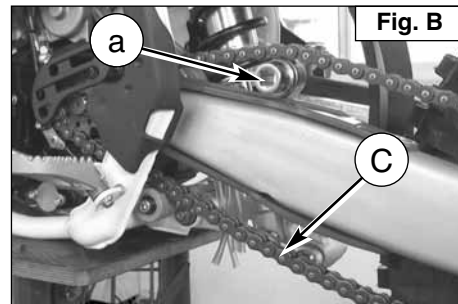


Fig. B



CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE

Contrôler l'usure de la chaîne de la manière suivante :

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

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

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

Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière. La figure sous rapportée 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.

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.

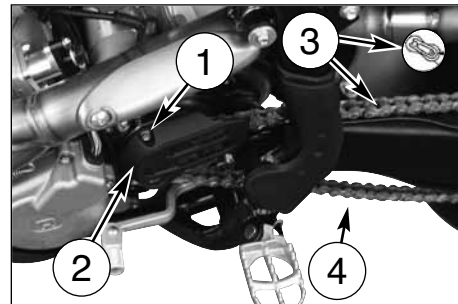
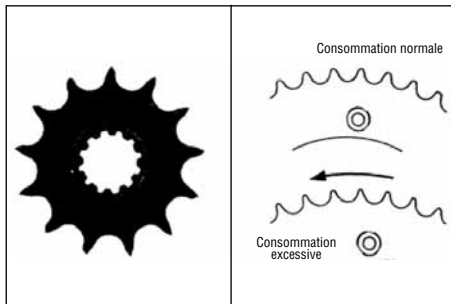
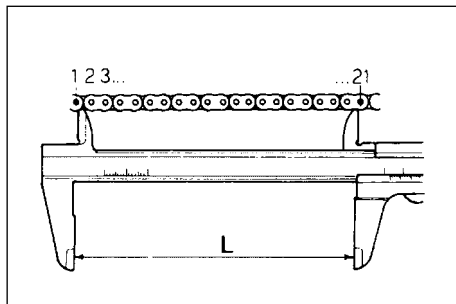
Démontage et nettoyage

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

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

Oter: les vis (1), la protection (2) du pignon, le clip (3), le joint et la chaîne (4);

Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse.



- 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 OR (*)

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 OR

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

Graissage de la chaîne sans bagues OR (*)

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.

(*) : SMR 450-R / SMR 530-R

Graissage de la chaîne avec bagues OR

Lubrifier les éléments en métal et en caoutchouc (bagues OR) 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 (a) 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 (en bas).

NOTE*: 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 37.

AVIS*: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JA-

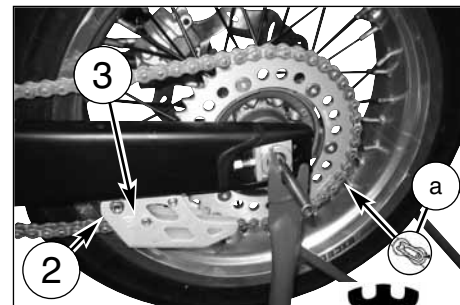
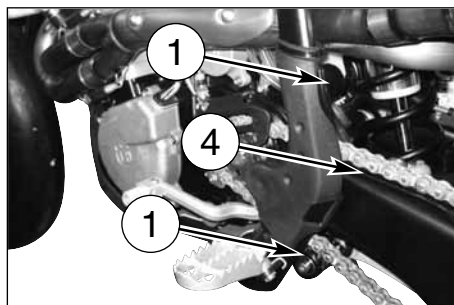
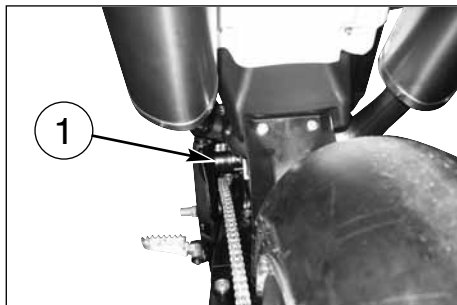
MAIS entrer en contact du pneu ou du disque frein arrière.

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.

- | |
|----------------------------------|
| 1 - Rouleau tendeur de chaîne |
| 2 - Rouleau de guidage de chaîne |
| 3 - Guidage de chaîne |
| 4 - Patin de chaîne |
| a - Ressort du joint |



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 deux vis (A) et enlever l'etrier du frein.

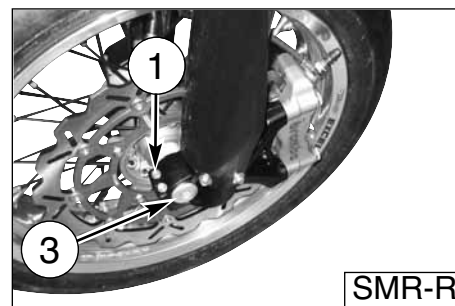
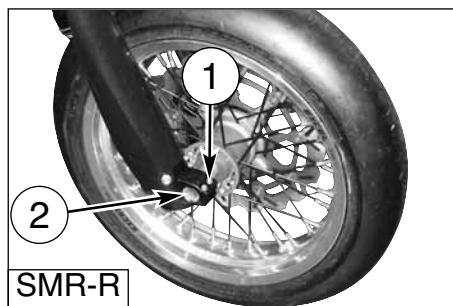
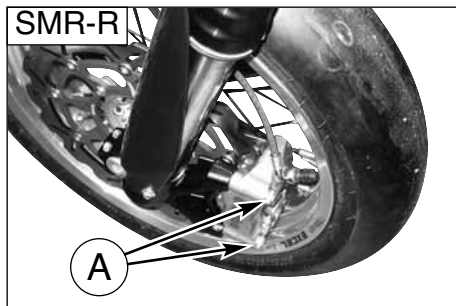
Desserrer les deux vis (A) et enlever l'etrier du frein.

Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.

Bloquer l'extrémité de l'axe (2) de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; enlever l'axe de la roue.

AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée 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.



RÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Insérer l'entertoise gauche sur le moyeu de la roue.

Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche.

Insérer par le côté droit le pivot de la roue (2) préalablement graissé et le battre jusqu'à la butée sur la tige gauche; pendant cette opération il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer.

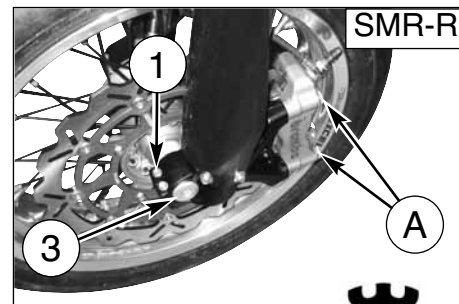
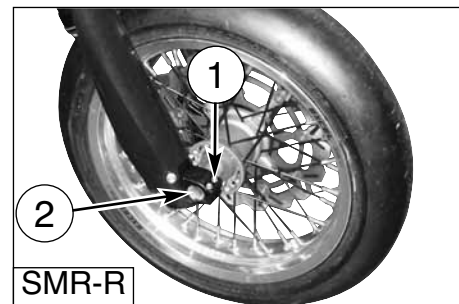
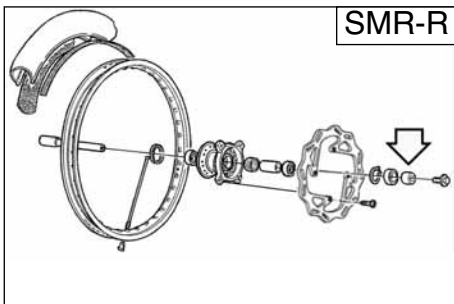
A ce point, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche. Bloquer: les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), la vis (3) sur le côté gauche (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

insérer l'étrier du frein, la monter sur le support relatif en serrant les deux vis (A) aux 25,5 Nm / 2,6 Kgm / 18.8 ft-lbs.

Vérifier que le frein courre librement entre les pastilles de l'étrier.

AVIS

Après le rémontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.



DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

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 restera inaltérée après le rémontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux cotés du moyeu. Pour le remontage, effectuer les même opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'etrier.

AVIS

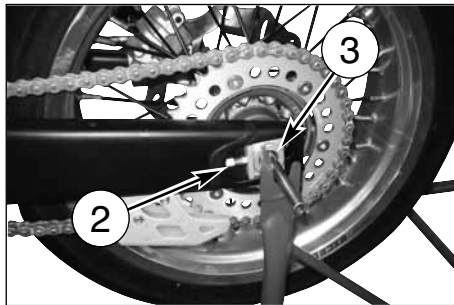
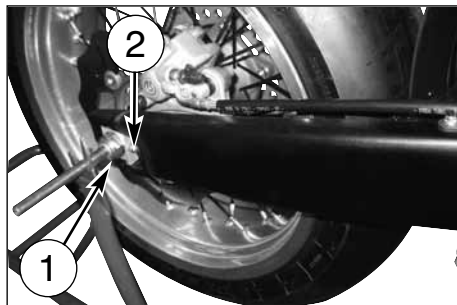
Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'etrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

PNEUS

Garder les pneus gonflés à la pression exacte, comme indiqué à page 8.



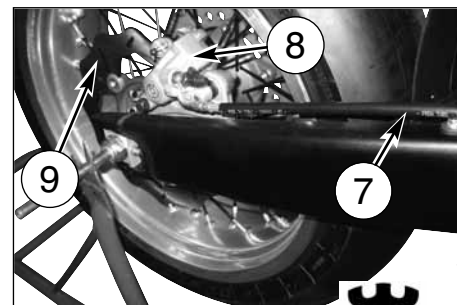
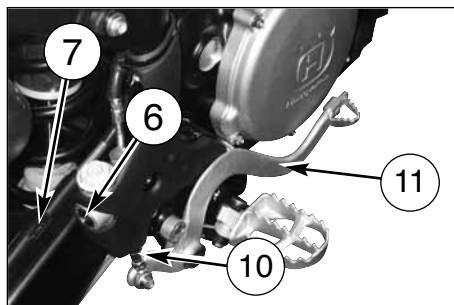
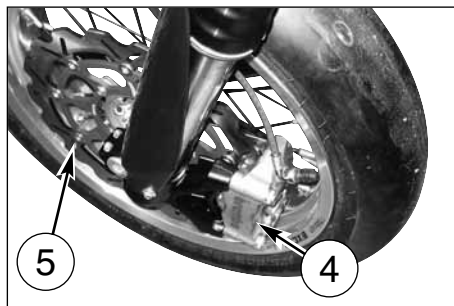
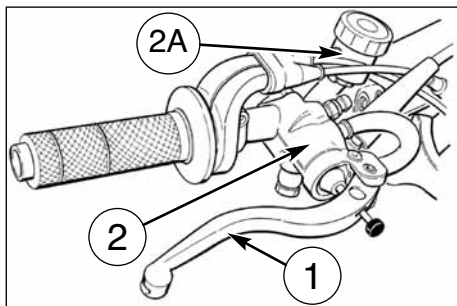
FREIN

Éléments principaux des deux systèmes: pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tubulure, étrier et disque.

LEGENDE

- 1. Levier de contrôle frein avant
- 2. Pompe du frein avant
- 2A. Réservoir à huile
- 3. Tuyau avant

- 4. Etrier du frein avant
- 5. Disque du frein avant
- 6. Réservoir à huile du frein arrière
- 7. Tuyau arrière
- 8. Etrier du frein arrière
- 9. Disque du frein arrière
- 10. Pompe du frein arrière
- 11. Pédale de contrôle du frein arrière



DEMONTAGE DES PASTILLES DU FREIN

- Enlever les ressorts (1).
- Enlever les pivots (2).
- Enlever les pastilles.

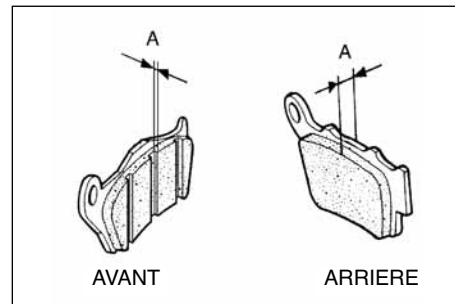
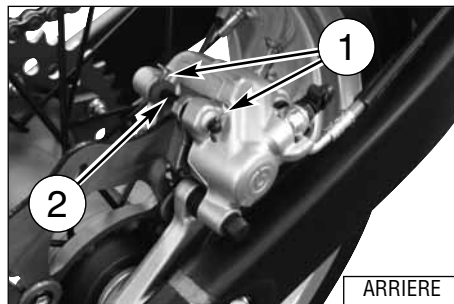
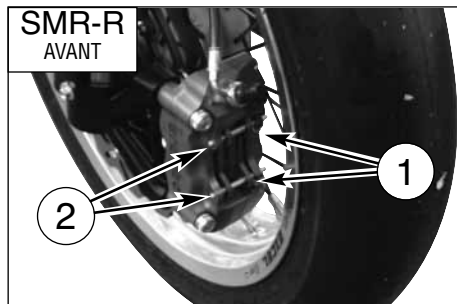
ATTENTION!

Ne pas actionner le levier ou la pédale du frein dans la phase de démontage des pastilles.

USURE DES PASTILLES FREIN

- A l'avant: L'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à celui indiqué par les encoches de contrôle de l'usure;
- En arrière: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à 3,8 mm.

Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.



NETTOYAGE DES PASTILLES

S'assurer qu'il n'y a pas trace de fluide des freins ou d'huile sur les pastilles ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool.

Remplacer les pastilles lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

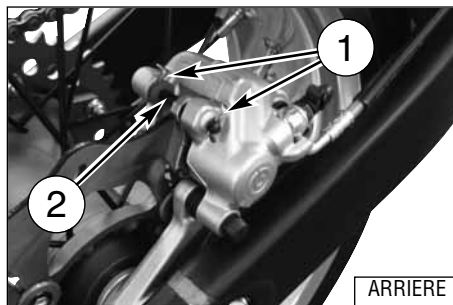
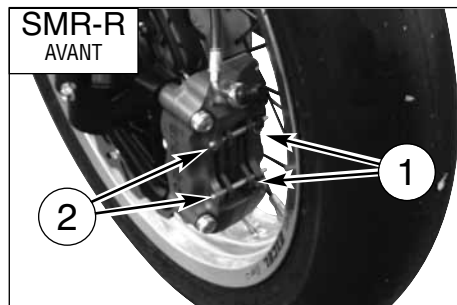
ATTENTION!

Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact des disques, et tenir compte que le frein ne fonctionnera pas au premier tentatif.

FR

MONTAGE DES PASTILLES

- Monter les pastilles nouvelles.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).



USURE DES DISQUES FREIN

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

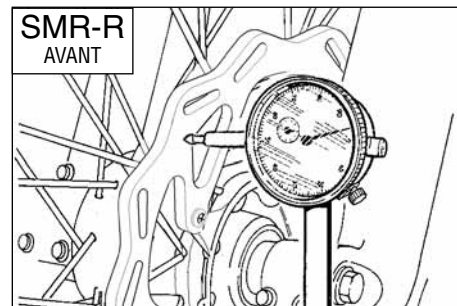
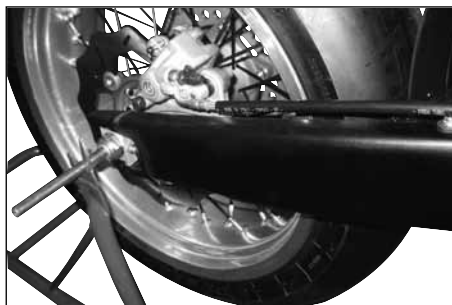
Epaisseur du disque

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant	5 mm	4,5 mm
Arrière	4 mm	3,5 mm

DISQUE PAPILLOTANT

Mesurer le papillotement du disque. La limite de service pour les deux disques est de 0,15 mm.

Remplacer le disque si cette limite est atteinte.



NETTOYAGE DU DISQUE FREIN

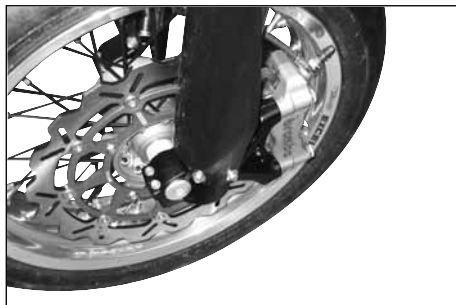
S'il y a de l'huile sur le disque, l'action de freinage resultera nulle. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme acétone, ou produits similaires.

REEMPLACEMENT DU FLUIDE

Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du tableau d'entretien, au cas où de l'eau ou de la salissure se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps venteux ou pourri.

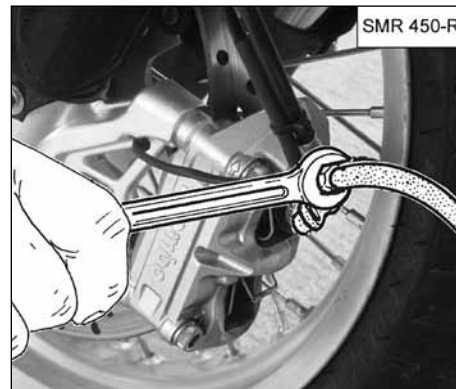
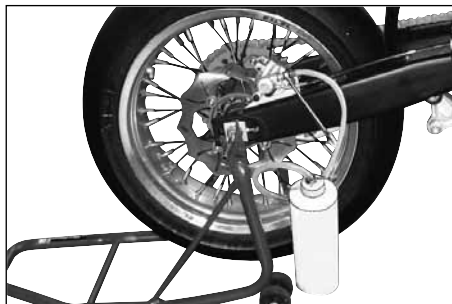
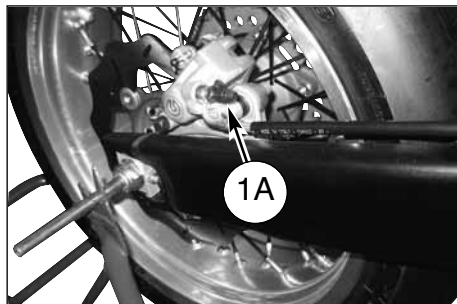
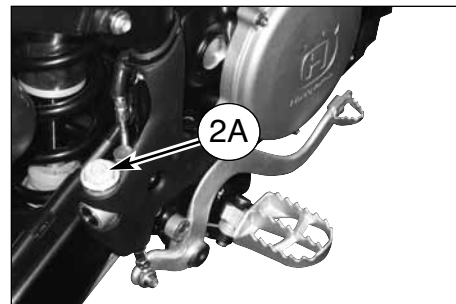
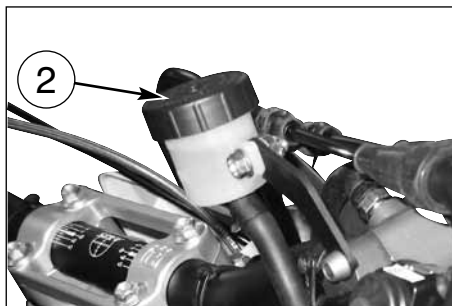
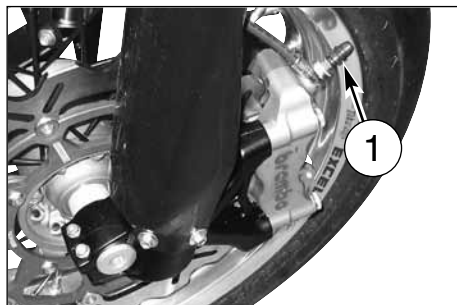
ATTENTION!

- * **Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient sigillé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.**
- * **Eau, salissure, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.**
- * **Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.**
- * **Manier soigneusement le fluide pour ne pas endommager les parties vernissées.**
- * **Ne pas mélanger deux types de fluide, car le point d'ébullition pourrait se baisser en endommageant le frein et les éléments en gomme.**



Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

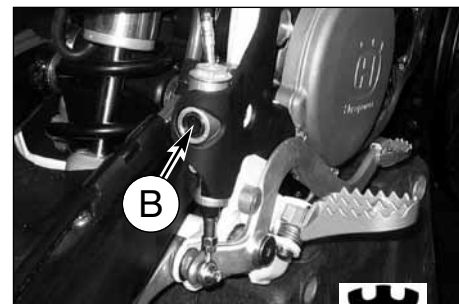
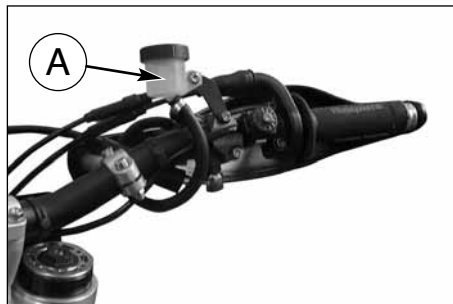
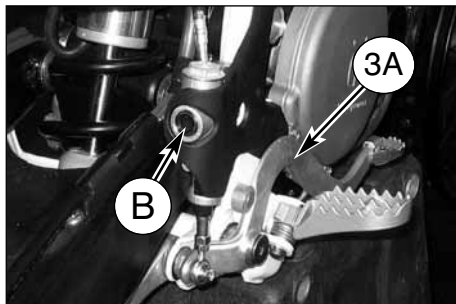
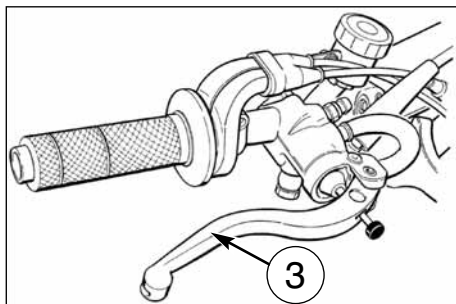
- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A: clé de 21 mm) et le souffle en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.



- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressé le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commence à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.

- Rétablir le niveau (A) ou (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du système comme décrit aux pages 51 et 52.



ATTENTION!

Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.

* Ce fluide peut causer des irritations. Eviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir "Fiche d'entretien périodique"): si sur les tuyaneries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.



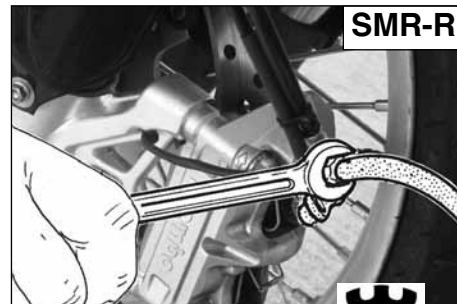
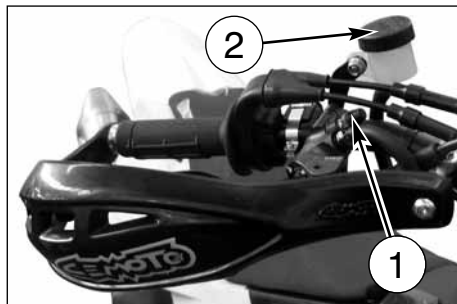
CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT

Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique. Dans l'installation de freinage avant, le curage doit être exécutée premier pour le commande sur le guidon et successivement pour l'étrier : les opérations à effectuer sont les mêmes. Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).

- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).
- Enlever le couvercle (2), le souffle en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.

- Desserrer la soupape de curage et actionner maintes fois le levier jusqu'à ce que, à travers le tuyau transparent on pourra noter la sortie du fluide clair et sans bulles: maintenant fermer la soupape de curage.



- Rétablir le niveau (A) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle (2) du réservoir.

ATTENTION!

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

Couple de serrage pour la soupape de curage:
1,2 ÷ 1,6 kgm
(12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau.

● **Durant le curage du système de freinage tourner le guidon à gauche. De cette façon le réservoir pompe résultera plus haut et le curage du circuit de freinage plus aisé.**

● **Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit comme décrit ci-dessus.**

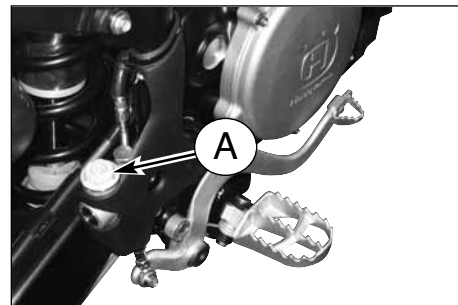
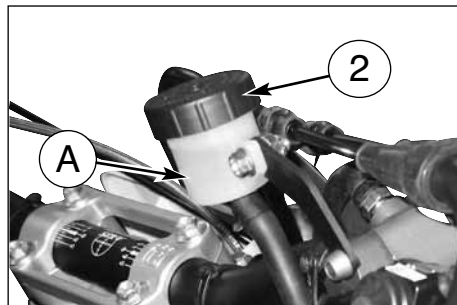
● **Le curage n'élimine point tout l'air présent dans le circuit. Les petites quantités d'air demeurant encore dans le circuit seront éliminées automatiquement durant l'utilisation du motorcycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.**

CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

Le curage du système de freinage doit être effectué après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Pour effectuer la vidange opérer comme suit:

- Enlever le couvercle (A) du réservoir (clé de 21 mm), la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).



- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage (1) de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.

- Baisser complètement la pédale (2).
- Desserrer la soupape de curage en laissant couler le fluide (au début seulement de l'air ne sortira), ensuite, fermer un peu la soupape.
- Relâcher la pédale et attendre quelques secondes avant de répéter l'opération, jusqu'à ce que seulement du fluide ne sortira du tuyau.

- Bloquer la soupape de curage à la couple de serrage prévue et contrôler le niveau (B) du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle (1).

Si l'opération de curage a été effectuée correctement, la course de la pédale ne résultera pas élastique.

Au cas contraire, répéter l'opération.

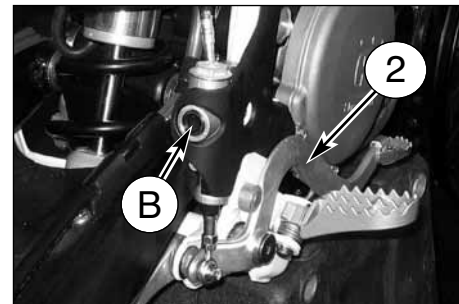
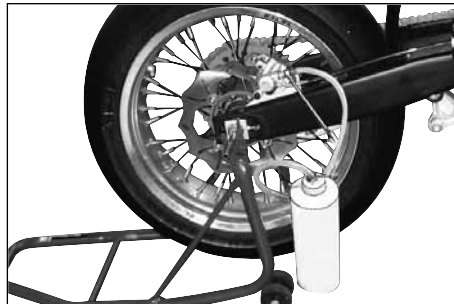
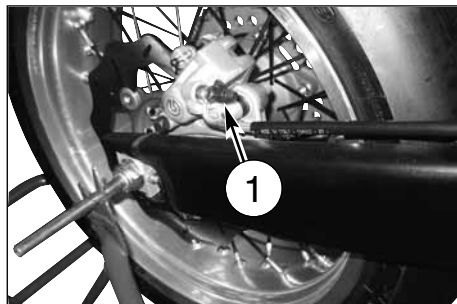
AVIS

Si à cause d'une chute pendant une compétition, ou après une remise en état, on relève une élasticité de la course du levier ou de la pédale du frein, avec diminution de l'efficacité de freinage, l'opération de curage devra être répétée comme précédemment décrit.

ATTENTION!

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Le silencieux fait partie intégrante du système d'échappement et réduit le bruit de l'échappement. Ses conditions affectent donc la performance de la moto. L'accroissement du bruit à l'échappement est un indice de détérioration du matériel insonorisant placé sur le tuyau percé à l'intérieur du silencieux.

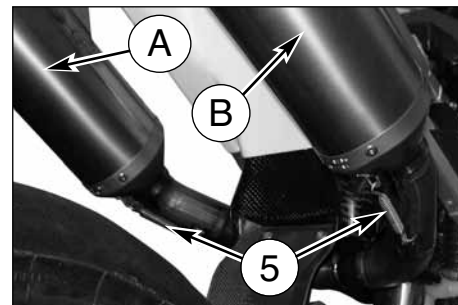
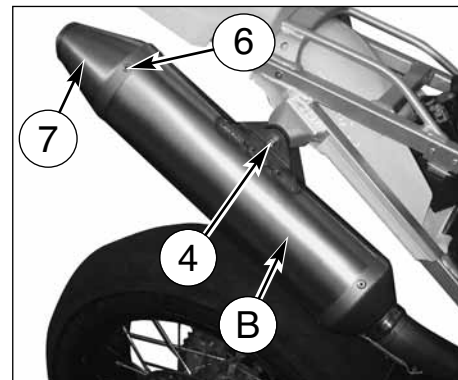
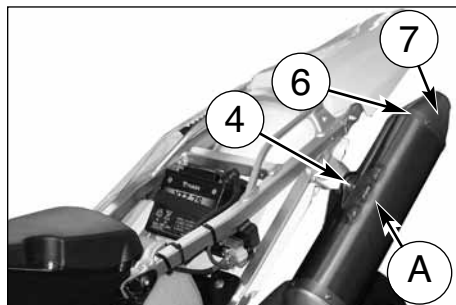
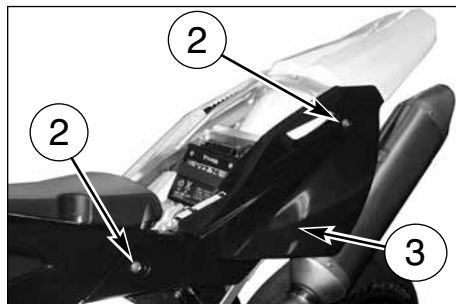
AVIS*: Contrôler le matériel insonorisant après chaque compétition, et le cas échéant, le remplacer.

REPLACEMENT DU MATERIEL INSONORISANT DU SILENCIEUX

Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation, ôter les vis (2) à l'aide d'une clé en "T" de 8 mm et le panneau latéral (3) (même procédure sur le côté droit). À l'aide d'une clé en "T" de 8 mm à l'extérieur et d'une de 10 mm à l'intérieur, enlever la vis (4) de fixation du silencieux. Enlever le ressort (5) et ; extraire ensuite le silencieux (A) ou (B). Ôter les quatre rivets arrière (6), le collier et le terminal de l'échappement (7).

Ôter le tuyau intérieur et remplacer le matériel insonorisant. Remonter le panneau latéral gauche et la selle.

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



REVISION DES ROUES

Les tableaux ci-dessous montrent les types de contrôle auxquels la jante et l'axe de roue doivent être soumis.

Note*: Si la jante est excessivement cintrée, la remplacer.

DÉFORMATION ET JANTE

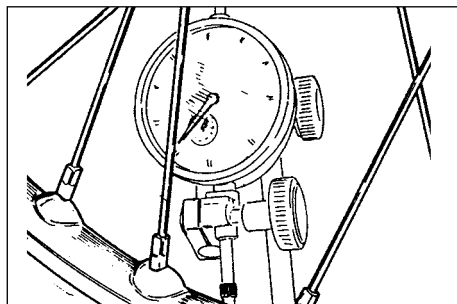
	STANDARD	LIMITE MAX.
Effet latéral	moins di 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Excentricité	moins di 0,8 mm	

RAYONS DE ROUE

S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, le cas échéant, les serrer de nouveau.

Une tensions insuffisante pourra compromettre la stabilité du motorcycle. Effectuez un contrôle immédiat en tapant sur les rayons avec un pointe métallique (par exemple: un tournevis): un bruit aigu indique un serrage correct, tandis qu'un bruit sourd indique qu'un nouveau serrage doit être effectué.

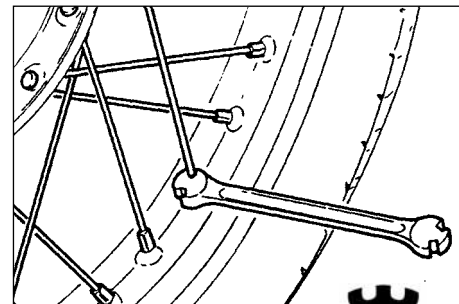
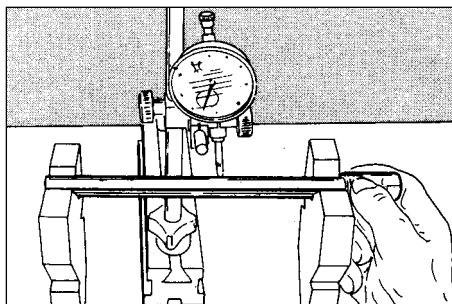
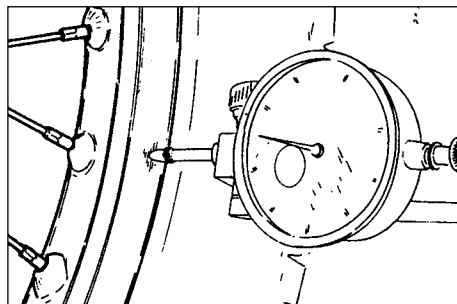
FR



COURBURE PIVOT ROUE

Si la valeur de courbure va au delà de la limite maxi admise, redresser le pivot ou remplacer.

Si l'axe ne peut pas être redressé entre les valeurs de la limite max prescrite (0,2 mm), le remplacer.



SYSTEME D'ALLUMAGE

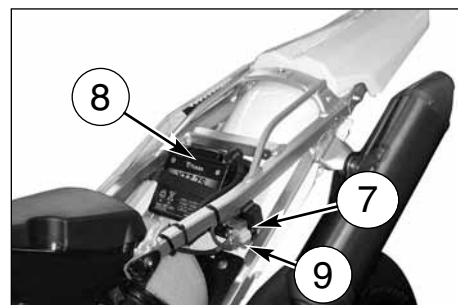
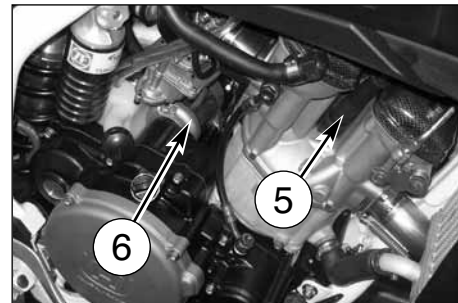
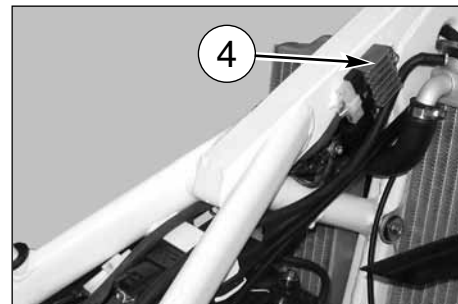
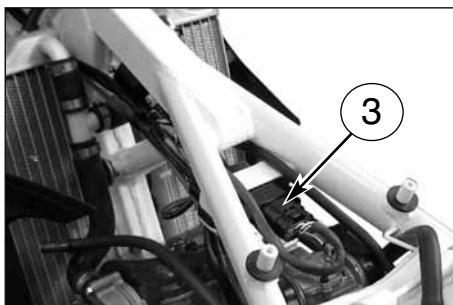
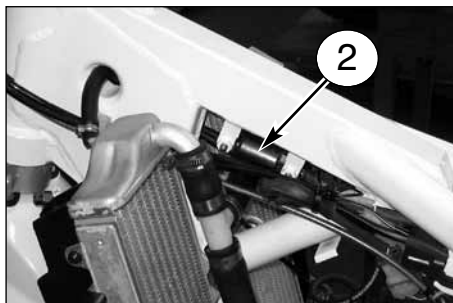
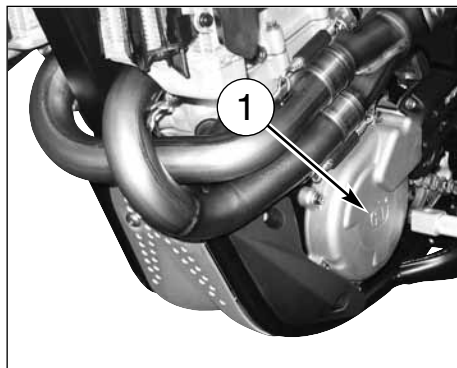
SYSTEME ÉLECTRIQUE

Le système d'allumage se compose des suivants:-

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique C.D.I. (3) sous le réservoir carburant;
- Régulateur de tension (4) sous le réservoir carburant;
- Bougie d'allumage (5) fixé du côté droite du tête cylindre;
- Moteur démarrage de 12V-450W (6) derrière le cylindre moteur;
- Télérupteur mise en marche électrique (7) sous la siege.

Le système électrique se compose des suivants:

- Batterie de 12V-6Ah (8) sous la siege;
- Deux fusibles (9) de 20A, montés sur le télérupteur du démarrage électrique (7).

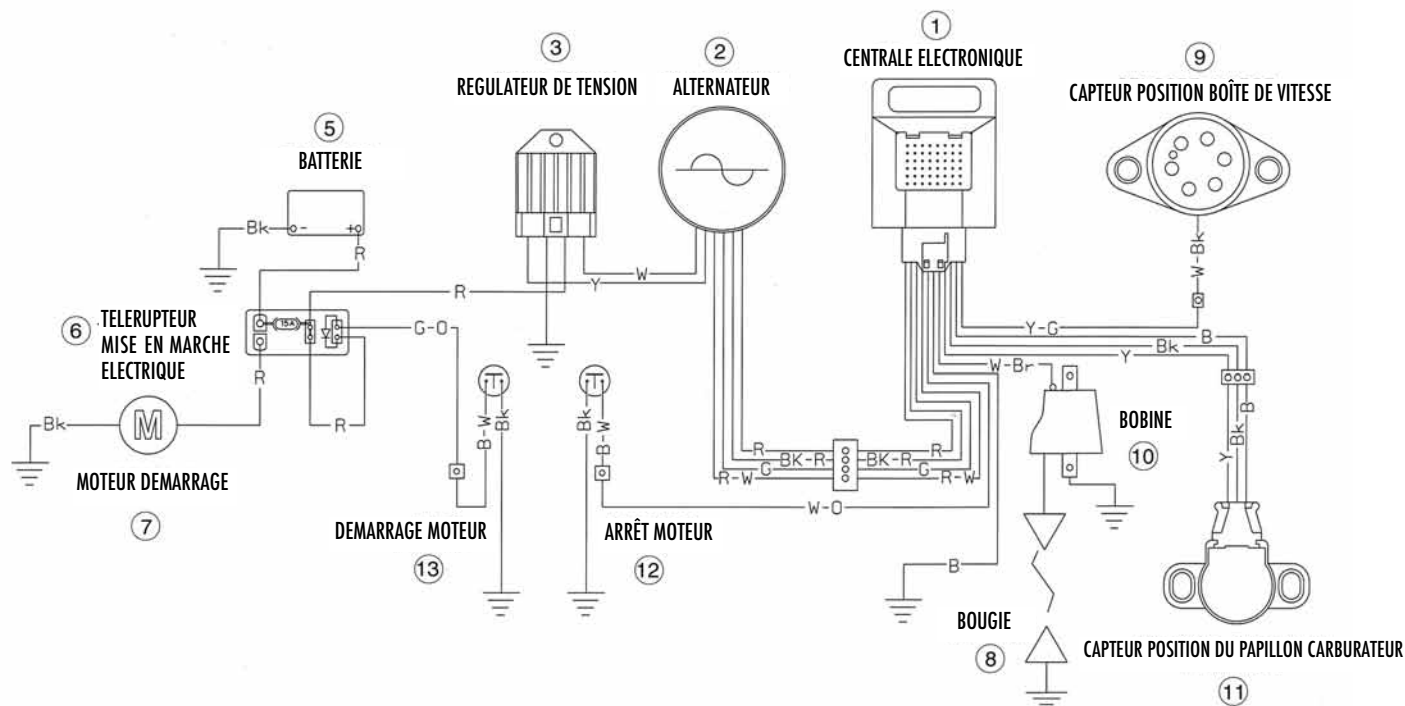


Legende couleur câbles

B	Bleu
Br	Maron
Bk	Noir
G	Vert
Gr	Gris
O	Orange
P	Rose
R	Rouge
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
Y	Jaune

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (pag 58)

1. Centrale électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension
5. Batterie
6. Télérupteur mise en marche électrique
7. Moteur démarrage
8. Bougie d'allumage
9. Capteur position boîte de vitesse
10. Bobine électronique
11. Capteur position du papillon carburateur
12. Arrêt moteur
13. Démarrage moteur



BATTERIE

La batterie, de type scellé, n'a pas besoin d'entretien. En cas de perte d'électrolyte ou d'inconvénients au système électrique, s'adresser au Concessionnaire HUSQVARNA.

Si la moto reste inutilisée pour longues périodes, il est préférable ôter la batterie et la conserver au repair de l'humidité.

- Après un usage intensif de la batterie, est conseillable un cycle de recharge lente (0,6 pour 8 heures pour la batterie de 12V-6Ah).
- La recharge rapide est conseillée seulement en situations d'extrême nécessité en tout ce qu'il se réduit radicalement la vie des éléments en plomb (6A pour 0,5 heures pour la batterie de 12V-6A pour 0,5 heures pour la batterie de 12V-6Ah).

RECHARGE BATTERIE

Pour accéder à la batterie (2), il faut :

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

- ôter le câble négatif NOIR ou BLEU pour le premier; ensuite, ôter le positif ROUGE (durant la phase de remontage, connecter le câble positif ROUGE pour le premier et ensuite, le câble négatif NOIR ou BLEU);
- extraire la batterie (2) de son compartiment.

Vérifier, par un voltmètre, que la tension de la batterie ne soit pas inférieure à 12,5 V.

En cas contraire, la batterie a besoin d'un cycle de recharge.

Utiliser un chargeur de batterie à tension constante et connecter pour le premier le câble positif ROUGE au positif de la batterie puis le câble négatif NOIR ou BLEU au négatif de la batterie. Appliquer à la tension constante de 14,4 V un courant de "x" Ampere comme il résulte du tableau sous-jacent (dans le pourcentage de charge dans lequel il se trouve la batterie).

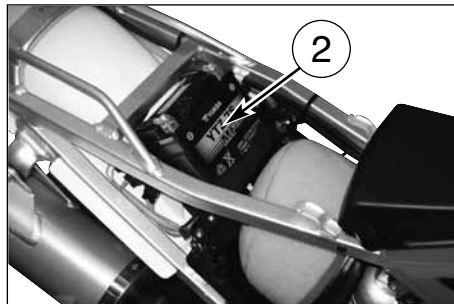
La tension de repos de la batterie se comporte sur une valeur constante seulement après quelques heures, donc il est conseillable de ne lui PAS mesurer tout de suite après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la placer sur le véhicule.

La batterie doit être tenue propre et les cosses graissées.

ATTENTION* : La batterie contient de l'acide sulfurique. Eviter tout contact avec les yeux, la peau et les vêtements. Antidote: A L'EXTÉRIEUR - Rincer avec de l'eau.

A L'INTÉRIEUR - Boire de grandes quantités de lait ou d'eau. Après le lait, prenez de la magnésie, des oeufs battus ou de l'huile végétale. Appelez immédiatement un médecin. YEUX: rincer à l'eau pendant 15 minutes au moins et appeler un médecin.



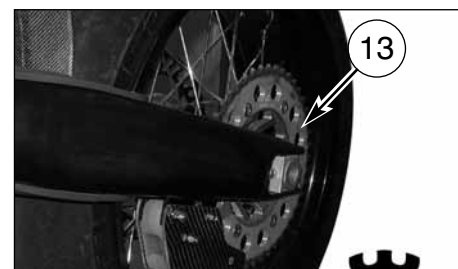
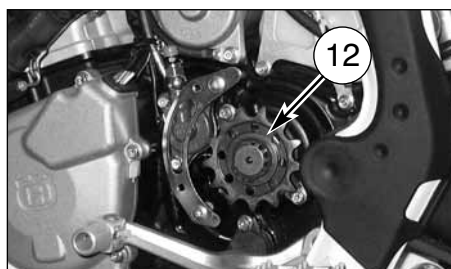
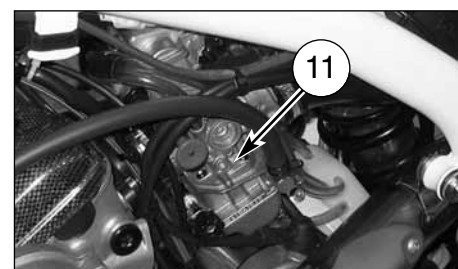
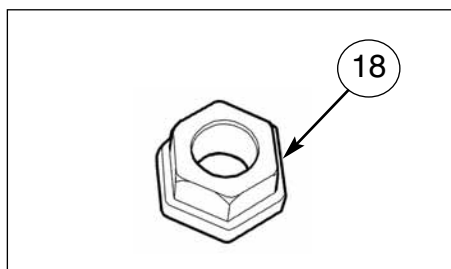
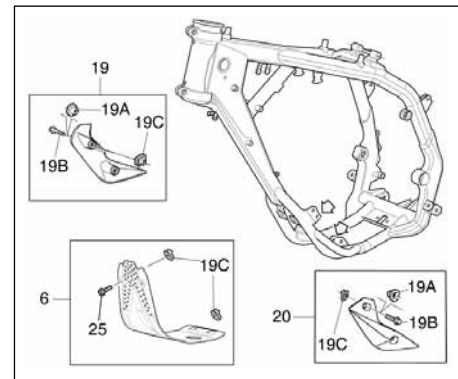
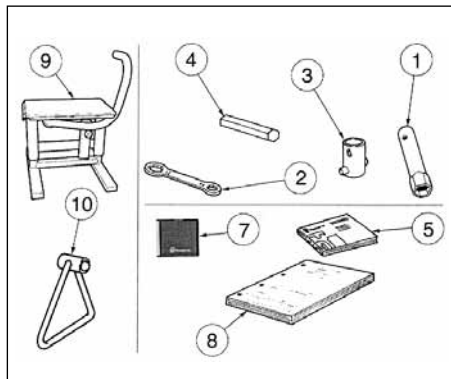
ATTENTION*: Les batteries des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local. Lorsque vous utilisez un charge-batterie, relier la batterie au chargeur avant de l'activer. Cela évite la formation d'étincelles près des cosses de la batterie, qui peuvent incendier les gaz contenus dans cette batterie.

VALEURS INDICATIF DE LA DURÉE DE LA CHARGE SELON L'ÉTAT DE LA BATTERIE

TENSION DE REPOS * (V)	% CHARGE	DURÉE DE LA CHARGE (COURANT NOMINAL EN AMPERE) À APPLIQUER EST: 0,1x CAPACITÉ NOMINAL DE LA BATTERIE
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h

KIT FOURNI-PIÈCES EN OPTION (*)

- 1- 8000 A4349 Clé bougie (1)
- 2- 8000 66802 Clé polygonale 15x27mm (1)
- 3- 8000 96997 Clé pour tourillon roue avant (1)
- 4- 8000 56920 Clé hexagonale pour vis tourillon roue avant (1)
- 5- 8000 H0888 Livret d'utilisation et d'entretien (1)
- 6- 8000 B0157 Protection centrale moteur (1)
- 6A- 8000 60898 Vis M6x15 (4)
- 6B- 8000 46893 Ecrou M6 (4)
- 7- 8000 H0889 Manuel garagiste (1) *
- 8- 8000 H0890 Catalogue pièces de rechange (1) *
- 9- 8000 A7817 Béquille centrale (1)
- 10- 8000 74016 Béquille latérale (1)
- 11- 8000 A4296 Kit carburateur KEIHIN 41 (1)
- 12- 8000 63829 Pignon sortie levier vitesses Z=14 (1)
- 13- 8G00 96837 Couronne arrière Z=45 (1)
- 14- 8000 B1530 Kit crochet pour la phase de départ de la compétition (1)
- 15- 8000 A3630 Kit pare-mains



- 16- 8A00 B1781 Dispositif réglage inclinaison fourreau de direction (1) *
- 16- 8B00 B1781 Dispositif réglage inclinaison fourreau de direction (2)
- 16- 8C00 B1781 Dispositif réglage inclinaison fourreau de direction (2)
- 16- 8D00 B1781 Dispositif réglage inclinaison fourreau de direction (1) *
- 16- 8E00 B1781 Dispositif réglage inclinaison fourreau de direction (1)
- 16- 8F00 B1781 Dispositif réglage inclinaison fourreau de direction (1) *
- 16- 8G00 B1781 Dispositif réglage inclinaison fourreau de direction (1)

17- 8000 B1214 Instructions de montage dispositifs de réglage de l'inclinaison fourreau de direction

18- 8000 A8191 Clé montage embrayage

19- 8000 H0188 Protection droite moteur (1)

19A- 8000 H0822 Douille (4)

19B- 8000 62729 Vis M6x25 mm (4)

19C- 8000 46893 Ecrou M6 (6)

20- 8000 H0187 Protection gauche moteur (1)

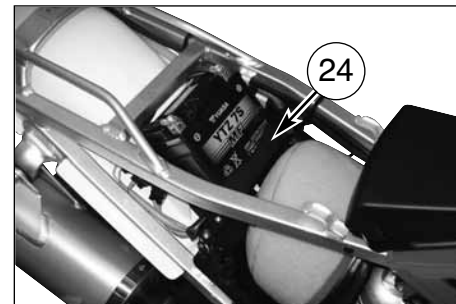
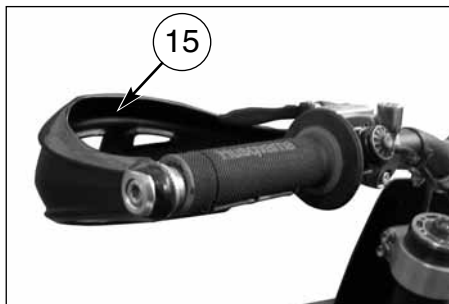
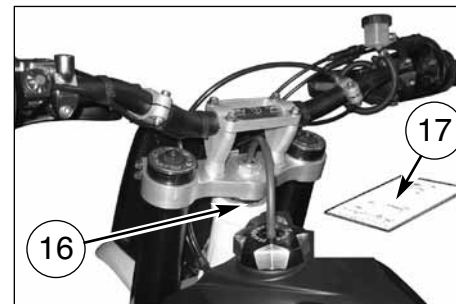
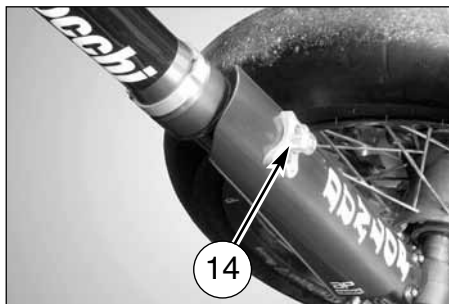
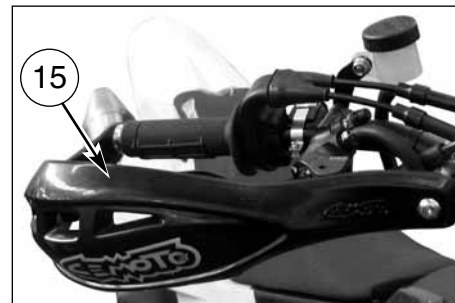
21- 8000 86328 Guide des concessionnaires Husqvarna (1)

22- 8B00 90574 Livret de garantie multilingue (1)

23- 8000 B1278 Levier commande frein avant de type DROIT (1) *

24- 8000 H0159 Caisson batterie

25- 8000 60898 Vis M6x15 mm (4)



APPENDICE

CONTROLES APRES CHAQUE COMPETITION

Après chaque compétition, nettoyer le motorcycle en suivant les instructions données ci-dessous et prêter une attention particulière au tableau "ENTRETIEN" (Appendice A), aux points: filtre à air, carburateur, etc. Effectuer un graissage général et les réglages, si nécessaire.

LONGUES PERIODES D'INACTIVITE

Après une longue période d'inactivité, préparer le motorcycle comme suit:

- Nettoyage général du motorcycle
 - Remplir le réservoir de carburant mélangé à un stabilisateur
- APRES avoir effectué l'opérations indiquées ci-dessous: placer la tuyauterie (1) dans une cuve; desserrer la vis de l'échappement (2) placée au dessous de la cuve et serrer la vis de nouveau après avoir effectué le drainage du carburant.

ATTENTION

Ne pas jeter le carburant éliminé dans la nature et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

- Graisser la chaîne d'entraînement secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal ne pas vernissées afin d'éviter la formation de rouille. Eviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins, entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motorcycle sur un support ou un tréteau de façon à soulever les roues du sol. (Au cas où il ne serait pas possible, placer des planches sous les roues pour soulever les pneu et ainsi éviter tout contact au sol, où on peut avoir de l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour le protéger de la poussière et de la salissure.

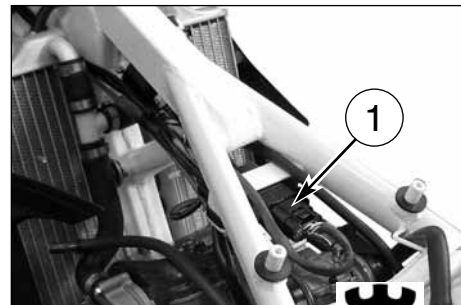
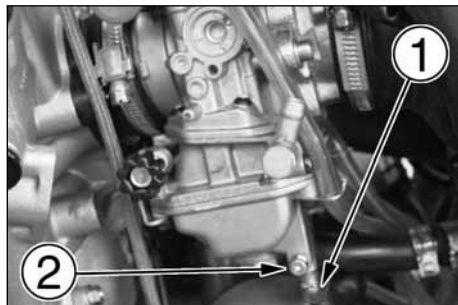
Pour remettre le motorcycle en état de marche, opérer comme suit:

- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Tourner le moteur pour chauffer l'huile et après, effectuer une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter (page 20).
- Contrôler tous les points indiqués dans la section "Contrôles et Réglages" (Appendice A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section "Lubrification" (Appendice A).

Dit d'abord que, premier du lavage du motorcycle, il est nécessaire de protéger de l'eau opportunément les parties suivantes:

- a) Ouverture arrière d'échappement;
- b) Leviers d'embrayage et du frein avant, pignées, commutateurs sur le guidon;
- c) Suction filtre à air;
- d) Tête de direction de la fourche, paliers des roues;
- e) Leviers de la suspension arrière,

il est nécessaire, ÉVITER ABSOLUMENT QUE JETS D'EAU OU D'AIR À la HAUTE PRESSION ils viennent au contact avec les PARTIES ÉLECTRIQUES , spécialement le centrale électronique (1).



1) Préparation pour le lavage

Veillez à ce que de l'eau n'entre pas en contact des éléments suivants:

- Ouverture arrière d'échappement:
 - couvrir par une enveloppe en plastique en la fixant avec des colliers en caoutchouc.
- Leviers d'embrayage et du frein avant, poignées, boutons d'arrêt moteur :
 - couvrir avec une enveloppe en plastique
- Aspiration filtre à air:
 - fermer l'ouverture avec du ruban, ou des chiffons propres.

2) Là où il faut faire attention:

De l'eau à fort pression ne soit pas vaporisée sur les éléments suivants:

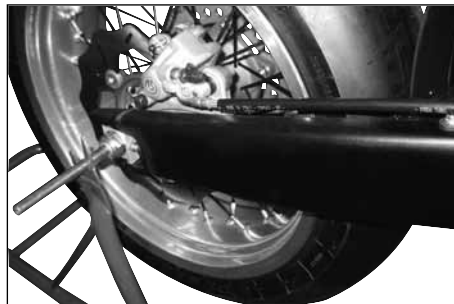
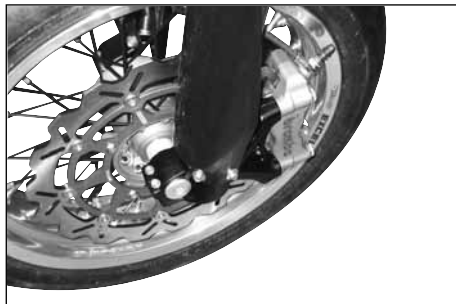
- Filtre à air
- Sous le réservoir carburant.
 - Si de l'eau entre dans la bobine ou dans la pipette de la bougie, le moteur ne démarre pas. Essuyer les éléments mouillés.
- Tête de direction, fourche, paliers des roues.
- Leviers de la suspension arrière.

3) Après le lavage

- Oter les enveloppes en plastique et libérer l'ouverture de la suction filtre à air.
- Lubrifier les points indiqués au Tableau d'Entretien (Appendice A).
- Effectuer un bref chauffage du moteur
- Avant de conduire, essayer les freins.



ATTENTION*: Ne jamais graisser ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité dans le système de freinage, car on court des risques d'accident. Nettoyer le disque avec solvants, type acétone.



OPERATIONS DE PRÉ - LIVRAISON

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

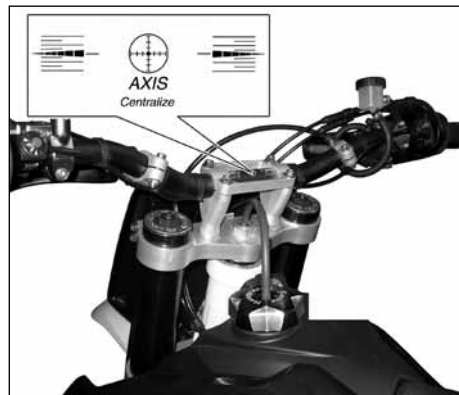
✱ : seulement pour le motorisation a 2 temps

✱✱ : seulement sur modèles spécifiques

NOTE

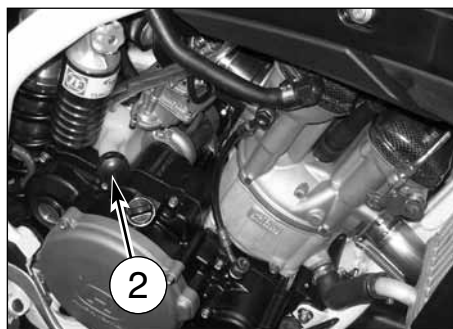
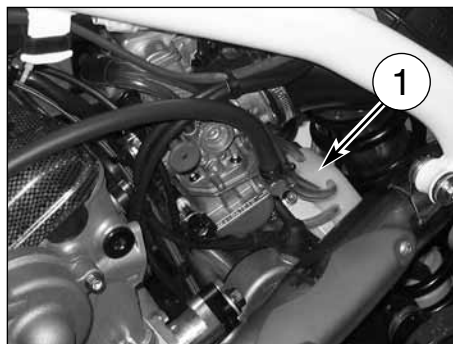
GUIDON

Le guidon est pourvu de références pour en effectuer correctement le montage, comme indiqué sur la figure.



RÉSERVOIR RÉCUPÉRATION LIQUIDES

Contrôler régulièrement le niveau du réservoir (1) : s'il devait se trouver à environ 1/3 du maximum, enlever le bouchon (2) et vidanger le liquide. Une fois terminée l'opération, remonter le bouchon.



INDEX ALPHABETIQUE

	Page
A	
Allumage	7
Arrêt motorcycle	19
Arrêt moteur	19
B	
Batterie	59
Béquille	10
Bougie allumage	7
C	
Carburant	10
Carbureteur	7
Chaîne de transmission secondaire	7
Commande du changement de vitesses	14
Commande frein arrière	14
Commande frein avant	12
Commande de l'embrayage	13
Contrôle après chaque compétition	63
Contrôle bougie	24
Contrôle filtre à air	25
Contrôle du niveau fluide frein avant	27
Contrôle du niveau fluide frein arrière	29
Contrôle du niveau fluide de l'embrayage	29
Contrôle du niveau de l'huile	20
Contrôle du niveau réfrigérant	21
Contrôles pendant le rodage	15
Contrôle préliminaires	15
Contrôle usure chaîne, pignon et couronne	38
Couronne arrière	7
Courbure pivot roue	55
Curage installation de freinage avant	51-52
Curage installation de freinage arrière	52-53
D	
Décompresseur manuel	17
Démontage de la roue avant	40
Démontage de la roue arrière	42
Démontage des pastilles du frein	44
DDémarrage électrique moteur	16
Disque papillotant	46

E	
Embrayage	7
F	
Freins	43
Fourche avant	8
L	
Liquide réfrigérant	8
Longues périodes d'in activité	63
Lubrification chaîne	38
Lubrification moteur	8
M	
Modification de la position du guidon	34
Montage des pastilles frein	45
N	
Nettoyage des disques frein	46
Nettoyage des pastilles	45
Nettoyage filtre à air	25
Nettoyage général	63
Niveau d'huile de la fourche	33
Numerod'identification du motorcycle	5
O	
Outils spéciaux	61
P	
Pignon sortie boîte de vitesse	7
Pneus	8, 42
Préliminaires	3
Poignée des gaz	12
Position des commandes	6
Purge de l'embrayage hydraulique	30
R	
Rayons de roue	55
Réglage chaîne de transmission secondaire	37
Réglage frein amortisseur hydraulique	36
Réglage de l'embrayage	29

Réglage de la précharge du ressort amortisseur	35
Régulateur de tension	24
Réglage des suspension par rapport aux conditions de la piste	31
Réglage du câble de commande des gaz	22
Réglage du carburateur	23
Réglage du jeu des paliers du guidon	26
Réglage du livier du frein avant	27
Réglage du ralenti	23
Réglage fourche	32
Réglage position pédale frein arrière	28
Remplacement de détails	3
Remplacement du fluide	47
Revision des roues	55
Remplissage installation de freinage	48
Rodage	15
Roues	8, 40
Rubins carburant	9
S	
Schéma électrique	58
Système électrique	79
Starter carburateur	11
U	
Usure des disques frein	46
Usure des pastilles frein	44
V	
Vidange huile moteur et nettoyage des filtres	20



DEUTSCH

Husqvarna



EINFÜHRUNG

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

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

Spezielle Reparaturen oder Wartungen größeren Ausmaßes, benötigen den Einsatz von Facharbeitern sowie entsprechende Ausrüstungen. Ihr Vertragshändler Husqvarna hat die Original-Ersatzteile, die Erfahrung und alle notwendigen Ausrüstungen, um Sie bestens zu bedienen.

Schließlich erinnern, daß der Betriebsanleitung" und die " Kauf-Anmeldung Heft" muß integrierende Geburten des Motorrades betrachtet werden und deshalb müssen sie immer das Fahrzeug begleiten, bei auch Verkauf.

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

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

WICHTIGE ANWEISUNGEN

1) die WETTBEWERB Motorräder Modelle **SMR 450-R - SMR 530-R** garantierten von Funktionsstörungen frei; die von Wartung geratene Tabelle für wettkämpferischen Gebrauch ist zur Anhang A.



WICHTIG

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.

Wichtige Einleitung

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

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

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

Anmerkung * : Liefert weitere nützliche Informationen.

Austausch der Teile

Im Falle des Austausches von Teilen, nur Original-Husqvarna-Teile mit entsprechenden Merkmalen einschließlich Typ, Widerstand und Material benutzen. Andernfalls könnten Fehlfunktionen mit möglicher Verletzungsgefahr auftreten.

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

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

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

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR KINDER

ACHTUNG

● Motorrad sicher parkieren, d.h. wo keine Stoss- oder Schadengefahren leicht vorkommen können. Unabsichtliche Stöße konnten auch den Absturz des Motorrads verursachen, mit Verletzungsgefahr von Personen und vor allem Kindern.

● Um einen unabsichtlichen Absturz zu vermeiden, den Motorrad nie auf unebenen oder weichen Boden oder heiße Asphalt parkieren.

● Da Motor und Auspuffanlage sehr heiß werden können, den Motorrad sicher parkieren, usw. wo Kinder oder Fußgänger nicht leicht mit solchen Teilen in Berührung kommen können.



INHALTSANGABE

Seite

EINFÜHRUNG	2
WICHTIGE ANWEISUNGEN	2
DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG	5
TECHNISCHE DATEN	7
SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN	8
STEUERUNGEN.....	9
GEBRAUCHSANLEITUNG	15
ZÜNDUNGSANLAGE/ELEKTRISCHEANLAGE.....	56-60
KIT	61
AHNHAG	63
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA.....	66
MARKE	67
ALPHABETISCHES VERZEICHNIS	68
WARTUNGSPALAN EINSTELLUNGEN	ANHANG A

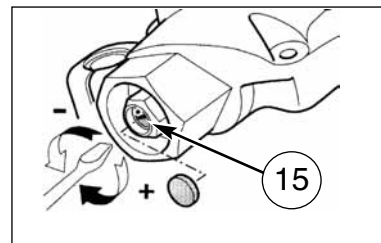
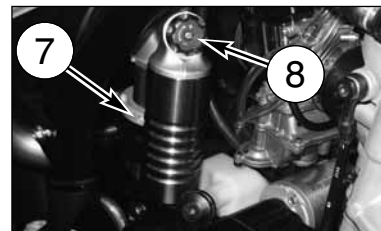
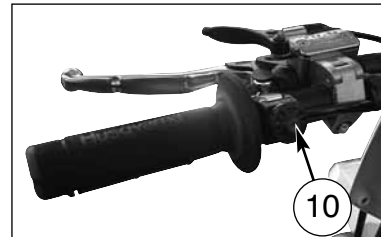
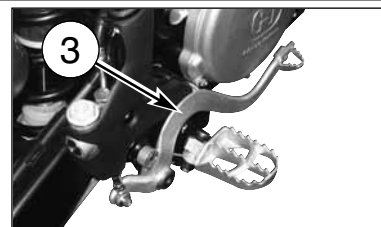
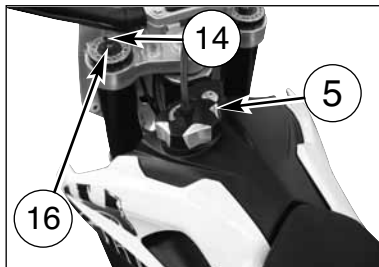
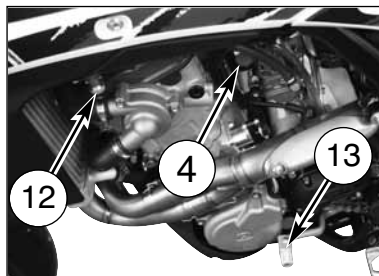
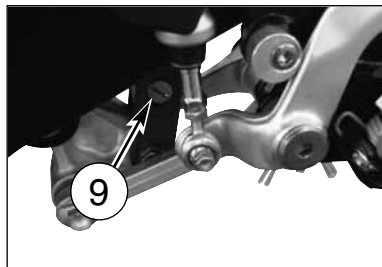
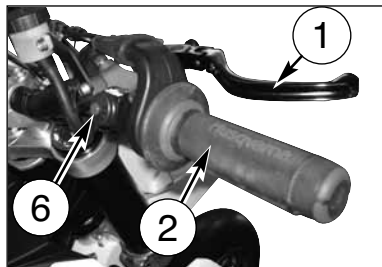
Marke

- 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 Staaten von Amerika

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

LAGE DER SCHALTUNGEN

- 1 Vorderer Bremsschalthebel
- 2 Gasgriff
- 3 Pedal zur Steuerung der Bremse
- 4 Starter-Einrichtung (linke Seite)
- 5 Treibstofftankstopfen
- 6 Motor-Anlasserschalter
- 7 Einstellung der Federvorladung des Stoßdämpfers
- 8 Einstellung der Kompression des Stoßdämpfers (niedrige und hohe Geschwindigkeit der Dämpfung)
- 9 Einstellung der Ausfederung des Stoßdämpfers
- 10 Druckknopf Motoranhalten
- 11 Kupplungsschalthebel
- 12 Treibstoffhahn
- 13 Gangschaltungspedal
- 14 Ablassschraube für Gabelschaft
- 15 Kompressions-Einstellung für Gabelschafft
- 16 Einstellung der Ausfederung des Gabelschaffts



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Typ	Einzylinder-Viertakter
Kühlung.....	mit Flüssigkeit
Bohrung (450).....	mm 97
Bohrung (530).....	mm 100
Hub (450).....	mm 60,76
Hub (530).....	mm 67,80
Hubraum (450).....	cm ³ 449
Hubraum (530).....	cm ³ 532,5
Verdichtungsverhältnis(450).....	13,6:1
Verdichtungsverhältnis(530).....	13:1
Anlassen	elektrisch (mit Dekompressionvorrichtung)
Auspuffseite	aus TITAN (Schalldämpfer und Krümmer)

VENTILSTEUERUNG

Typdoppel obenliegender Nockenwelle; 4 Ventile

Ventilspiel (Kaltem Motor)

Ansaugseite.....	0,10 ÷ 0,15 mm
Auspuffseite	0,15 ÷ 0,20 mm

SCHMIERUNG

Typ.....zu trockenem Gehäuse mit Doppel Buckel pumpe und Filtereinsatz

ZÜNDUNG

Typ	Elektronische mit Kapazitiver Entladung und Digital-Vorverstellung
Zündkerze typ.....	NGK CR9EKB
Elektrodenabstand	0,8 mm

KRAFTSTOFF FORDERUNG

Typ	Vergaser“Keihin“ FCR-MX 41 mit Rückholpumpe und Sensor für Vergaser DresselstellungLuftdüse
Durchmesser	mm 41
Höchststrehzahl-Düse	180
Leerlaufdüse	45
Starterdüse	85
Starterluftdüse	mm 4
Hauptluftdüse	200
Leerlaufluftdüse	100
Schwimmer.....	g 11,2
Gasdrossel	15M
Kegelnadel	OB DVR
Kegelnadelstellung	5.
Starterschraube gelockert um Drehungen	1+1/2

PRIMÄRÜBERSETZUNG

Antriebsritzel- Kupplungskranz	Z 23- Z 63
Übersetzungsverhältnis	2,739

KUPPLUNG

Typ.....Mehrfachscheibe in Ölbad mit hydraulischen Steuerung

WECHSELGETREIBE

Typ	mit Zahnrädern in ständigem Eingriff
Übersetzungsverhältnisse	
1. Gang	2,000 (z 28/14)
2. Gang	1,611 (z 29/18)
3. Gang	1,333 (z 24/18)
4. Gang	1,086 (z 25/23)
5. Gang	0,920 (z 23/25)
6. Gang	0,814 (z 22/27)

SEKUNDÄRÜBERSETZUNG

Abtriebsritzel- Wechselradkranz	Z 13/42
Übersetzungsverhältnis	3,230
Antriebskette	“DID“ 520MXV - 5/8“ x 1/4“

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISS

1. Gang	17,699
2. Gang	14,257
3. Gang	11,799
4. Gang	9,619
5. Gang	8,141
6. Gang	7,211



FAHRGESTELL

Typ.....Monoträger mit Röhren aus Rundprofil, Rechteckprofil und Elliptischprofil aus Stahl; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall

VORDERFEDERUNG

Typ Telehydraulische Gabel "MARZOCCHI" mit umgekehrten Schäften und vorgeschobenem Bolzen (einstellbar in Einfederung und Ausfederung); Schäfte \varnothing 50 mm

Hub auf der Beinenachse 270 mm

HINTERFEDERUNG

Typprogressive mit hydraulischem Einzeldämpfer "SACHS" Einzeldämpfer Radhub290 mm

RÄDER

Mit Aluminiumspeichen und System "Tubeless Alpina" STS

VORDERRADBREMSE

Typ "BREMBO" mit schwimmend gelagerter Bremsscheibe \varnothing 310 mm, "Wave" typ, mit hydraulischer Betätigung und Radial-Bremssattel "BREMBO" Typ Racing aus dem Vollen gearbeiteten; Hauptbremszylinder "BREMBO" Typ Racing 16 x 16 aus dem Vollen gearbeiteten.

HINTERRADBREMSE

Typ..... "BREMBO" Mit Schwimmender Bremsscheibe \varnothing 240 mm mit Hydraulik Steuerung und Schwimmender Zange

FELGE

Vorder "EXCEL" aus Leichtmetall:: 3,50"x16,5"

Posteriore "EXCEL" aus Leichtmetall:: 5,50"x17"

REIFEN

Vorder..... "DUNLOP" KR 106 - slick TUBELESS (465) - 125/80R420

Hinter..... "DUNLOP" KR 108 - slick TUBELESS (950) - 170/55R17

Kaltluftdruck (vorder) 1,4 kg/cm²
Kaltluftdruck (hinter) 1,6 kg/cm²

ELEKTRISCHE ANLAGE

Batterie.....12 V - 6 Ah

AMBESSUNGEN, GEWICHT, KAPAZITÄT

Radstand.....mm 1446

Gesamtlängemm 2062

Max. Breitemm 840

Max. Höhe.....mm 1280

Max. Höhmm 940

Altezza minima da terramm 280

Leergewichtkg 112

Kraftstoffbehälterkapazitätl 7,2

Flüssigkeit im Kühl Kreislaufl 1,1÷1,3

Öl im Kurbelgehäuse

Regel mäßiger Ölwechsel und Ölfilterwechsell. 1,7

Ölwechsell. 1,5

SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN

Motorschmieröl, Wechselgetriebe, Primär-Übertragung

AGIP RACING 4T (10W-60)

Kühlflüssigkeit

AGIP COOL

Bremsflüssigkeit

AGIP BRAKE 4 (DOT 4)

Kupplungsflüssigkeit

MINERALISCHES HYDRAULIKÖL SAE 10

Fettschmierung

AGIP BIKE GREASE

Kettenöl

AGIP CHAIN LUBE

Vordergabelöl

AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5) (bei besonders kaltem Klima: SAE 5)

Öl hinterer Stoßdämpfer

AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)

Elektrokontakt-Schutz

AGIP CONTACT CLEANER

Küler-Leckabdichtung

AREXONS FLÜSSIGE KÜHLER-LECKABDICHTUNG

STEUERUNGEN

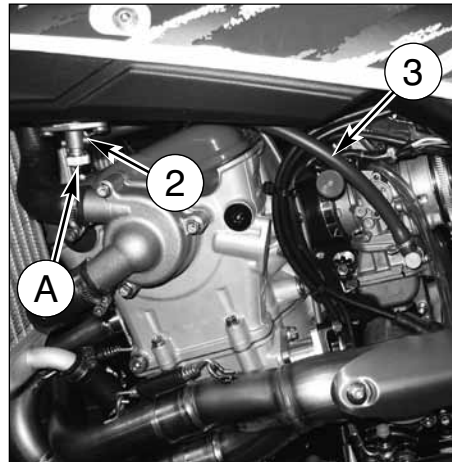
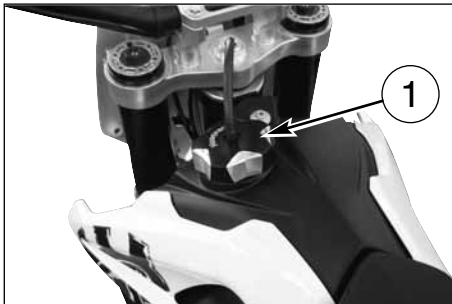
TREIBSTOFFHÄHNE

Der Hahn (2) auf der linken Seite ist ein Schraubhahn: zum Schließen des Hahns den Gewinding (A) festschrauben, zum Öffnen den Gewinding losschrauben.

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

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

- 1 Den Einfülldeckel (1) am Benzintank abschrauben und den Hahn schließen.
- 2 Vom Vergaser das Rohr (3) abnehmen und sie in einer Schüssel einstecken;
- 3 Den Hahn öffne, um den Kraftstoff aus dem Tank zu beseitigen.
- 4 Den Hahn nach Lösen der Befestigungsschrauben entnehmen. Den Netzfilter mit Lösemittel reinigen.
- 5 Den Hahn wieder in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus anbringen. Den Hahn öffnen und prüfen, das keine Lecks vorhanden sind.

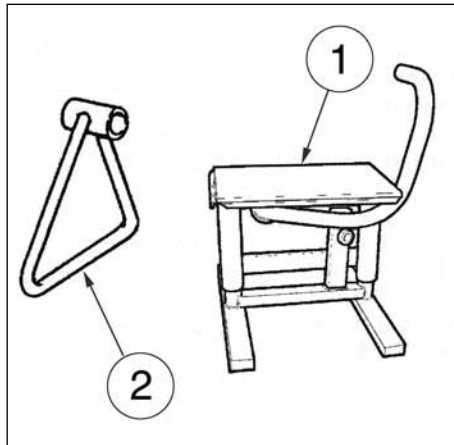


1. Behälterstöpsel
2. Kraftstoffhahn
3. Rohr
- A. Hahn-Gewinding

STÄNDER

Jedes Fahrzeug ist mit einem Hauptständer (1) und einem Seitenständer (2) ausgestattet.

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



TREIBSTOFF

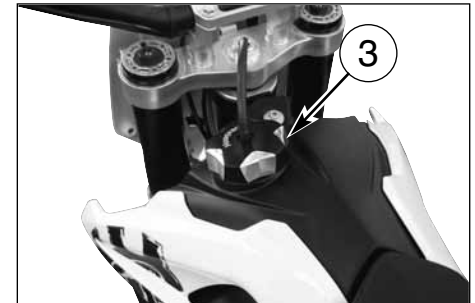
Empfohlener Treibstoff ist Bleifreies Benzin zu 98 Oktan.

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

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

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

ACHTUNG* : Den Tank nicht über die untere Grenze des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken sich vom richtigen Verschluss (3) des Tankstopfens vergewissern.



STARTER VERGASER

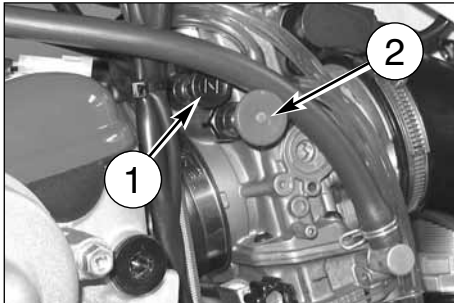
Den Knopf des Starters, auf die linke Seite des Vergaser, wird zur Anreicherung der Mischung während des Anlaufs betätigt. Für den Starter zu Kaltem des Motors, den Knopf des Starters ziehen das Gegenteil um es zu schliessen.

Der Vergaser ist mit zwei Knöpfen ausgestattet:

1) SCHWARZER KNOPF: Starter zu KALTEM (°)

2) ROTER KNOPF: Starter zu WARMEM (°)

(°) Siehe Seite 16



GASANLASSER

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

MAN BEACHT

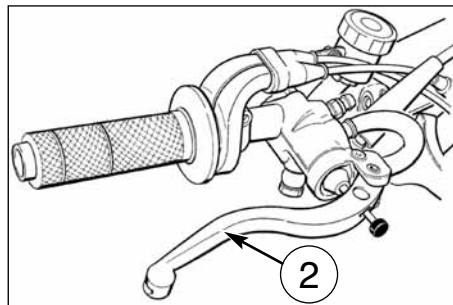
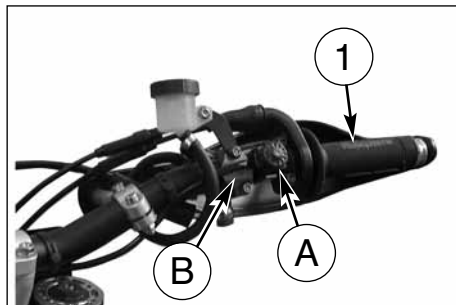
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (A) anzuziehen.

STEUERUNG VORDERBREMSE

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

MAN BEACHT

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



MOTOR-ANLASSERSCHALTER

Der Motor-Anlasserschalter (1) befindet sich rechts am Lenker in der Nähe des Bremshebels für die Vorderradbremse.

DRUCKKNOPF MOTORAN-HALTEN

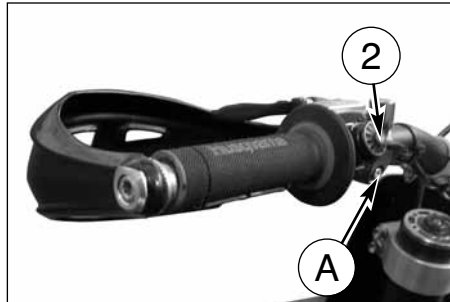
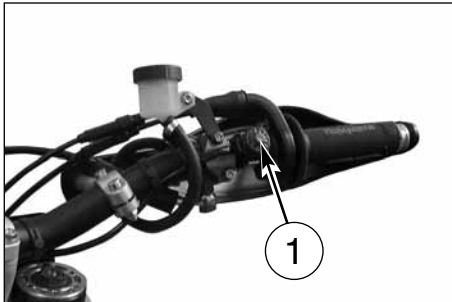
Auf der linken Seite der Lenkstange, neben der Kupplungssteuerung, befindet sich der Druckknopf (2) zum Motoranhalten.

KUPPLUNGSSTEUERUNG

Der Hydraulikantriebshebel befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einer Schutzvorrichtung ausgestattet. Die Kupplungssteuerung-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der Befestigungsschraube (A) eingestellt werden.

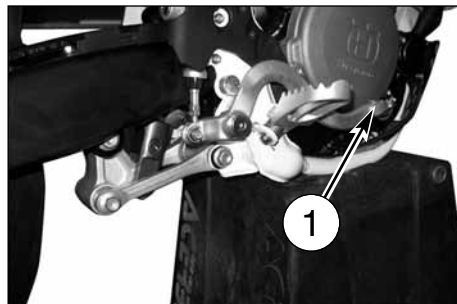
MAN BEACHTE

Nach der Einstellung nicht vergessen, die SCrauben anzuziehen.



PEDAL ZUR STEUERUNG DER BREMSE

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



WECHSELGETRIEBESTEuerung

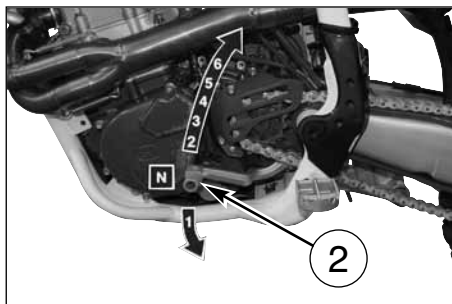
Der Hebel (2) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Nach jeder Schaltung soll der Fahrer den Hebel, der von selbst in seine Zentralstellung zurückkehrt, loslassen; danach legt man einen anderen Gang ein. Die Leerlaufstellung (N) ist zwischen dem ersten und dem zweiten Gang. Man schaltet den ersten Gang ein, indem man den Hebel nach unten drückt; für alle anderen Gänge ihn nach oben drücken. Die Stellung des Hebels auf der Welle kann verändert werden. Um diesen Arbeitsgang durchzuführen, muss man die Schraube lockern, den Hebel abnehmen und ihn in einer neuen Stellung auf der Weille anbringen.

Nach der Operation die Schraube anziehen.

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

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

N: Leerlauf



DASS MOTORRAD

VORKONTROLLEN

ACHTUNG!

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

1. Kontrollieren Sie alle Flüssigkeiten

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

Sich vergewissern, dass alle Stöpsel korrekt angebracht worden sind.

ACHTUNG* : Nicht den Kühlerstopfen bei warmem Motor abnehmen !

2. Alle Steuerungen kontrollieren

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

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

3. Die Bremsen kontrollieren

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

Die Funktion kontrollieren.

4. Die Aufhängungen kontrollieren

Die Gabel und die hintere Aufhängung zusammendrücken.

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

5. Die Räder kontrollieren

Die Speichen kontrollieren und kontrollieren, ob die Lager keine Abnutzungen aufweisen.

Die Felgen- und die Gummireifen kontrollieren.

Den Druck der Gummireifen kontrollieren.

6. Die Kettenspannrollen, das Ritzel und den Kranz kontrollieren

Die Abnutzung der Rollen, des Ritzels und des Kranzes kontrollieren. Sich vergewissern, dass die Kette korrekt eingestellt und geschmiert ist.

7. Den Luftfilter und das Ansaugesystem kontrollieren.

Sich vergewissern, dass der Filter sauber ist.

Die Anschlussstücke aus Gummi und die Schlauchbinder kontrollieren.

8. Das Auspuffsystem kontrollieren

Die Montagen kontrollieren und eventuelle schadhafte Stellen feststellen

Die Schalldämpfer kontrollieren.

9. Die Verschraubungsmomente kontrollieren

- A. Kerze.
- B. Muttern des Zylinderkopfs.
- C. Allgemeine Überprüfung der Verschraubungen.

10. Den Lenker kontrollieren

Das Spiel der Lenkerlager kontrollieren.

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

EINFahrZEIT

Die Dauer und die Leistungen des Motors ergeben sich nach erfolgter Einfahrt von einigen Stunden vor der Benutzung des Fahrzeugs bei Wettrennen als höher und besser. Während der ersten halben Stunde Fahrzeit wird empfohlen, die Geschwindigkeit niedrig zu halten und unvorhergesehene Beschleunigungen zu vermeiden, um den Motor nicht zu beanspruchen.

Den Ölwechsel und alle Wartungsvorgänge vorsehen. Nach der ersten halben Stunde Fahrzeit, die Drehzahl, immer ohne Beanspruchung, leicht erhöhen. Nicht eine äußerst niedrige Geschwindigkeit einhalten, nachdem die höheren Gänge eingeschaltet wurden.

Nach ein paar Stunden können Sie beginnen, das Fahrzeug normalerweise auf Wettrenn-Niveau zu benutzen.

KONTROLLEN WÄHREND DES EINFAHRENS

- KONTROLLE SPANNUNG RADSPEICHEN (siehe Seite 55);
- KONTROLLE RADVERSCHRAUBUNG;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG DER GROSSEN GABEL;
- KONTROLLE KETTENEINSTELLUNG (siehe Seite 37);
- KONTROLLE SPIEL LENKERLAGER (siehe Seite 26);
- KONTROLLE LENKERVERSCHRAUBUNG;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MOTOR AM RAHMEN;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG ANSAUGEVERBINDUNGSSTÜCK;
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MUTTERN KOPF UND ZYLINDER;

HÄUFIG DEN STAAT VON AMT DER BATTERIE prüfen (siehe Seite 59).



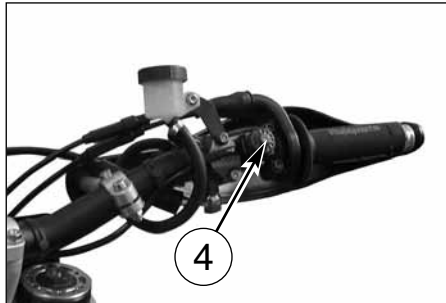
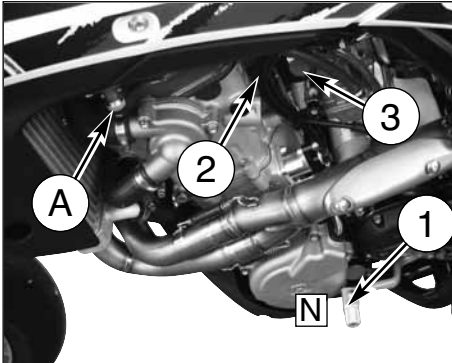
ELEKTRISCHES STARTEN DES MOTORS

Wie folgt vorgehen:

- 1) Sicherstellen, dass der Kraftstoffhahn (A) auf Position offen steht;
- 2) den Schalthebel (1) in Leerlaufstellung bringen;
- 3) den Starterknopf ziehen Am Vergaser (SCHWARZER Starterknopf 2 für KALTEM Motor *, ROTER Starterknopf 3 für WARMEM Motor);
- 4) Den Anlasserschalter (4) drücken.

VORM LOSFAHREN DEN CHOKE-KNAUF AM VERGASER WIEDER AUSSCHALTEN.

*: das heißt, nachdem das Krafttrad für viele Zeit untätig blieb oder wenn es dorthin in Anwesenheit von einer niedrigen Umwelt Temperatur ist

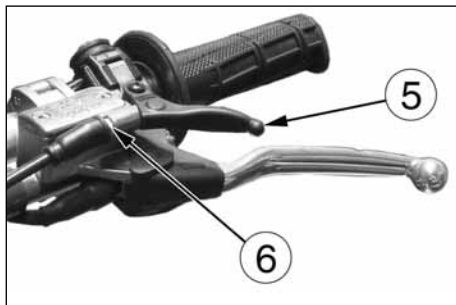


INGANGSETZUNGSDEKOMPRESSOR

Obwohl der Motor einen automatischdekompressor benutzt, es kann notwendig sein, in einige Fälle (zum Beispiel: Sollte der Vergaser oder Schwierigkeit Einschalt wegen einer Batterie nicht ausreichend Amt) den dekompressor von manuellem Typ, daß es auf der Linke des Lenkers ist. In diese Fälle ist er notwendig und dann den Hebel (5) des Dekompressor von manuellem Typ freizulassen zu ziehen, bevor drückt es auf dem Anlassenknopf.

In diese Fälle ist er notwendig den hebel (5) zu ziehen, gleichzeitig den Anlassenknopf drücken, den hebel freilassen (5) den Anlassenknopf gedrückt erhaltend, dann auch den Anlassenknopf, freilassen.

Der Hebelhalterung (5) ist mit einem Einstellschraube 6 ausgestattet um den Lauf zu leerem zu regeln (etwa 3 mm); eine weitere Möglichkeit von Eintragung wird vom Einstellschraube (7) angeboten, der rechterseit der Motor ist (die Eintragung auf dieses letzte ausführen, wenn es nicht möglicher ist, korrekt das Spiel mit der Spannvorrichtung auf der Lenker zu regeln).



ES BEMERKT WICHTIG:

Starter zu kaltem des Motors in Anwesenheit von niedrigen Umwelt Temperaturen

Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel (3) geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben.

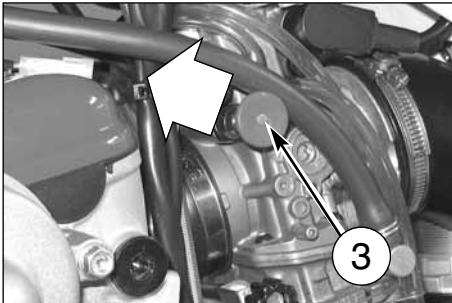
Damit kann das Schmieröl alle Schmierstellen und die Kühlflüssigkeit die für das korrekte Funktionieren des Motors notwendige Temperatur erreichen.

Sie empfiehlt, nicht zu viel lange den Motor zu wärmen.

WICHTIG

Bei Kaltstart Motor keinesfalls beschleunigen.

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



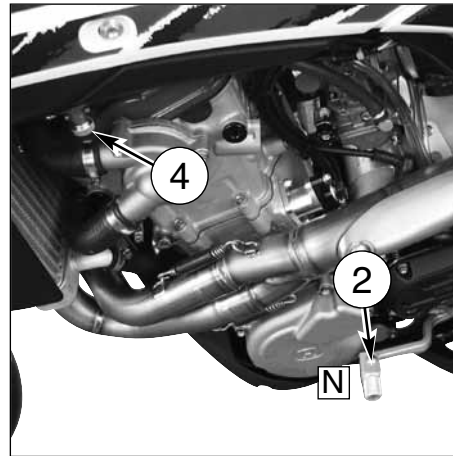
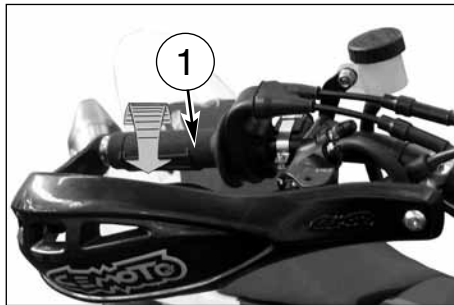
MOTORANHALT UND MOTORSTILLSTAND

- Das Gasgriff (1) vollständig schließen, da? das Motorrad verlangsamt.
- Sowohl vorn als auch hinten beim Herunterschalten der Gänge bremsen (zur starken Verlangsamung, entschieden Hebel und Bremspedale betätigen).
- Nach dem Anhalten des Motorrads, die Kupplung vollständig auskuppeln und den Schalthebel (2) in Leerlaufstellung bringen.

- ROT Druckknopf (3) drücken.
- Den Treibstoffhahn (4) schliessen.

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

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

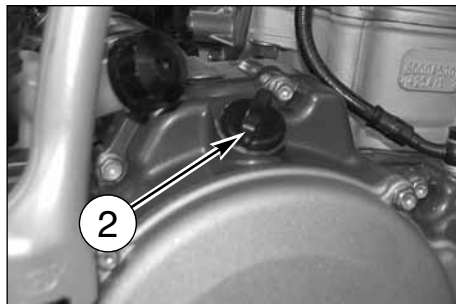
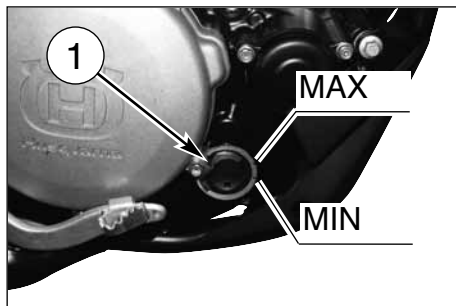


ÖLSTAND ÜBERPRÜFUNG

Das Motorrad auf ebenem Untergrund senkrecht halten. Den Ölstand durch das Schauglas (1) am rechten Motorgehäuse kontrollieren. Prüfen, dass der Ölstand bis zu den beiden Markierungen am Schauglasrand reicht. Sicherstellen, dass der Füllstand zwischen den beiden Markierungen MIN und MAX steht. Zum Nachfüllen den Einlaßstopfen (2).

Bemerkung*: Diese Arbeit nur bei warmem Motor vornehmen.

ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

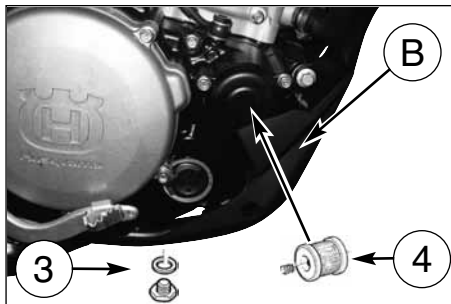
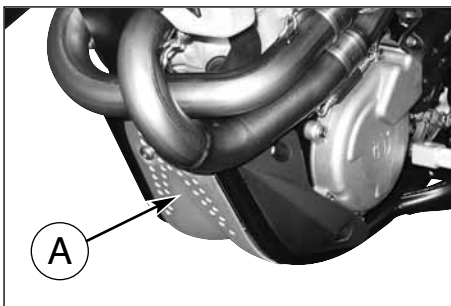


MOTORÖLWECHSEL UND NETZFILTER-FILTEREINSATZ REINIGUNG UND WECHSEL

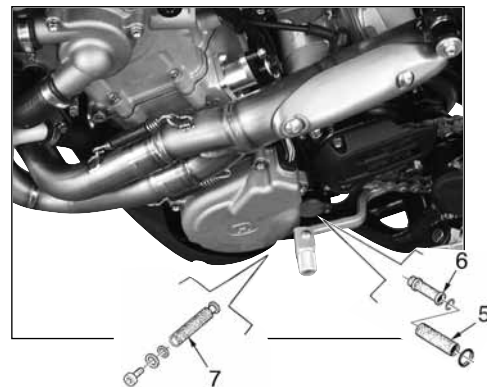
ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

Zum voll ständigen Motorölwechsel ist bei WARMEN MOTOR in der folgenden Weise vorzugehen:

- Den Einfüllstopfen (2) entfernen;
- Auch wenn nicht unbedingt nötig, sollte die vordere Motorverkleidung (A) abgebaut werden;
- Eine Schale unter dem Motor aufstellen;
- Die Öl-Ablassschraube (3) abschrauben;
- Das Altöl ablassen und den Magneten am Verschluss reinigen;



- die drei Metall Filter (5), (6) und (7), die auf der Linke des Motors sind, zur Sauberkeit der Filter mit Benzin voranzugehen und die Bedingungen der Ringe OR kontrollieren; zum Anbauen ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren;
- zum Wechsel (4) Filtereinsatz, entfernen Sie die rechte Motorschutzes (B), drei Befestigungsschraube abschrauben und den Deckel abnehmen;
- nach dem Filterswechsel, die Ablassstopfen (2), des Motorschutzes (A), des rechte Motorschutzes (B) anbauen und durch die Einfüllbohrung die vorgeschriebene Ölmenge einfüllen.



KONTROLLE PEGEL KÜHLFLÜSSIGKEIT

Den Stand (1) im rechten Kühler bei stillstehendem Motor und mit Motorrad in vertikaler Position überprüfen. Das Kühlmittel muß 10 sein mm auf die Elemente und desweiteren.

Der Kühlerstopfen hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.

MAN BEACHT

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

ANMERKUNG

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

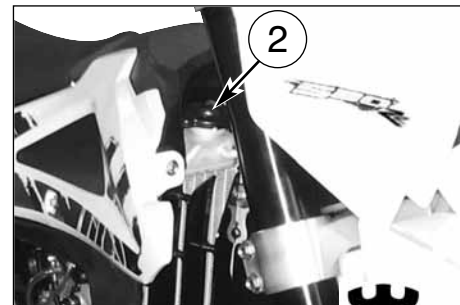
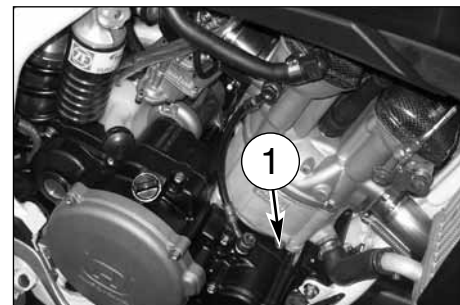
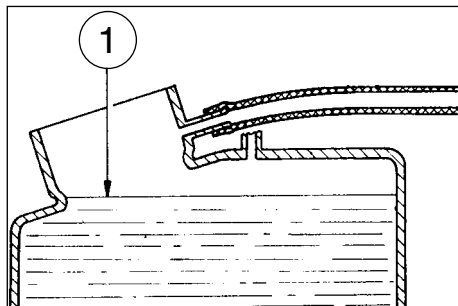
AUSTAUSCH KÜHLFLÜSSIGKEIT

Einen Behälter auf die rechte Seite des Zylinders setzen, unter die Weinrebe (1) von Abladung des Kühlmittels.

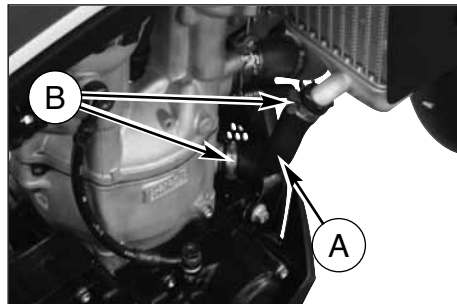
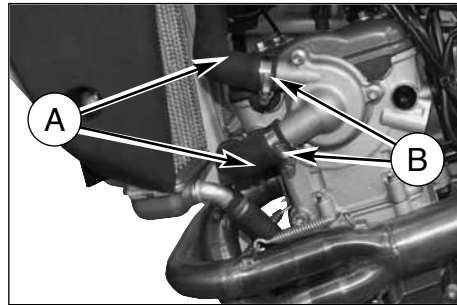
PREMIERE die Weinrebe (1) entziehen, dann LANGSAM den Pfropfen (2) des rechten Heizkörpers öffnen, also das Motorrad neigen rechterseit und lasciar das Kühlmittel, im Behälter abfließen.

Die schraube (1) wieder montieren.

Den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge einfüllen und die korrekte Flüssigkeitsmenge einfüllen und die korrekte in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden.



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



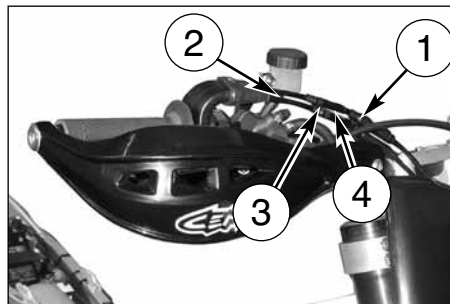
EINSTELLUNG DES GASSELZUGS

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

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

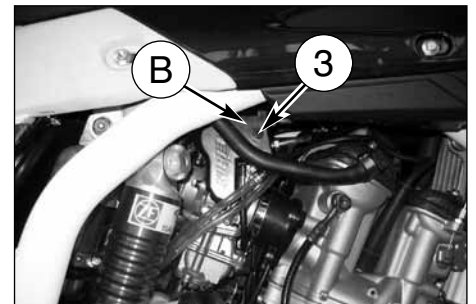
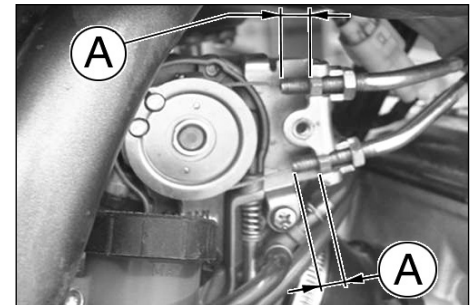
ACHTUNG * : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

ACHTUNG * : Das Fahrzeug mit beschädigtem Gasschaltungskabel zu benutzen beeinträchtigt die Fahrsicherheit bemerkenswert.



ANMERKUNG

Bei Ersatz der Kabel (1) und (2) Gas ist zur Remontage die Dimension A. 10mm im Foto geeignet zu beachten des Befehles notwendig. Wieder dann den Deckel von Schutz (B) durch die Schraube (3) zusammensetzen und die Eintragung der Kabel auf der Lenker vornehmen, wie zuvor beschreiben. Um die Operation von Ersatz der Kabel vorzunehmen, ist er notwendig den Behälter Treibstoff zu entfernen wie beschreibt zu Seite 25.



VERGASER-EINSTELLUNG

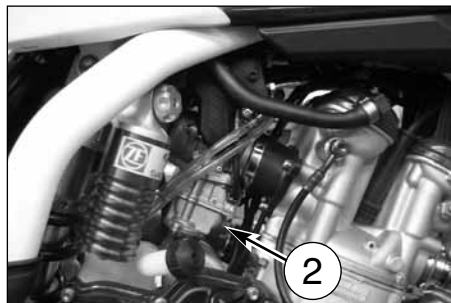
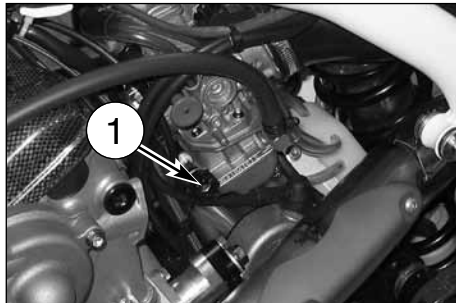
Die Einstellung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :

- Die Schraube zur Einstellung (1) des Drehzahlminimums drehen bis man einenziemlich hohen Lauf des motors erreicht (zur Erhöhung der Drehzahl im Uhrzeigersinn drehen, zur Verminderung derselben entgegen den Uhrzeigersinn).
- Die Einstellschraube (2) in Uhrzeigersinn vollständig festschrauben und dann um $1 + 1/2$ Umdrehungen öffnen.
- die Schraube (1) nach und nach lösen, bis der geeigneteste Leerlauf erhalten wird.

LEERLAUF-EINSTELLUNG

Die Einstellung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung:

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



ZÜNDKERZENKONTROLLE

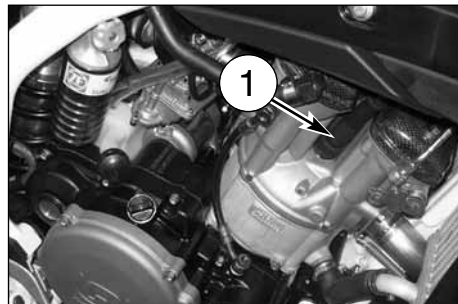
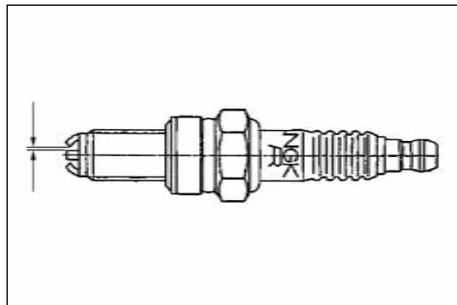
Folgende Kerze kommt zum NGK CR9EKB; der Elektrodenabstand beträgt 0,8 mm.

Eine grössere Entfernung kann Anlasschwierigkeiten und Überbelastung der Spule verursachen.

Eine geringere kann Beschleunigungsprobleme, Probleme des Funktionierens bei Niedrigstand und Probleme der Leistungen bei niedrigen Geschwindigkeiten verursachen nach Entfernen der Kappe (1).

Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird.

Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse.



Exakter Wärmewert:

Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken, und die Farbe ist hellbraun oder grau.

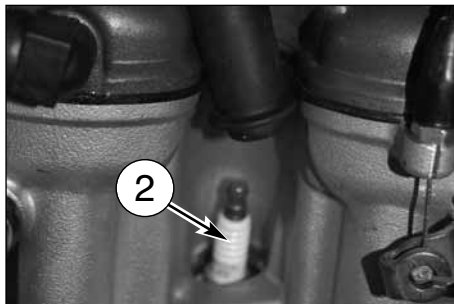
Hoher Wärmewert:

Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken und von dunklen Verkrustungen bedeckt.

Niedriger Wärmewert:

Die Kerze hat sich überhitzt, um die Spitze des Isolierstoffes ist glasig und hat eine weisse oder graue Farbe.

WARNHINWEIS*: Der eventuelle Austausch der Zündkerze mit einer "heißeren" oder "kälteren" ist mit äußerster Sorgfalt durchzuführen. Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann Frühzündungen verursachen mit möglichen Motorschäden. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann die Kohlenablagerungen erheblich erhöhen.



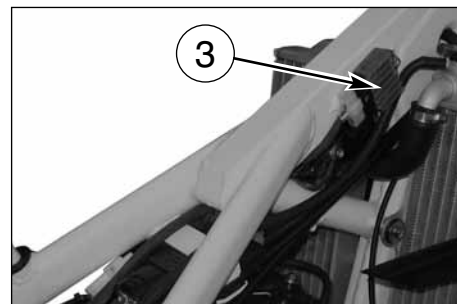
Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen.

Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (10÷12 Nm) anschrauben. Die Kerze lockern; sie dann wieder zum Paar von 10÷12 Nm verschließen.

Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

SPANNUNGSREGLER

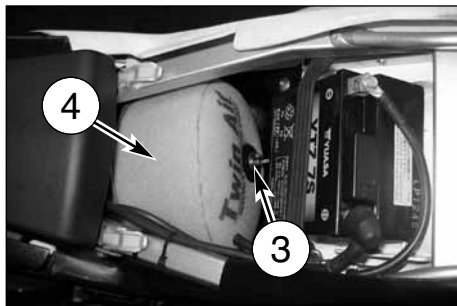
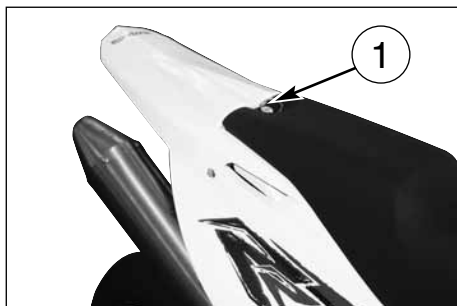
Der Spannungsregler (3) ist vorne an der rechten Rahmenseite.



KONTROLLE LUFTFILTER

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

Schraube (3) entfernen. Vollständiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.



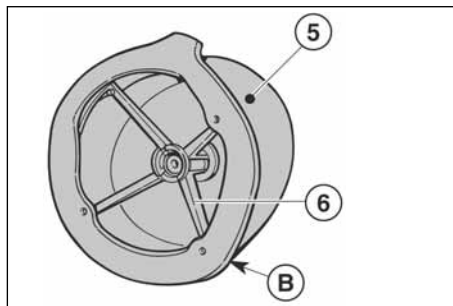
REINIGUNG LUFTFILTER

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen (AGIP "Filter clean foam air detergent fluid" oder ein ähnliches Produkt) und es sorgfältig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit).

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

ACHTUNG * : Zur Reinigung des Filterelementes kein Benzin oder Lösemittel mit geringem Entzündbarkeitspunkt benutzen ; es könnten Brände oder Explosionen auftreten.

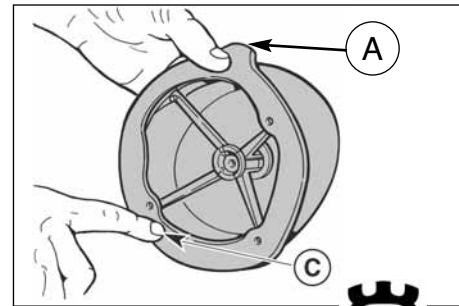
ACHTUNG * : Das Filterelement in einem gut belüftetem Bereich reinigen und sich nicht mit Funken oder Flammen dem Arbeitsgebiet nähern.



MONTAGE

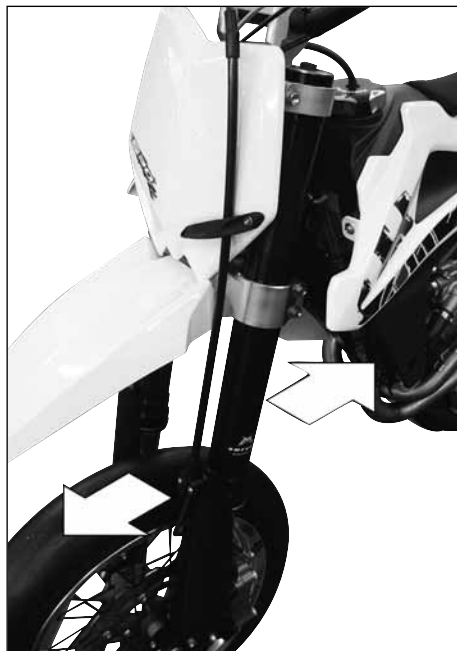
Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederaussetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil A nach oben gerichtet ist und die Kante B auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist. Die vorher abgenommenen Teile wieder anbringen (für die Batterie zuerst den Plus-Pol anschliessen).

ACHTUNG * : Im Falle der falschen Filtermontage könnte Schmutz und Staub eindringen und den schnellen Verschleiß der Kolbenringe und des Zylinders verursachen.



SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER

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



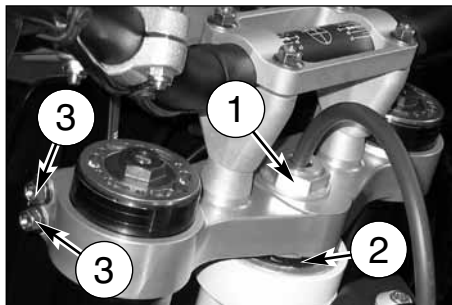
Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:

- Die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen.
- Die vier Schrauben (3) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen
- Die Nutmutter (2) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist
- Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugmoment von $8\div 9 \text{ Kgm.}(78,4\div 88,3 \text{ Nm})$ sichern.
- Die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit $22,5\div 26,5 \text{ Nm}(2,3\div 2,7 \text{ Kgm})$.

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

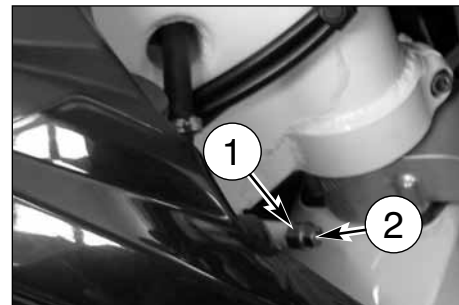
ANMERKUNG

Die Neigung der Lenkung kann über die Buchsen (siehe Seite 75) und gemäß der entsprechenden Anleitung geändert werden.



EINSTELLUNG LENKEINSCHLAG

Der Lenkeinschlag kann über die Stellvorrichtungen an den Seiten des Lenkrohrs wie folgt eingestellt werden: Die Kontermutter (1) lösen und die Einstellschraube (2) soweit verschieben, bis der gewünschte Lenkeinschlag eingestellt ist, anschließend die Kontermutter (1) wieder festziehen. Der Lenkeinschlag muss auf beiden Seiten um den gleichen Wert geändert werden.



STEUERHEBELEINSTELLUNG UND STANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT FÜR DIE VORDERRADBREMSE

Der Hebel am Lenker kann auf die Handgröße des Fahrers eingestellt werden. Um den Hebel an den Griff anzunähern, die Stellvorrichtung (1) GEGEN DEN UHRZEIGERSINN drehen. Um den Hebel vom Griff zu entfernen, die Stellvorrichtung (1) IN UHRZEIGERSINN drehen.

Der Flüssigkeitsstand im Behälter am Hauptbremszylinder darf nie unter den Mindeststand (2) abfallen, der am transparenten Behälter angegeben ist.

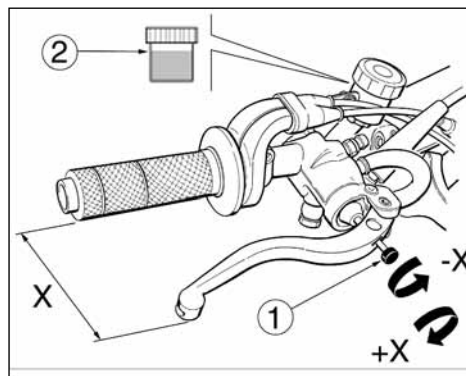
Ein eventuelles Sinken des Flüssigkeitsstands kann zu Eindringen von Luft in die Anlage und damit einer Verlängerung des Hebelweges führen.

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

WARNHINWEIS * : Keine Bremsflüssigkeit auf gelackte Flächen oder transparente Teile (z.B. Scheinwerferlinsen) gießen.

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

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



EINREGULIERUNG DER STELLUNG DES HINTEREN BREMSPEDALS

Die Stellung des hinteren (3) Bremspedals in Bezug auf den Fussrasthalter kann gemäss den persönlichen Anforderungen wie folgt eingestellt werden:

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

Nach Abschluss der Einstellung muss der Leerhub des Pedals entsprechend der folgenden Anleitungen eingestellt werden.

LEERHUBEINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE

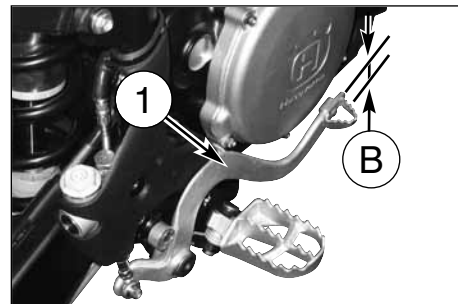
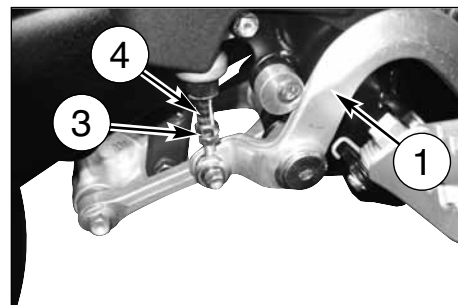
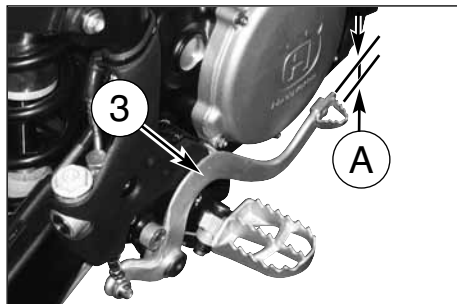
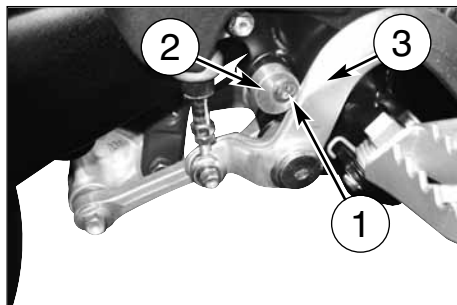
Das Pedal (1) der hinteren Bremse muss einer Leerhub (B) von 5 mm. vor dem Anfang der bremsenden Wirkung haben.

Wenn nicht, mit der Einstellung auf diese Weise vorgehen:

- die Mutter (3) lösen;
- den Pumpensteuerungsstab (4) bewegen, um den Leerhub grösser oder kleiner zu machen;
- nach Ausführung der Operation, die Mutter (3) wieder spannen.

ACHTUNG

Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, dann werden die Bremsbeläge schnell verschleissen, mit der Folge, dass DIE BREMSE.



KONTROLLE FLÜSSIGKEITSSTAND

Der Stand (A) soll zwischen den Markierungen des Pumpenbehälter liegen.

STEUERHEBELEINSTELLUNG UND ÖLSTAND DER HYDRAULISCHEN KUPPLUNG PRÜFEN

Der Leerweg (A) Muss Mindestens 3 mm Betragen.

Die Position des Hebels auf der Lenker kann geändert werden, für jede Handgröße.

Um sich dem Drehknopf den Hebel zu nähern, ist er notwendig im Kreise das Register (B) in STUNDENEM Sinn zu schwingen.

Um vom Drehknopf den Hebel zu entfernen, ist er notwendig im Kreise ENTGEGEN DER UHRZEIGERRICHTUNG das Register (B) zu schwingen.

Zur Durchführung des Arbeitsgangs folgendermassen vorgehen:

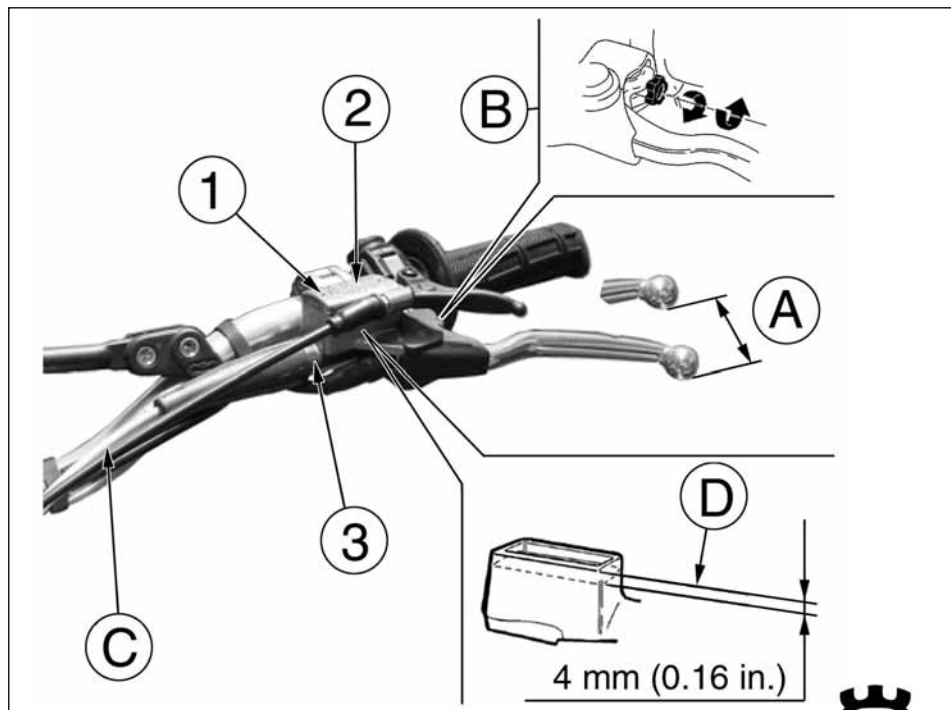
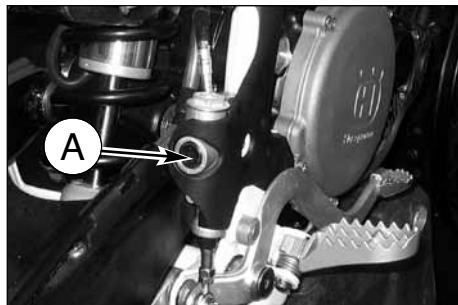
- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen;

- den Zylinder (3) des Befehles Kupplung waagrecht und prüfen, daß der Stand der Flüssigkeit nicht ist unter 4 mm (0.16 in.) von der höheren Grenze (D) vom Körper der Pumpe;
- wenn notwendig, des flüssig vorgeschriebenen Types hinzufügen (auf der TABELLE VON SCHMIERUNG die zur Seite 8 ist sehen).

WARNHINWEIS *: KEINESFALLS Bremsflüssigkeit Einfüllen.

Zum Anbauen ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (C) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.



ENTLÜFTEN DER HYDRAULISCHEN KUPPLUNG

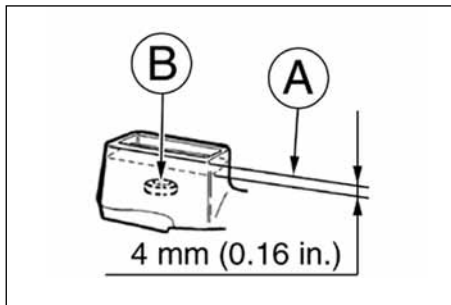
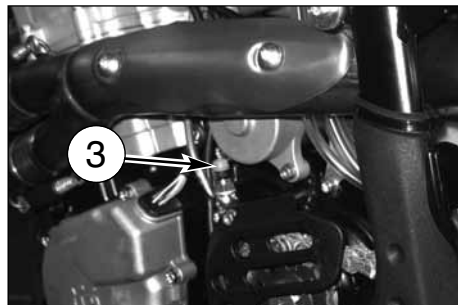
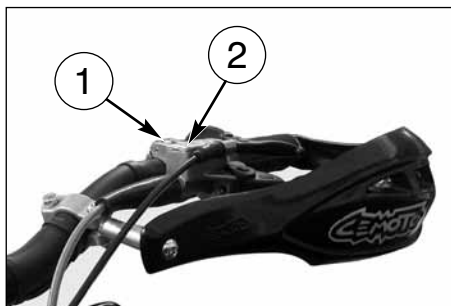
Zur Durchführung des Arbeitsgangs folgendermassen vorgehen:

- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen;
- Den Entlüftungsnippel (3) entfernen;
- Statt dessen die mit Flüssigkeit (Siehe Seite 8 "SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN").

WARNHINWEIS *: KEINESFALLS Bremsflüssigkeit Einfüllen.

- die Operation fortsetzen bis, vom Loch (B) das auf dem Körper der Pumpe ist, wird die Flüssigkeit nur OHNE Bläschen von Luft ausgehen.

Kontrollieren, daß der Stand der Flüssigkeit nicht ist unter 4 mm es pumpst vom Obergeschoß (A) des Körpers.



EINSTELLUNG DER AUFHAENGUNG IM HINBLICK AUF BESONDERE GEGEBENHEITEN DER RENNSTRECKE

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

HARTES GELÄNDE

Gabel : Weichere Einstellung in Kompression

Stoßdämpfer : Weichere Einstellung in Kompression.

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

SANDIGES GELÄNDE

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

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

SCHLAMMIGES GELÄNDE

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

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

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

ANMERKUNG :

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

Die Standard-Einstellungen und die Einstellverfahren sind auf den folgenden Seiten angegeben.

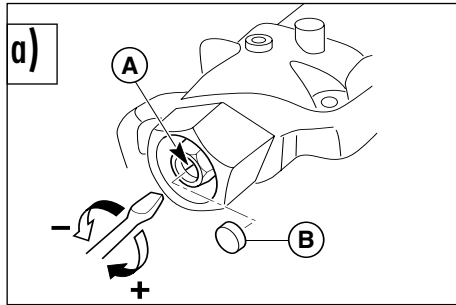


EINSTELLUNG DER GABEL

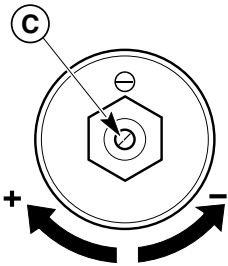
a) EINFEDERUNG (unteres Stellglied)

Standardjustierung: -15 Klicks

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



b)



b) AUSFEDERUNG (oberes Stellglied) Standardjustierung: - Standardjustierung: -15 Klicks

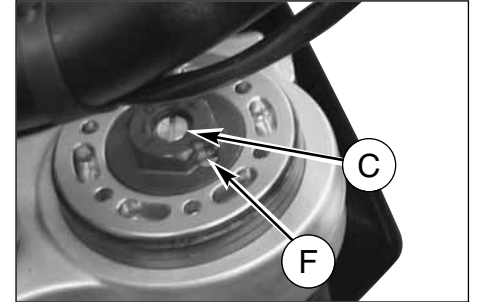
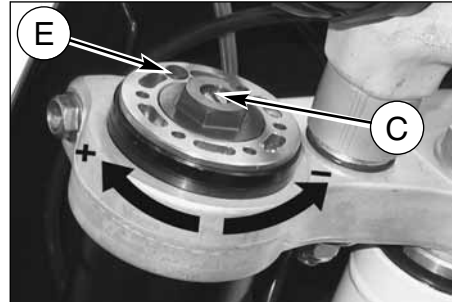
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

c) LUFTABLASS (muss nach jedem Rennen vorgenommen werden). Das Fahrzeug auf den Hauptständer stellen, die Gabel vollständig ausfahren, die Kappe (E) abnehmen und mit einer Spitze auf das kleine Ventil drücken. Die Kappe wieder anbringen.

ACHTUNG!

NIEMALS die Schraube (F) lockern.

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

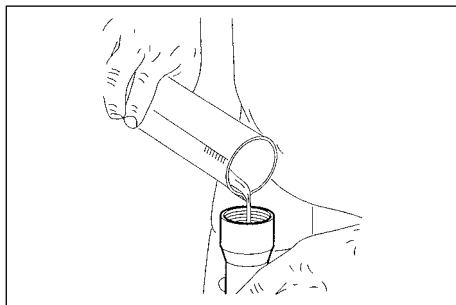


ÖLSTAND GABEL

Für ein korrektes Funktionieren der Gabel ist es notwendig, dass die vorgeschriebene Ölmenge in beiden Beinen vorhanden ist.



ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT : 310 cm³



ANMERKUNG

Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.

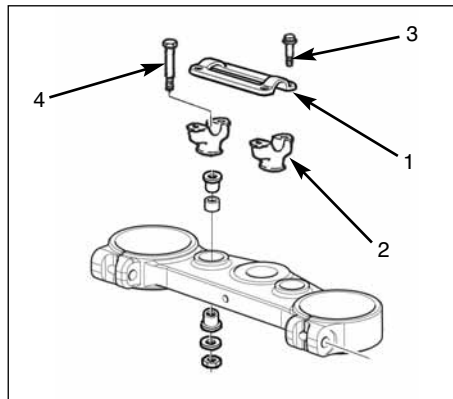
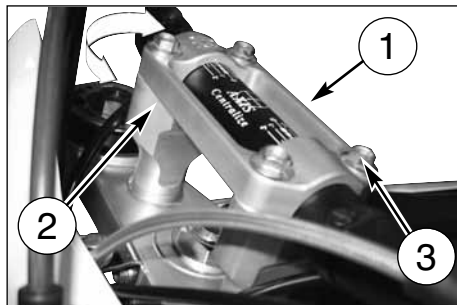
LENKER POSITION HÄNDERN

Um sich besser an Ihre Fahransforderungen anpassen zu können, kann die Lenkerposition geändert werden.

Um diese Operation vorzunehmen, ist es 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).



EINSTELLUNG STOSSDAEMPFER

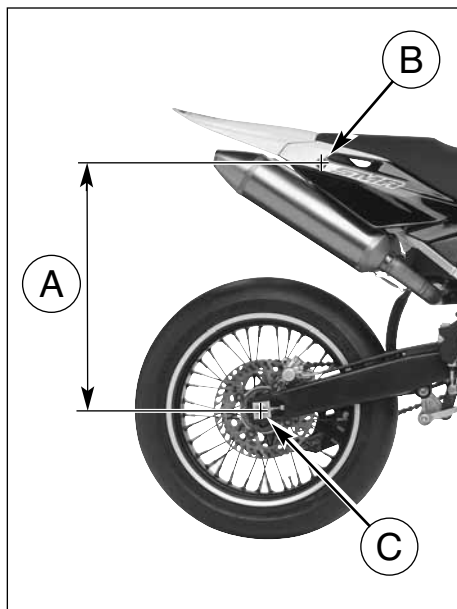
Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.

Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:

1. Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.
2. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.

B: Paneel-Befestigungsschrauben-Achse

C: Hintere Radzapfen-Achse

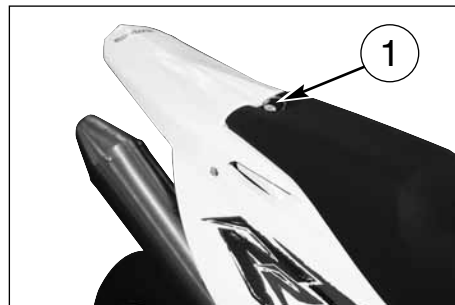


4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.

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

5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichen, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen (Gehen sie wie folgt vor).

ACHTUNG * : Niemals den Stoßdämpfer ausbauen, da er Gas unter Druck enthält. Wegen größerer Eingriffe sich mit dem Husqvarna-Händler in Verbindung setzen.

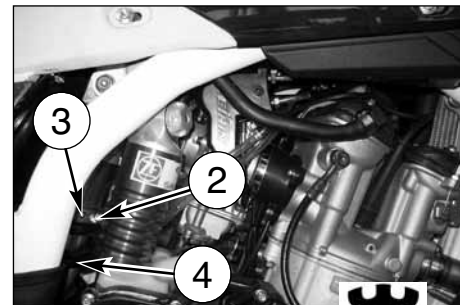


EINSTELLUNG VORSPANNUNG STOSSDAEMPFERFEDER

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

1. Den hinteren Bolzen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, die Sitzbank ausbauen und die rechte seitliche Verkleidung abmontieren.
2. Den Einstell-Gewinding (3) der Feder (4) reinigen.
3. Mit einem 4mm T-Schlüssel die Schraube (2) des Gewinderings (3) lösen.
4. Den Einstell-Gewinding bis auf die gewünschte Position drehen.
5. Die Einstellung abhängig von Ihrem Gewicht und Fahrstil vornehmen und anschließend die Schraube (2) wieder richtig festziehen.
6. Die rechte seitliche Verkleidung und die Sitzbank wieder einbauen.

ACHTUNG * : Darauf achten, daß das warme Auspuffrohr beim Einstellen des Stoßdämpfers nicht berührt wird.



EINSTELLUNG HYDRAULIKBREMSE STOSSDAEMPFER

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

A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:

1) Niedrige Dampfungsgeschwindigkeit:

- 15 Klicks (± 2 Klicks)

(Einstellschraube 1)

2) Hohe Dampfungsgeschwindigkeit:

- 15 Klicks (± 2 Klicks)

(Einstellschraube 2)

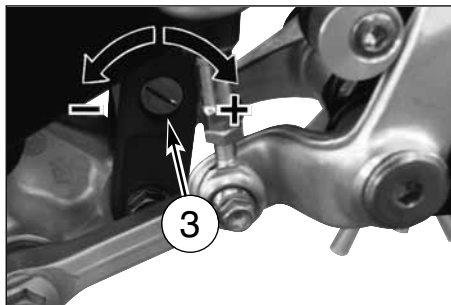
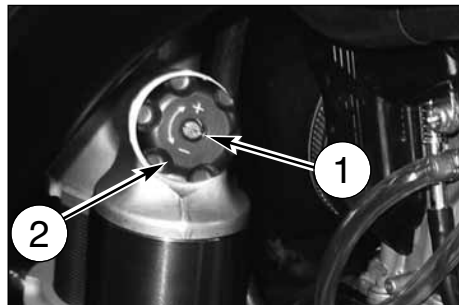
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraube (1) und (2) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt.

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:

- 18 Klicks (± 2 Klicks)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (3) 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.



KETTENEINSTELLUNG

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

Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt. (Bild A).

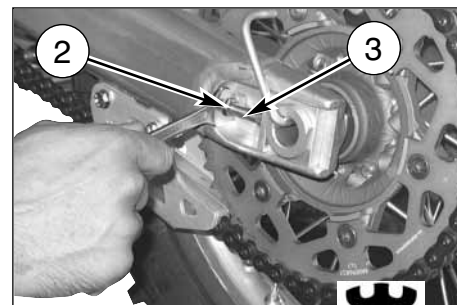
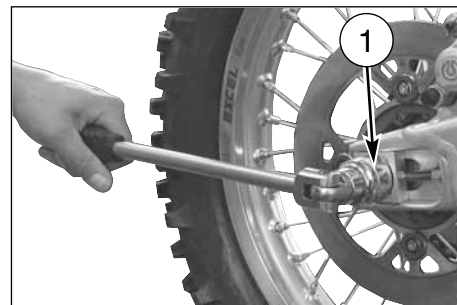
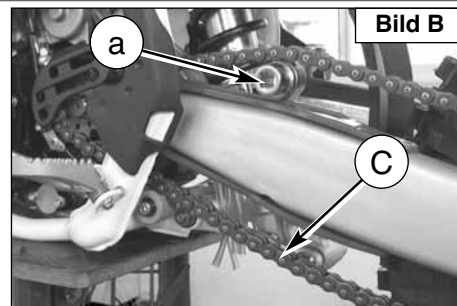
Schnelleinstellung (Bild B).

An der in der Abbildung gezeigten Stelle ein Buchse (a) mit einem Durchmesser von 35 mm einsetzen (oder alternativ einen Abstandhalter mit gleichen Abmessungen) und prüfen, ob der untere Kettenbereich (C) leicht gespannt ist.

Andernfalls wie folgt vorgehen:

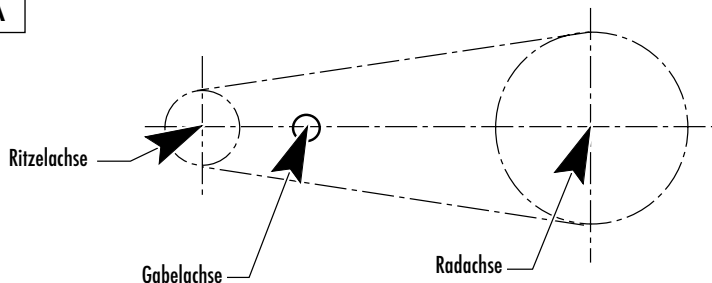
- Auf der rechten Seite mit einem 27 mm-Steckschlüssel die Befestigungsmutter (1) der Radachse lösen.
- Die Kontermuttern (2) an beiden Kettenspannern mit einem 12 mm-Schlüssel lösen, und die Schraube (3) soweit verstellen, bis die richtige Spannung erhalten ist.
- Nach der Einstellung die Kontermuttern (2) und die Radachsmutter (1) wieder festziehen.

Nach der Einstellung immer die Radausrichtung kontrollieren.



A = 0±2 mm (0±0.08 in.)

Bild A



KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

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

STANDARD	ZULÄSSIGER GRENZWERT
317,5 mm	323 mm

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

Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zähne des hinteren Kranzes zu überprüfen. In der Abbildung sind die Zähne mit normalem und unzulässigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulässigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser auszutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

ACHTUNG * : Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.

Anmerkung * : Bei Vorhandensein von schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kranz, Ritzel und Kette lagern, eine weitere Spannung der Kette. Die Benutzung des Motorrads auf schlammigen Geländen erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und hinterem Kranz erheblich.

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.

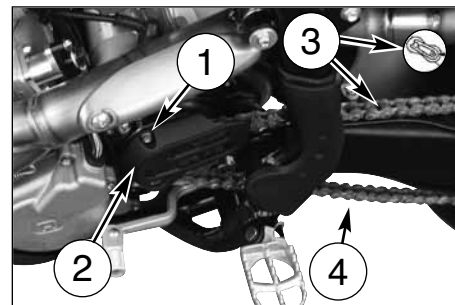
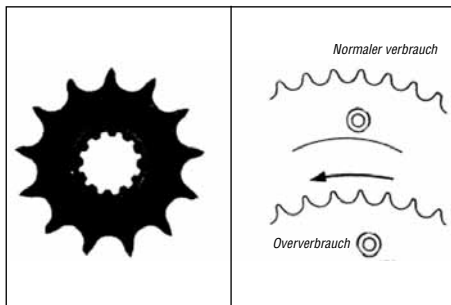
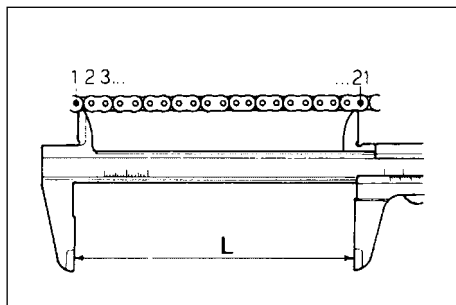
Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen :

1- Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hintererrad vom Boden abgehoben ist.

Abnehmen: die Schrauben (1), der Schutz (2) vom Ritzel, das Clip (3), die Verbindung (4) und das Treibkette (4) entfernen.

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



- 2- Überprüfen, daß die Kette nicht abgenutzt oder beschädigt ist. Die Kette immer gemäß der Tabelle der periodischen Wartung austauschen oder falls die Rollen oder die Glieder beschädigt sind.
- 3- Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.
- 4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.

Waschen der Ketten ohne OR-Ringe (*)

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

Waschen der Kette mit OR-Ringen

Mit Petroleum, Naphtha oder Paraffinöl waschen, kein Benzin, Trichloräthylen oder Lösemittel benutzen, um die OR-Ringe nicht zu beschädigen. In Alternative spezifische Spray für Ketten mit OR-Ringen benutzen.

Schmierung der Kette ohne OR-Ringe (*)

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

(*) : SMR 450-R / SMR 530-R

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 (a) montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt (unteres Bild).

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 37. beschrieben.

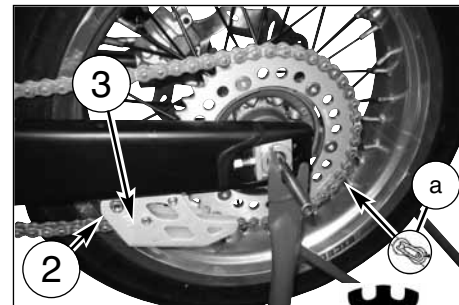
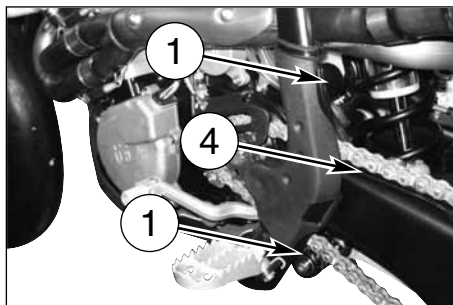
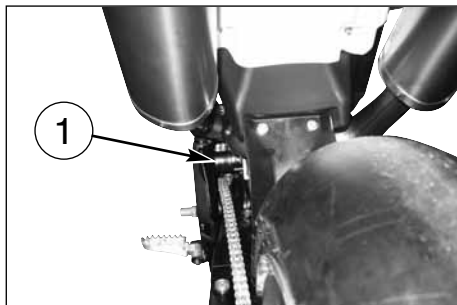
WARNHINWEIS : Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

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.

- | |
|-------------------------|
| 1- Kettenspannungsrolle |
| 2- Kettenführungsrolle |
| 3- Kettenführung |
| 4- Kettenschuh |
| a- Verbindungsklammer |



ABNEHMEN DES VORDERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.

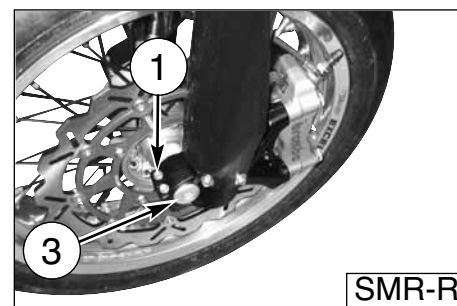
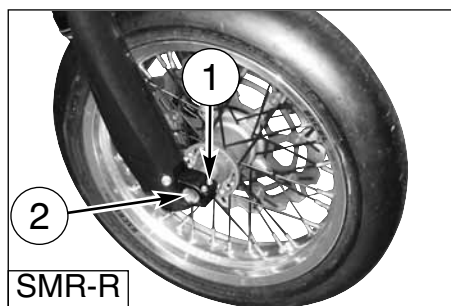
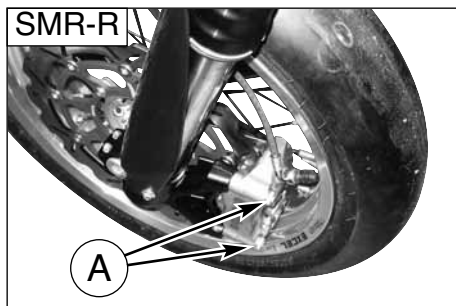
den Bremsattel abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben (A).

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.

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.



ZUSAMMENBAU DES VORDERRADS

Das Distanzstück, linke Seite, auf der Radnabe des Rades montieren.

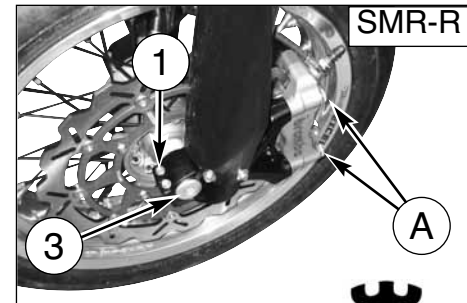
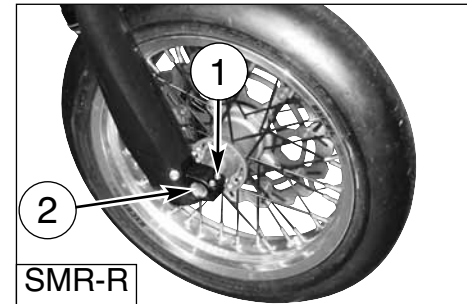
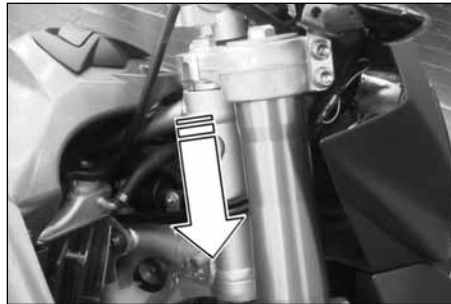
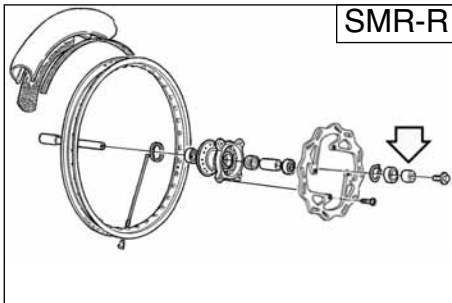
Das Rad in der Weise zwischen die zwei Gabelhuelen einsetzen. Auf der rechten Seite den Radbolzen (2), der bereits geschmiert wurde, einfuehren und bis zum Anschlag auf dem linken Gabelzinken einschlagen; waehrend dieses Vorganges, sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (3) auf der linken Seite der Gabel anschrauben OHNE festziehen. Nunmehr etwas pumpen und die Lenkstange nach unten druecken, bis eine fachgerechte Fluchtung der Gabelschaefte erreicht ist. Stoppen: die Schrauben (1) auf der rechte Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), die Schraube (3) auf die linke Seite (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) und die Schrauben (1) auf der linke Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

Den Bremssattel auf die Bremsscheibe aufsetzen, an der entsprechenden Halterung anbringen und die beiden Schrauben (A) mit 5,5 Nm / 2,6 Kgm / 18.8 ft-lb festziehen.

Pruefen, ob die Bremsscheibe zwischen den Bremsbelaege des Festsattels ohne Widerstaende dreht.

ANMERKUNG

Hebel soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe.



ABNEHMEN DES HINTERRADS

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 nach dem Wiederausammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.

Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG

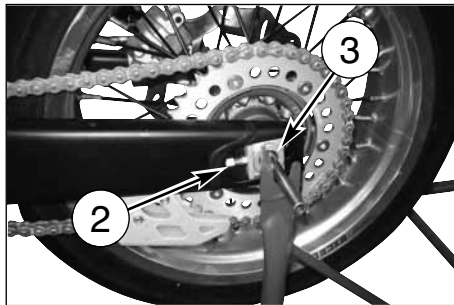
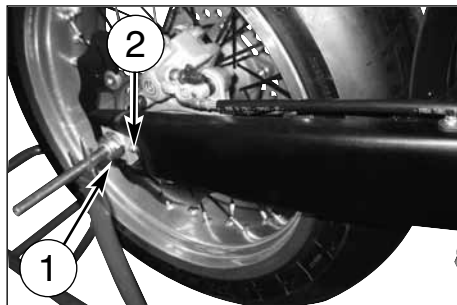
Bei abgezogenem Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.

Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Pedal soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe.

REIFEN

Die Reifen sollen immer mit dem richtigen auf Seite 8 angegebenen Druck aufgeblasen werden.



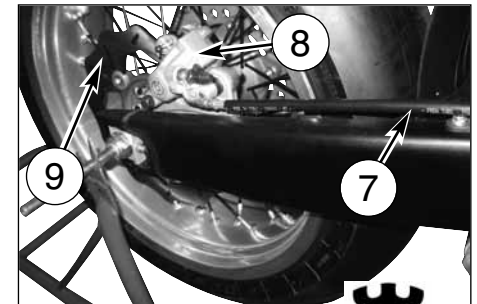
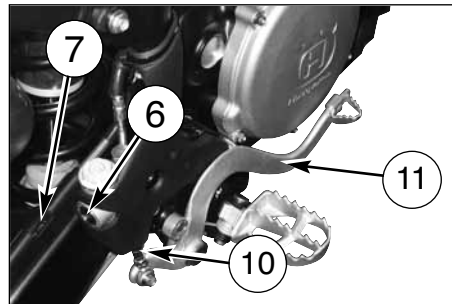
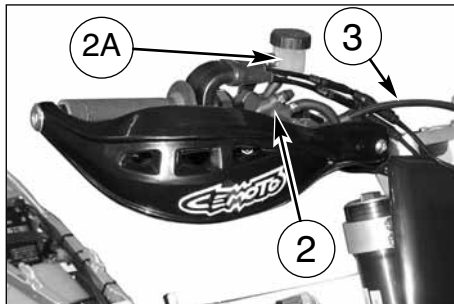
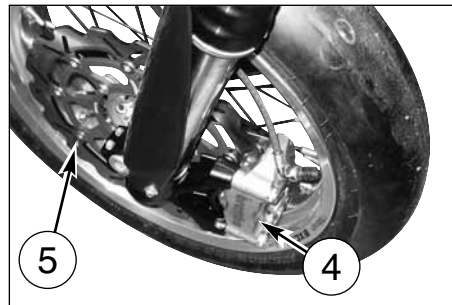
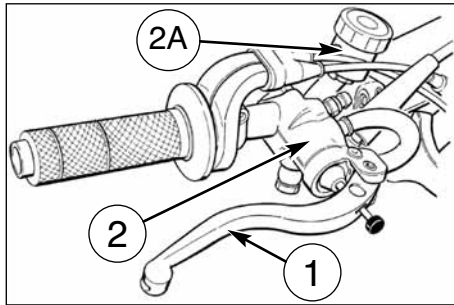
BREMSEN

Hauptbestandteile sind: die Bremspumpe mit dazugehörigem Hebel (vorderseitig) oder Fusshebel (hinterseitig), die Leitung, die Zange und die Scheibe.

LEGENDE

- 1. Steuerhebel vordere Bremse
- 2. Vordere Bremspumpe
- 2A. Ölbehälter
- 3. Vorderer Schlauch

- 4. Vorderer Bremszange
- 5. Vorderer Brems Scheibe
- 6. Hinterer Bremsölbehälter
- 7. Hinterer Schlauch
- 8. Hinterer Bremszange
- 9. Hinterer Brems Scheibe
- 10. Hinterer Bremspumpe
- 11. Bedienungspedal hintere Bremse



DEMONTIERUNG BREMSBELAEGE

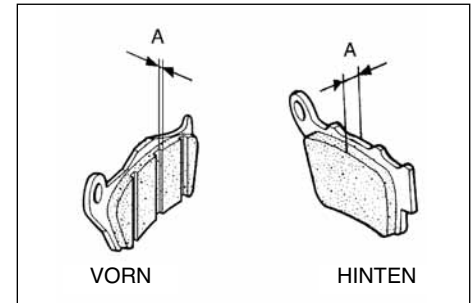
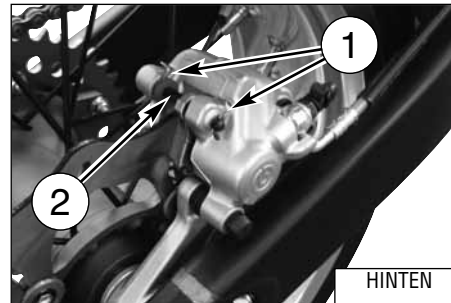
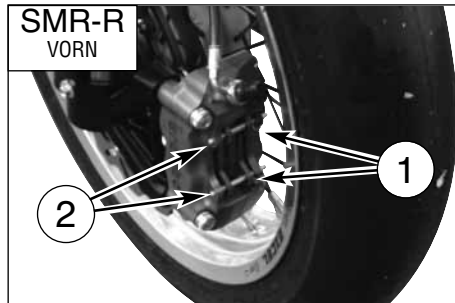
- Die Feder (1) zu wegnehmen.
- Die Bolzen (2) zu abnieten.
- Die Bremsbeläge zu wegnehmen.

ACHTUNG!

Bremshebel oder-fusshebel bei Demontierung der Belaege nicht betatigen.

VERSCHLEISSBREMSBELAEGE

- a) Vorn darf die Dicke "A" nicht unter jener liegen, die auf den Verschleißkontrollkerben hervorgehoben ist;
- b) Hinten darf die Dicke "A" nicht geringer als 3,8 mm. sein.
- Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.



REINIGUNG BREMSBELAEGE

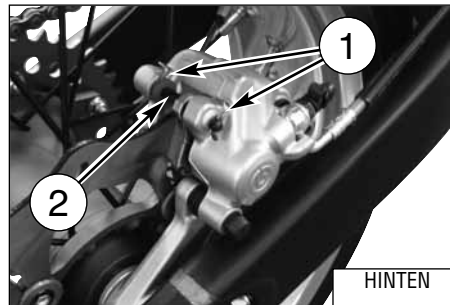
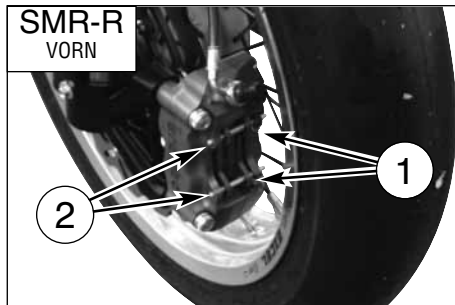
Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsflüssigkeit oder Öl auf den Belägen oder auf den Scheiben gibt. Beläge und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Flüssigkeit oder Öl mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmöglich ist, Beläge ersetzen.

MONTAGE BREMSBELAEGE

- Die neuen Bremsbeläge montieren.
- Die zwei Zapfen (2) und die Feder (1) wiederanbringen.

ACHTUNG!

Motorrad erst fahren, wenn der Bremshebel oder -fußhebel vollständig wirksam sind. Hebel oder Fußhebel soweit pumpen, bis die Beläge die Scheiben berühren. Beim ersten Versuch mit dem Hebel oder mit dem Fußhebel wird die Bremse unwirksam sein.



BREMSSCHEIBENFLATTERN

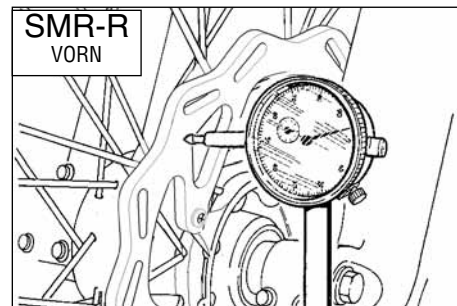
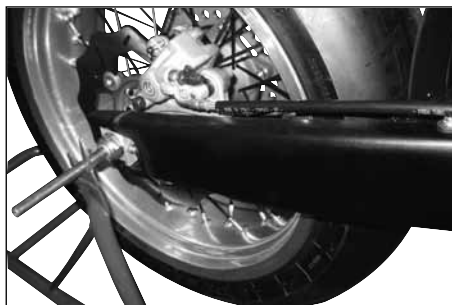
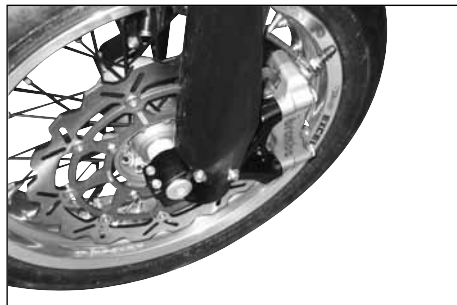
Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen.

Scheibendicke

SCHEIBE	STANDARD	BETRIEBS- GRENZE
Vorderrad	5 mm	4,5 mm
Hinterrad	4 mm	3,5 mm

SCHEIBENFLATTERN

Scheibenflattern messen. Betriebsgrenze fuer beide Scheiben: 0,15 mm. Bei Ueberschreitung der Verschleissgrenze Scheiben ersetzen.



SCHEIBENREINIGUNG

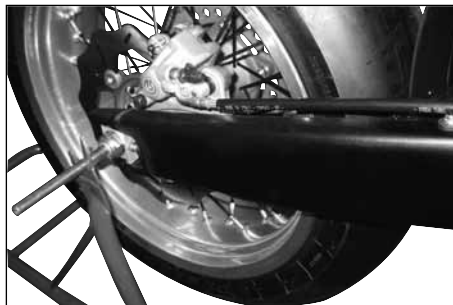
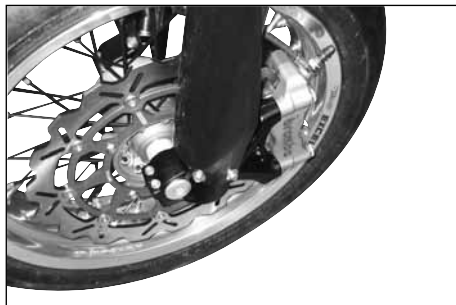
Eine niedrigere Bremswirkung kann mit Eilspuren auf der Scheibe zusammenhängen. Öl oder Fett auf der Scheibe können mit Hilfe eines leichtentzündlichen Lösungsmittel wie Azeton oder ähnliche gereinigt werden.

FLUESSIGKEITSWECHSEL

Die Bremsflüssigkeit kontrollieren und gemäß Wartungstabelle oder, falls sie schmutzig oder wässrig ist, ersetzen. Flüssigkeit nicht unter Regen oder mit starkem Wind wechseln.

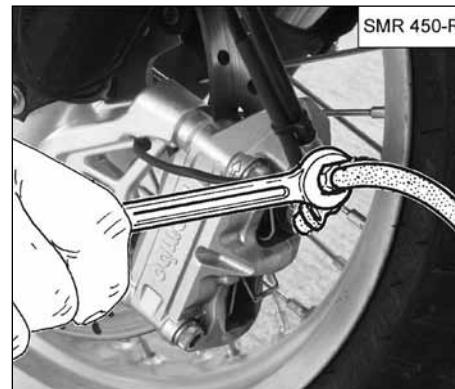
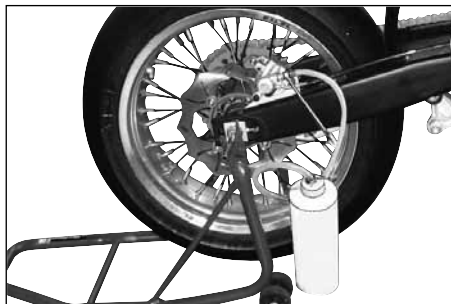
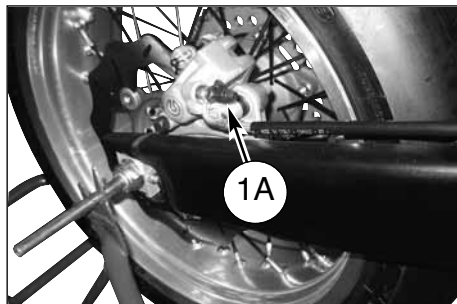
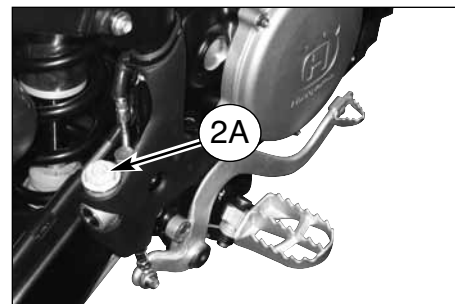
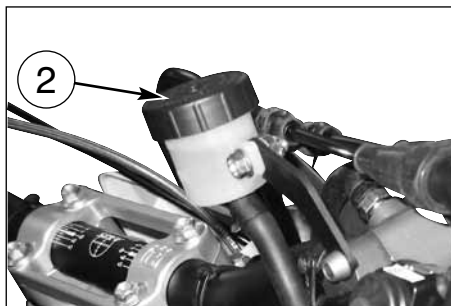
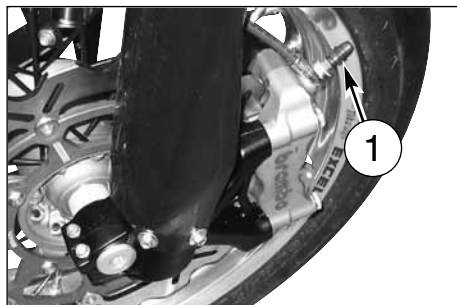
ACHTUNG!

- *Nur Flüssigkeit aus versiegelten Gebinden verwenden (DOT 4). Schon gebrauchte Flüssigkeit nie verwenden.**
- *Verschmutzungen wie Schmutz, Wasser, usw. sollen nicht in den Behälter gelangen.**
- *Um eine Verschmutzung der Flüssigkeit zu vermeiden, den Bremsflüssigkeitsbehälter nicht ohne Deckel lassen.**
- *Flüssigkeit sorgfältig handhaben, um lackierte Teile nicht zu beschädigen.**
- *Flüssigkeit zwei verschiedener Marken nicht mischen. Das hätte eine Senkung des Kochpunktes als Folge mit darauffolgendem Unwirksamwerden der Bremse und Beschädigung der Gummitteile.**



Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorgehen:

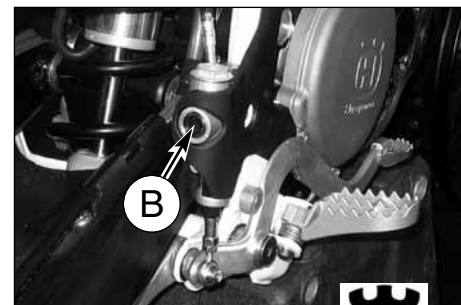
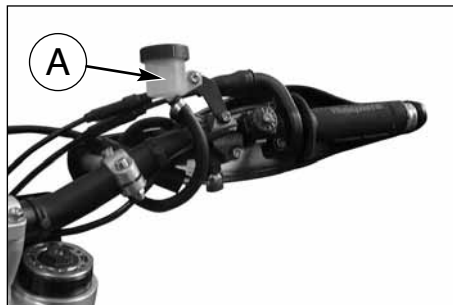
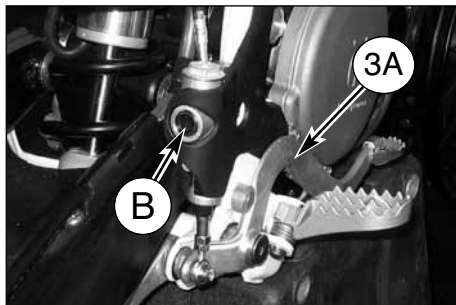
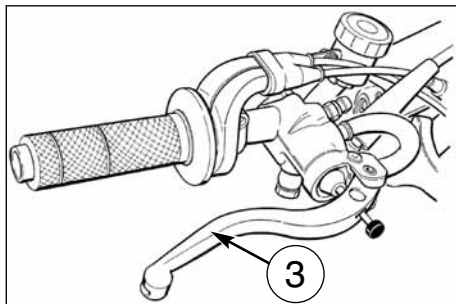
- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Röhrrende in einen Behälter einführen.
- Pumpendeckel (2) oder (2A: Schlüssel von 21 mm) und Gummibalg entfernen.
- Das Ablaßventil auf der Zange öffnen.



- Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Flüssigkeit vollständig abfließen zu lassen.
- Entleerungsventil schliessen und Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen.
- Entleerungsventil öffnen, Hebel oder Fusshebel betätigen, Ventil bei noch gedrücktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lüften .
- Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollständig vollist und die Flüssigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.

- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen ,sowohl vorne als auch hinten.

Nach dem Ersatz des Bremsflüssigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen wie es wird zu den Seiten beschrieben 51 und 52.



ACHTUNG!

Die Bremsflüssigkeit greift lackierte Oberflächen schnell an; eventuelle Spuren sofort beseitigen.

*** Die Bremsflüssigkeit kann reizen; Berührung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Berührung, die betreffende Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Auge handelt, einen Arzt holen.**

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.



ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE

Der Ablauf der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitswechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.

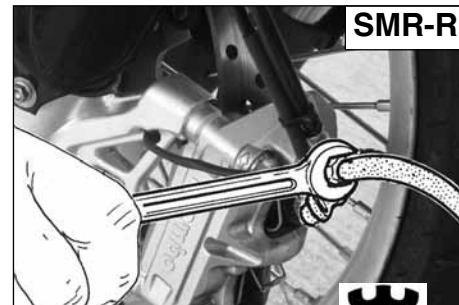
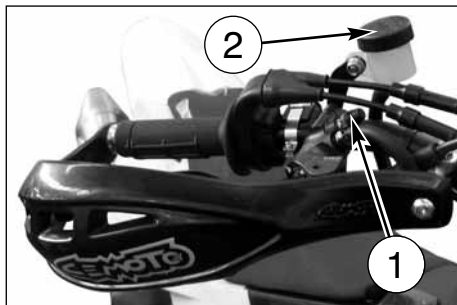
In der vorderen Bremsanlage, der Ablauf muß dann Premiere auf die Steuerung auf der Lenker auf die Zange geschehen: die Operationen, von vornehen, sind die derselbe. Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.

- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Ablaufventil anbringen und das andere Röhrrende in einen Behaelter ein-fuehren (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrrende ständig in der Flüssigkeiteingetaucht ist).

- Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behaelter mit frisher fluessigkeit fuellen.

- Das Ablaufventil öffnen und wiederholt den Hebel betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrchen bemerkt: jetzt das Ablassventil schließen.



- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.

ACHTUNG!

Bei der Entleerung soll der Flüssigkeitsstand im Behälter nie die min. Markierung unterschreiten.

Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm
(12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



Die Bremsflüssigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten.

Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablaßvorgang erleichtert wird.

Falls das Motorrad während eines Wettrennens Stürzungen unterliegt, oder nach Werkstatt-Reparaturen Elastizität des Bremshebelhubs mit nachfolgendem Mangel der Bremstätigkeit aufweisen sollte, ist es zweckmäßig, den Abfluß des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen.

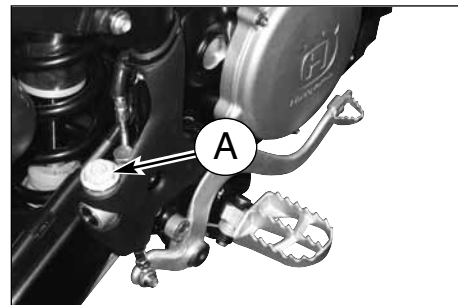
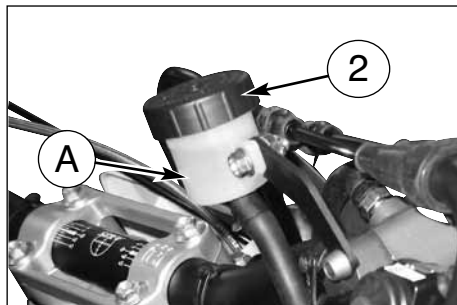
Der Abfluß beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.

ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden dann Flüssigkeitwechsel oder wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Behälterdeckel (A) (Schlüssel von 21 mm) und Membran herausnehmen; Behälter mit frischer Flüssigkeit (DOT 4) füllen.



- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil (1) anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.

- Fusshebel (2) 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 (1) zu montieren, Fluessigkeitsstand (B) im Behaelter kontrollieren.

Ist die Entleerung korrekt durchgefuehrt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

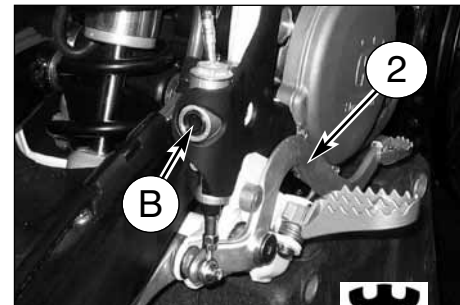
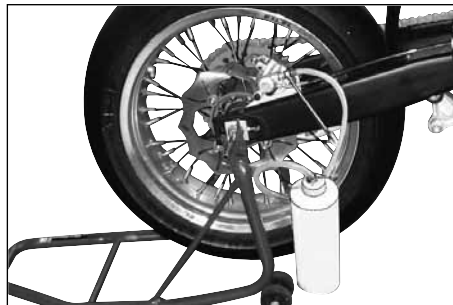
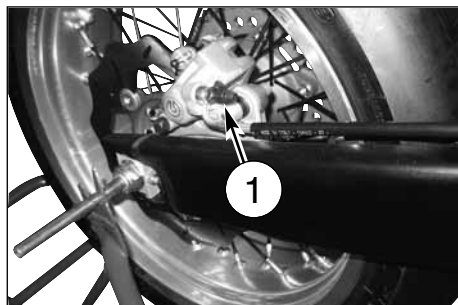
BEMERKUNGEN

Wenn der Hebel- oder Fusshebelhub nach einem Sturz im Wettfahren oder nach einer Reparatur elastisch wird mit darauffolgender niedriger Bremswirkung, soll die Anlage wie oben beschrieben entleert werden.

ACHTUNG!

Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.

Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



AUSPUFFDÄMPFER

Der Dämpfer vermindert das Geräusch des Auspuffs, ist aber auch integrierender Teil der Auspuffanlage und als solcher beeinflussen seine Zustände die Leistungen des Motorrads. Die bemerkenswerte Erhöhung des Auspuff-Geräuschs ist ein Zeichen des Verfalls des schalldämpfenden Materials auf dem gelochtem Rohr im Innern des Dämpfers.

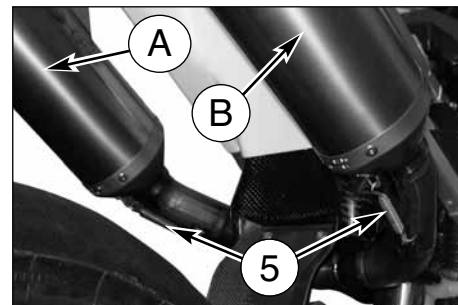
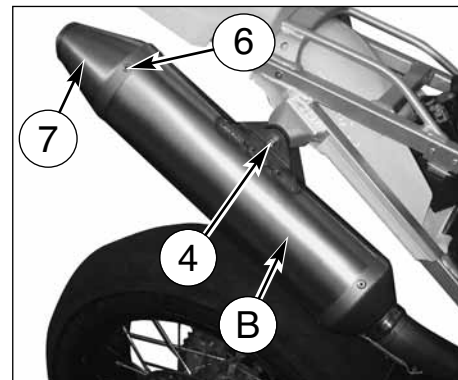
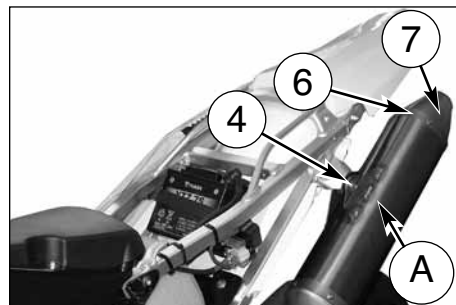
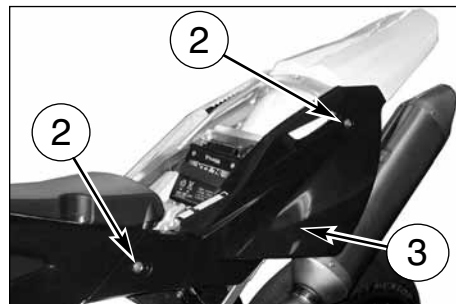
WARNHINWEIS* : Das schalldämpfende Material bei jedem Wettrennen überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

AUSTAUSCH DES SCHALLDÄMPFENDEN DÄMPFERMATERIALS

Den hinteren Befestigungsbolzen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen und die Sitzbank ausbauen. Mit einem 8 mm T-Schlüssel die Schrauben (2) abschrauben und die seitliche Verkleidung abmontieren (gleiches Verfahren auch auf der rechten Seite). Mit einem 8 mm T-Schlüssel außen und einem 10 mm Schlüssel innen die Befestigungsschraube (4) des Schalldämpfers entfernen. Die Feder (5) entfernen und den Schalldämpfer (A) oder (B) herausziehen. Die vier hinteren Nieten (6), die Schelle und das Auspuff-Endteil (7) entfernen.

Das innere Rohr abziehen und den Austausch des schalldämpfenden Materials durchführen. Wieder zusammensetzen: den Rechten Streifen und den Sattel.

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



REVISION DES RADS

Die tabelle zeigen die Kontrollwerte für die Reifenfelge und die Radachse.

Anmerkung*: ist die Felge übermäßig verbogen, muß sie ausgetauscht werden.

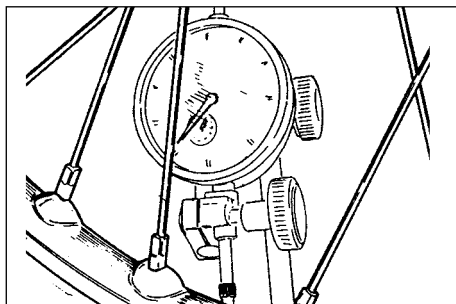
SPEICHENFELGEVERFORUNG

	STANDARD	MAX. VERSCHLEISSGRENZE
Seitenschleudern	unter 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Exzentrizität	unter 0,8 mm	

RADSPEICHEN

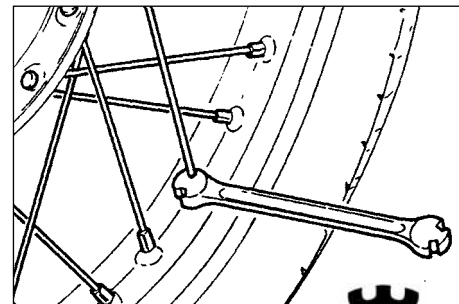
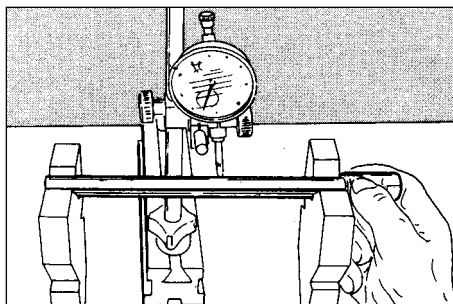
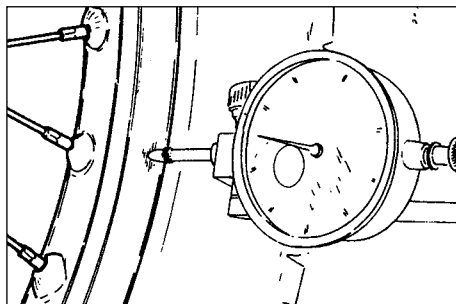
Sich vergewissern, daß alle Nippel gut angezogen sind, und falls erforderlich, erneut anziehen.

Eine unzureichende Spannung beeinträchtigt die Stabilität des Motorrads; zur Durchführung einer sofortigen Überprüfung einfach mit einer Metallspitze (zum Beispiel Schraubenzieherspitze) gegen die Speichen klopfen: ein lebhafter Klang zeigt die richtige Anziehung an, ein dumpfer Klang zeigt an, daß eine erneute Anziehung erforderlich ist.



BIEGEN DER RADACHSE

Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln. Falls die Achse innerhalb des vorgeschriebenen max. Wertes nicht gerichtet werden kann (0,2 mm), ist sie auszuwechseln.



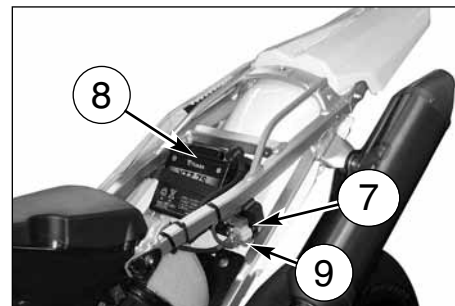
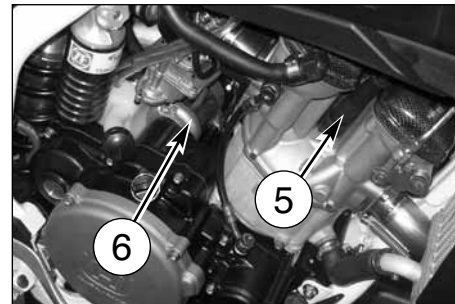
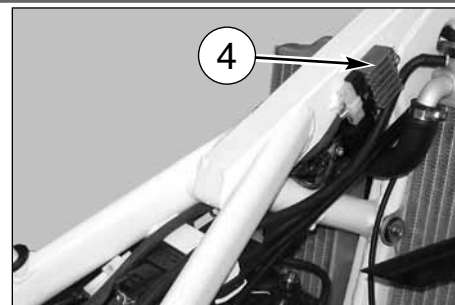
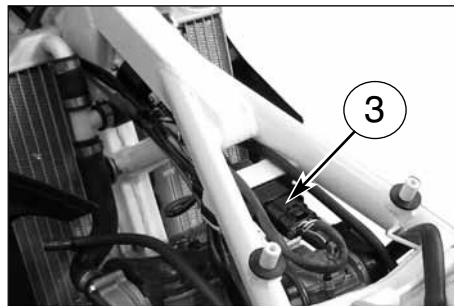
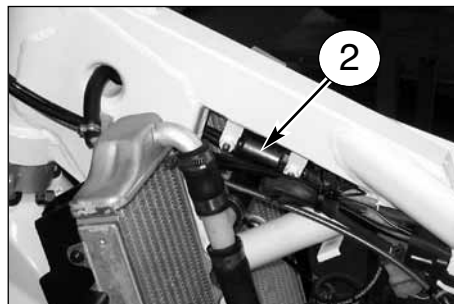
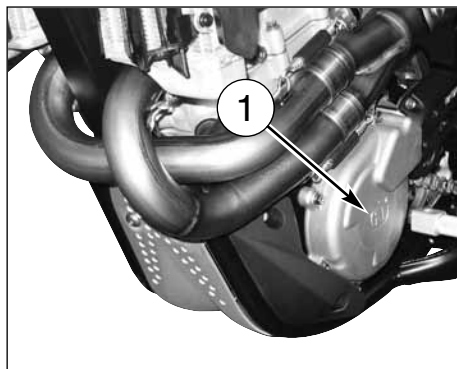
ZÜNDUNGSANLAGE ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:

- Generator (1) im Innern L. Gehäusedeckel;
- Elektronischer Spule (2) unter des Kraftstoffbehälter;
- Elektronischer Steuereinheit C.D.I. (3) unter dem Kraftstofftank;
- Spannungsregler (4) unter dem Kraftstofftank;
- Zündkerze (5) rechterseit der Zylinderkopf;
- Elektrischer Anlasser zu 12V-450W (6) hinter der Zylinderkopf ;
- Fernschalter elektrische (7) unter dem Sattel.

Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente:

- Batterie zu 12V-6Ah (8) unter dem Sattel.
- Zwei (9) 20A-Sicherungen am Anlasser-Fernrelais (7).

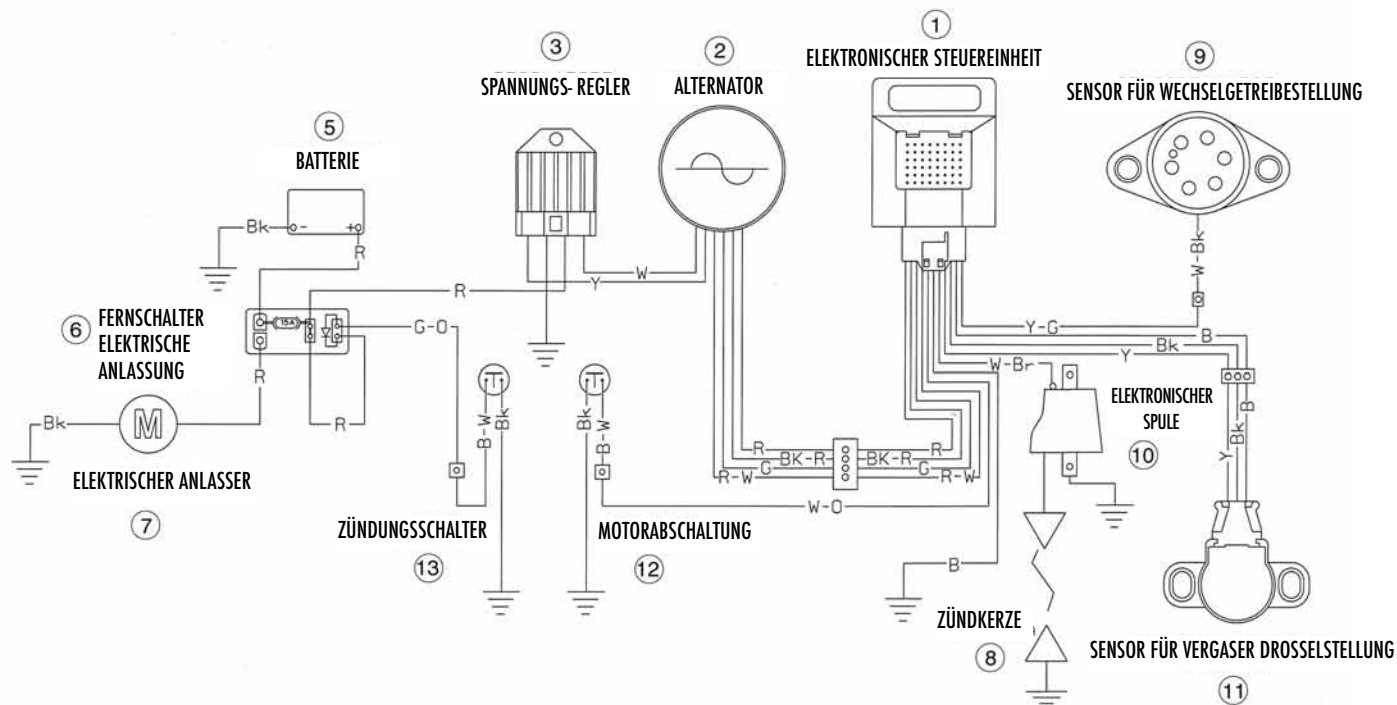


Kabelfarben

B	Blau
Br	Braun
Bk	Schwarz
G	Grün
Gr	Grau
O	Orange
P	Rosa
R	Rot
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiß
Y	Gelb

BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES (seite 58)

1. Elektronischer Steuereinheit
2. Alternator
3. Spannungs- Regler
5. Batterie
6. Fernschalter elektrische Anlassung
7. Elektrischer Anlasser
8. Zündkerze
9. Sensor für Wechselgetriebestellung
10. Elektronischer Spule
11. Sensor für Vergaser Drosselstellung
12. Motorabschaltung
13. Zündungsschalter



BATTERIE

Die plombierte Batterie bedarf keiner Wartung. Falls Elektrolytverluste oder Störungen am elektrischen System auftreten sollten, sich an den HUSQVARNA-Händler wenden.

Wenn das Motorrad Längeren Lagerzeiten stillgelegt werden soll ist es zweckmässig die Batterie herauszunehmen und an einem kühlen, sicheren Ort aufbewahrt werden.

- Nach einem intensiven Gebrauch der Batterie ist er einen Zyklus von langsamer Ladung ratsam (0.6A pro 8 Stunden für Batterie 12V-6Ah; 0.4A pro 8 Stunden für Batterie 12V-2.3Ah).
- Zu Der schnellen Ladung wird nur Situationen von äußerster Notwendigkeit geraten in, wieviel es verringert drastisch das Leben der Elemente auf (6A pro 0.5 Stunden für Batterie 12V-6Ah).

BATTERIE-WIEDERAUFLADUNG

Zum Zugriff zur Batterie (2), ist es erforderlich:

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

- verst das negative SCHWARZE oder BLAU kabel abnehmen, dann das positive ROTE (in der Wiedereinbauphase zuerst das positive ROTE und dann das negative SCHWARZE oder BLAU kabel anschließen);
- die Batterie (2) abnehmen.

Prüfen, mit einem Voltmeter, der die Spannung von das gleiche ist nicht zu 12.5V untere. Andernfalls, die Batterie erfordert von einem Zyklus von Ladung.

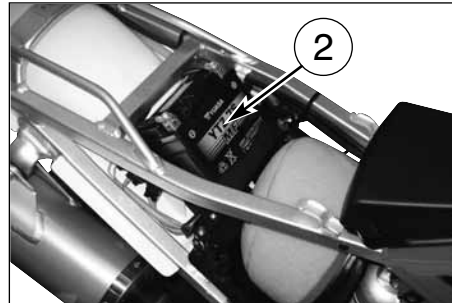
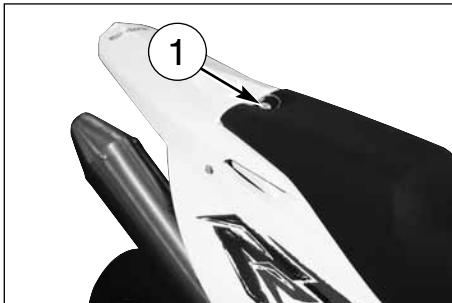
Zu konstanter Spannung ein Ladegerät benutzend, dann das ROTE positive Kabel zur positiven Klemme der Batterie mit erstem zur negativen Klemme von das gleichen jenes negative SCHWARZ oder BLAU. Zur konstanten Spannung von 14,4 V eine Strömung von "x" Ampere anwenden wie es folgt aus der darunter liegenden Tabelle, in Betrieb vom Prozentsatz von Ladung, in dem es die Batterie ist.

Die Spannung von Ruhe Regel auf ein konstanter Wert nur nach einigen Stunden, darum empfiehlt es, sie nicht sofort zu messen, nachdem lud es oder entlädt die Batterie.

Immer den Ladezustand der Batterie überprüfen bevor sie wieder in das Fahrzeug eingesetzt wird.

Die Batterie ist sauber zu halten und die Endverschlüsse müssen eingefettet werden.

ACHTUNG*: Die Batterie enthält Schwefelsäure. Berührung mit Haut, Augen und Kleidung vermeiden. Gegenmittel: ÄUSSERLICH - mit Wasser abspülen. INNERLICH - Viel Milch oder Wasser trinken. Nach der Milch nehmen Sie Magnesium, Rühreier oder Pflanzenöl zu sich. Sofort einem Arzt aufsuchen. AUGEN: mindestens 15 Minuten lang ausspülen und einen Arzt rufen.



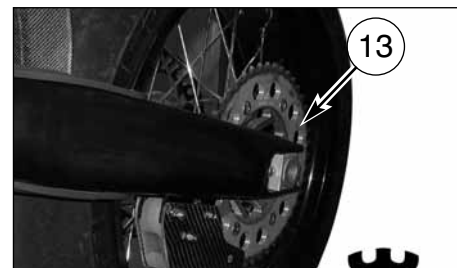
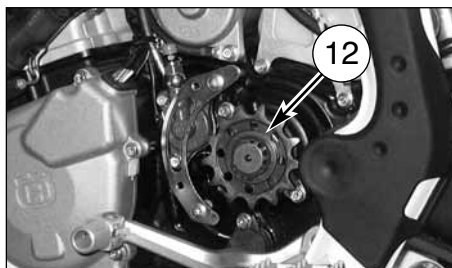
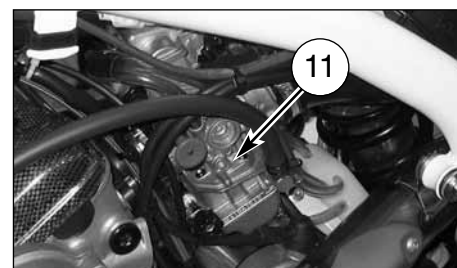
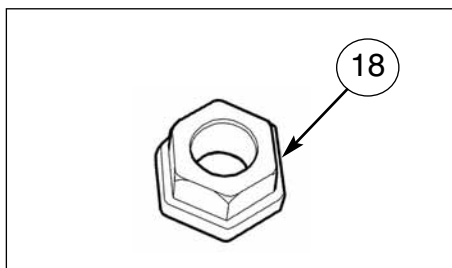
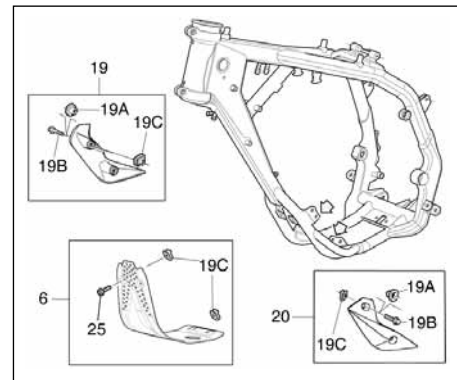
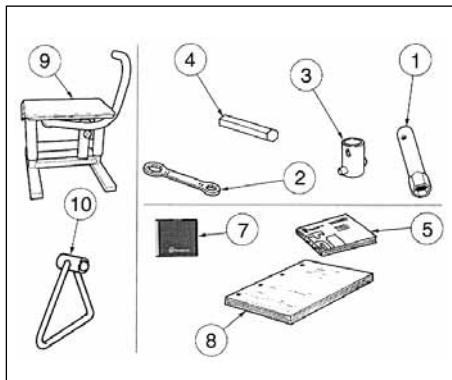
ACHTUNG*: Batterien erzeugen explosive Gase. Lüften Sie beim Aufladen oder wenn Sie die Batterie in geschlossenen Räumen verwenden. Bei Verwenden eines Ladegeräts ist dieses vor dem Einschalten mit der Batterie zu Verbinden. Dadurch wird einer Bildung von Funken an den Batterieklemmen vorgebeugt, diese könnten die Gase in der Batterie entzünden.

WERTE BEZEICHNENDE ENTSPRECHENDE Á. DIE DAUER BELADEN Á. ZWEITEN GANGES VON DER STAAT DER BATTERIE

SPANNUNG VON RUHE * (V)	% ES LÄDT	DAUER DES LADUNG (DIE NOMINAL STRÖMUNG IN AMPERE, VON ANWENDEN, IST: 0,1x NOMINAL DER FÄHIGKEIT BATTERIE)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h

AUSDRUFTUNGSTEILE KIT-EXTRA TEILE (*)

- 1- 8000 A4349 Zündkerzenschlüssel (1)
- 2- 8000 66802 Zwölfkantschlüssel 15x27mm (1)
- 3- 8000 96997 Schlüssel für Vorderradachse (1)
- 4- 8000 56920 Sechskantschlüssel für Schraube an Vorderradachse (1)
- 5- 8000 H0888 Bedienungs- und Wartungsanleitung (1)
- 6- 8000 B0157 Zentral Motorschutz (1)
- 6A- 8000 60898 Schraube M6x15 (4)
- 6B- 8000 46893 Mutter M6 (4)
- 7- 8000 H0889 Werkstatthandbuch (1) *
- 8- 8000 H0890 Ersatzteilkatalog (1) *
- 9- 8000 A7817 Hauptständer (1)
- 10- 8000 74016 Seitenständer (1)
- 11- 8000 A4296 Bausatz Vergaser KEIHIN (1)
- 12- 8000 63829 Getriebe-Ausgangsritzel Z=14 (1)
- 13- 8G00 96837 Hinterer Zahnkranz Z=45 (1)
- 14- 8000 B1530 Bausatz Haken für Renn-Startphase (1)
- 15- 8000 A3630 Bausatz Handschutz



- 16- 8A00 B1781 Einstellbuchse Lenkrohrneigung (1) *
- 16- 8B00 B1781 Einstellbuchse Lenkrohrneigung (2)
- 16- 8C00 B1781 Einstellbuchse Lenkrohrneigung (2)
- 16- 8D00 B1781 Einstellbuchse Lenkrohrneigung (1) *
- 16- 8E00 B1781 Einstellbuchse Lenkrohrneigung (1)
- 16- 8F00 B1781 Einstellbuchse Lenkrohrneigung (1) *
- 16- 8G00 B1781 Einstellbuchse Lenkrohrneigung o (1)

17- 8000 B1214 Einbauanleitung Einstellbuchse Lenkrohrneigung

18- 8000 A8191 Schlüssel für Kupplungseinbau

19- 8000 H0188 Rechter Motorschutz (1)

19A- 8A00 H0822 Buchse (4)

19B- 8000 62729 Schraube M6x25 mm (4)

19C- 8000 46893 Mutter M6 (6)

20- 8000 H0187 Linker Motorschutz (1)

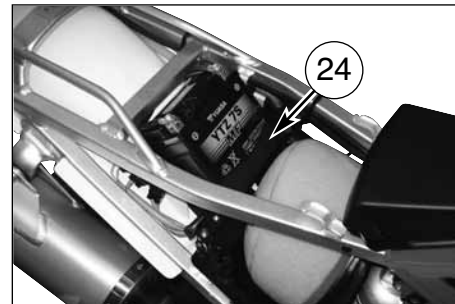
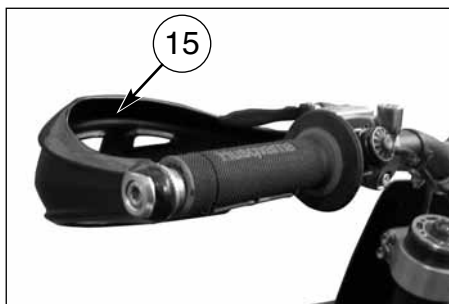
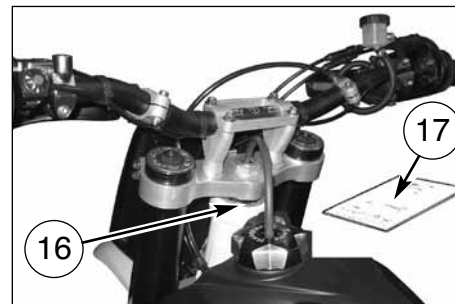
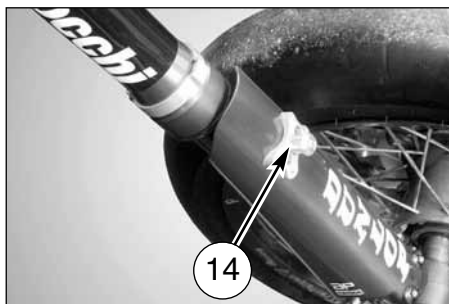
21- 8000 B1249 HUSQVARNA Händlerliste (1)

22- 8B00 90574 Garantiefest (1)

23- 8000 B1278 Bremshebel Vorderradbremse Typ GERADE (1) *

24- 8000 H0159 Batteriekasten (1)

25- 8000 60898 Schraube M6x15 mm (4)



ANHANG

ÜBERPRÜFUNGEN NACH DEM WETTRENNEN

Nach dem Wettrennen, das Motorrad, wie unten angegeben, reinigen, dann das Fahrzeug überprüfen unter besonderer Beachtung der in Tabelle "WARTUNG" (Anhang A) angegebenen Punkte, wie Luftfilter, Vergaser, Bremsen usw. Eine allgemeine Schmierung und eventuell die erforderlichen Einstellungen durchführen.

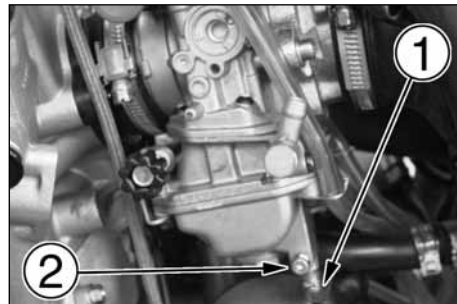
LÄNGERE NICHTBENUTZUNG

Nach längerer Nichtbenutzung des Motorrads für einen gewissen Zeitabschnitt, die folgenden Vorgänge ausführen

- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Tank mit dem Treibstoff, der mit einem Stabilisator vermischt ist, auffüllen **NACHDEM** die unten angegebenen Vorgänge ausgeführt wurden:

Die Leitung (1) in eine Schüssel legen, die Ablasschraube (2) im unteren Teil des Behälters lösen und erneut nach Ablauf des Treibstoffes festschrauben.

ACHTUNG: Den abgelassenen Treibstoff nicht in die Umwelt gießen und den Motor nur im Freien drehen lassen, niemals in geschlossenen Räumen.



- Die Kette der Sekundärübertragung und alle Antriebsaiten schmieren.
- Zur Vermeidung von Rostbildung Öl auf alle metallischen, nicht gelackten Flächen spritzen. Vermeiden, daß die Gummiteile oder Bremsen mit Öl in Berührung kommen.
- Das Motorrad auf einen Halter oder auf einen Bock stellen, derart, daß beide Räder vom Boden abgehoben sind (falls auf diese Weise nicht verfahren werden kann, Bretter unter die Räder schieben, zur Vermeidung, daß die Reifen mit Feuchtigkeit in Berührung bleiben).
- Eine Kunststoffhülle über das Auspuffrohr anbringen, zur Vermeidung, daß Feuchtigkeit eindringt.
- Das Motorrad zum Schutz gegen Staub und Schmutz überdecken.

Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen :

- Sich vergewissern, daß die Zündkerze fest angezogen ist.
- Den Treibstofftank auffüllen.
- Den motor lang zur Aufwärmung des Öls laufen lassen, danach das Öl ablassen.
- Frisches Öl in den Carter gießen (Seite 20).
- Alle im Abschnitt "Überprüfungen und Einstellungen" (Seite Anhang A) genannten Punkte überprüfen.
- Alle im Abschnitt "Schmierung" (Anhang A) aufgeführten Punkte schmieren.

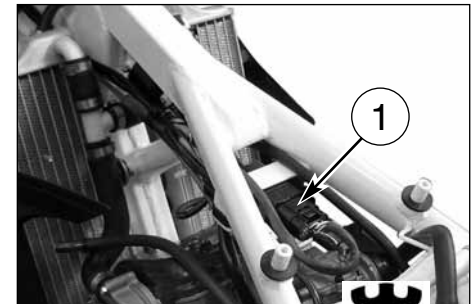
ALLGEMEINE REINIGUNG

WICHTIGE EMPFEHLUNG

Vorbemerkung gemacht, daß, vor der Motorradreinigung, es notwendig ist, vor dem Wasser die folgenden Teile günstig zu schützen:

- a) Hintere Auspufföffnung;
- b) Kupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe, Lenkstangenummutatoren;
- c) Luftfilter-Ansaugung;
- d) Gabelenkopf, Radlager;
- e) Hebelwerk hinterhaufhängung,

ZU VERMEIDEN ist notwendig ABSOLUT, DASS HOCHDRUCKSTRAHLEN DES WASSERS ODER DER LUFT KOMMEN, MIT DEN ELEKTRISCHEN TEILEN UND DEN KRAFTSTOFFEINSPRITZUNG-TEILEN in Verbindung zu treten, besonders die elektronische Steuereinheit (1).



1) Vorbereitung zum Waschen

Vor dem Waschen die folgenden Vorsichtsmaßnahmen treffen, zur Verhinderung, daß das Wasser mit den nachstehenden Teilen in Berührung kommt

- FHintere Auspufföffnung
- Mit einer Kunststoffhülle bedecken und mit Gummischellen befestigen.
- FKupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe:
- Motoranhalt-Druckknopf
- FMit einer Kunststoffhülle bedecken Luftfilter-Ansaugung:
- Die Öffnung mit Klebstreifen oder sauberen Tüchern verschließen.

2) Besonders zu beachten ist :

kein Wasser mit starkem Druck in die Nähe folgender Teile zu spritzen :

- FLuftfilter
- FUnter den Treibstofftank
- Tritt das Wasser in die Spule oder in die Zündkerzenpipette, läuft der Motor nicht an und es ist erforderlich alle nassen Teile abzutrocknen.
- FGabelnkopf, Radlager.
- FHebelwerkhinterhaufhangung.

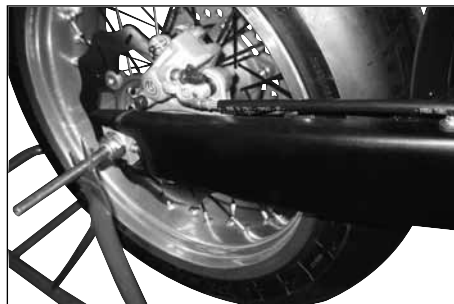
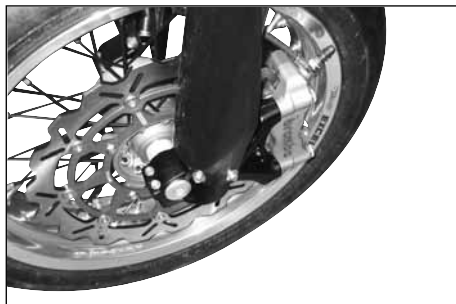
3) Nach dem Waschen

- Die Kunststoffhüllen abnehmen und die Luftfilter-Ansaugöffnung freimachen.
- Die im Abschnitt Wartung Tabelle (Anhang A) angegebenen Punkte schmieren.
- Eine kurze Erwärmung des Motors vornehmen.
- Vor dem Fahren des Motorrads die Bremsen überprüfen.



ACHTUNG * : Die Bremsscheiben nicht schmieren oder einwachsen, um keinen Leistungsverlust der Bremsanlage mit nachfolgender Unfallgefahr zu verursachen. Die Scheiben mit Lösemittel z.B. Azeton reinigen.

DE



VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

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

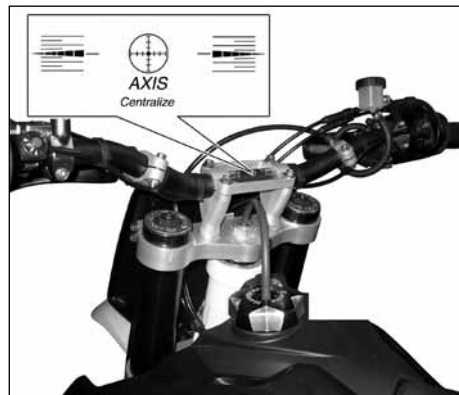
* : Nur für Motorräder mit 2 takt-motor

** : Nur für besondere Motorräder

ANMERKUNGEN

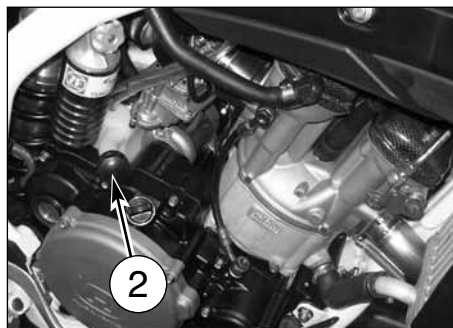
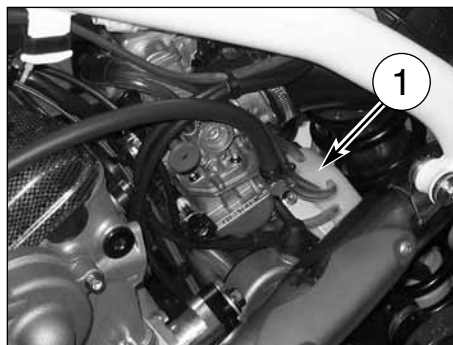
LENKER

Der Lenker ist für einen richtigen Einbau mit Markierungen versehen (siehe Abbildung).



FLÜSSIGKEITS-AUFFANGBEHÄLTER

Regelmäßig den Flüssigkeitsstand im Behälter (1) kontrollieren: Steht der Flüssigkeitsstand auf ungefähr 1/3 vom Höchststand, den Verschluss (2) abschrauben und die Flüssigkeit ablassen. Nach dem Ablassen den Verschluss wieder anbringen.



ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
A	
Abnehmen des vorderrads	40
Abnehmen des hinterrads	42
Abriebsritzel	7
Allgemeine Reinigung	63
Antriebskette	7
Ausbau der Bauteile	3
Auffüllen der Bremsanlagen	48
Austausch kühlflüssigkeit	21
B	
Batterie	59
Beigen der radachse	55
Bremsschleisswechsel	47
Bremsen	43
Bremsscheibenflattern	46
D	
Demontage bremsbeläge	44
E	
Einfahrzeit	15
Einstellung Antriebskette	37
Einstellung Bremshebel Vorderradbremse	27
Einstellung der Kupplung	29
Einstellung der aufhängung im hinblick auf besondere gegebenheiten der rennstrecke	31
Einstellung der Gabel	32
Einregulierung der stellung des hinteren bremspedals	28
Einstellung des gasselzugs	22
Einstellung hydraulikbremse stossdämpfer	36
Einstellung vorspannung stossdämpferfeder	35
Elektrische Bauteile	56
Elektrischen planes	58
Elektrisches Starten des Motors	16
Entlüften der hydraulischen kupplung	30
Entleerung hintere bremsanlage	52-53
Entleerung der vorderen bremsanlage	51-52
G	
Gasanlasser	12
H	
Hinterer Zahnkranz	7
I	
Ingangsetzungsdekompressor	17
K	
Kennummer des motorrads	5
Kettenschmierung	38
Kontrollen während des einfaharens	15
Kontrolle Bremsflüssigkeitsstand Vorderradbremse	27
Kontrolle Bremsflüssigkeitsstand Hinterradbremse	29
Kontrolle luftfilter	25
Kontrolle Kupplungsflüssigkeitsstand	29
Kontrolle pegel kühlflüssigkeit	21
Kontrolle verschleiss kette, ritzel, kranz	38
Kühlflüssigkeit	8
Kupplung	7
Kupplungssteuerung	13
L	
Lage der schaltungen	6
Längere nichtbenutzung	63
Lenker position hindern	34
Leerlauf-einstellung	23
M	
Montage Einbau Bremsbeläge	45
Motoranhalt	19
Motorschmierung	8
Motorstillstand	19
O	
Ölstand gabel	33
Ölstand überprüfung	20
Ölwechsel, Filterreinigung	20
P	
Pedal zur steuerung der bremse	14
R	
Räder	8, 40
Radspeichen	55
Reifen	8, 42
Reinigung bremsbeläge	45
Reinigung luftfilter	25
Revision des rads	55
S	
Scheibenreinigung	47
Spannungsregler	24
Ständer	10
Starter vergaser	11
Spieleinstellung der lenklager	26
Steuerung vorderbremse	12
T	
Treibstoff	10
Treibstoffhähne	9
U	
Überprüfungen nach dem wettrennen	63
V	
Vergaser	7
Vergaser-einstellung	23
Verschleiss bremscheiben	46
Verschleissbremsbeläge	44
Vorderradgabel	8
Vorkontrollen	15
W	
Wechselgetriebesteuerung	14
Wichtige einleitung	3
Z	
Zündkerze	7
Zündkerzenkontrolle	24
Zündung	7



ESPAÑOL

Husqvarna



PRESENTACION

Bienvenidos a la familia motociclista Husqvarna!

Su nueva motocicleta Husqvarna ha sido proyectada y fabricada para destacar en su categoría. Las instrucciones de este manual han sido preparadas para brindar una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta. Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual. Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las reparaciones o los mantenimientos más específicos o de mayor entidad requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de equipos adecuados. Su Concesionario Husqvarna tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.

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

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

En las motocicletas de competición cada detalle es averiguado después de cada competición para siempre garantizar las mejores prestaciones. Por el correcto funcionamiento del motociclo, es necesario atenerse al tablero de control y manutención indicado en l'apendice A..

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

- Los motociclos **SMR 450-R - SMR 530-R** es garantizados eximidos por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra en l'apendice A.



IMPORTANTE

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

Premisa importante

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

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

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

Nota*: Proporciona más informaciones útiles.

Substitución de los particulares

En caso de sustitución de los particulares, utilizar sólo partes ORIGINALES Husqvarna.

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

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

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

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS

ATENCIÓN

● Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad.

Golpes, aunque sean involuntarios pueden provocar la caída del vehículo con consiguiente peligro para las personas, especialmente niños.

● Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcar nunca en un terreno flojo o irregular ni tampoco sobre asfalto caliente.

● Puesto que el motor y el escape se pueden poner muy caliente, aparcar la motocicleta en lugares donde sea peatones o niños no puedan tocarlos con facilidad.



SUMARIO

Pág.

PRESENTACION	2
ADVERTENCIAS IMPORTANTES	2
DATOS PARA LA IDENTIFICACION	5
FICHA TECNICA	7
TABLA DE LUBRICACION, RELLORES	8
CONTROLES	9
ISTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA	15
INSTALACION DE ENCENDIDO/INSTALACION ELECTRICA	56-60
KIT - PARTES OPCIONALES	61
APENDICE	63
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA	66
NOTAS	67
INDICE ALFABETICO	68
MANTENIMIENTO PERIODICO/REGULACIONES	APENDICE A

Notas

- 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.

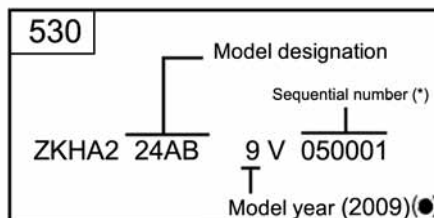
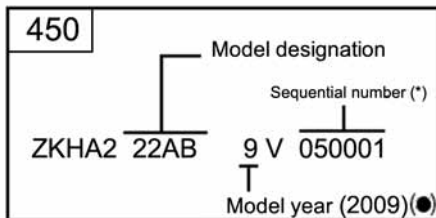
DATOS PARA LA IDENTIFICACION

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

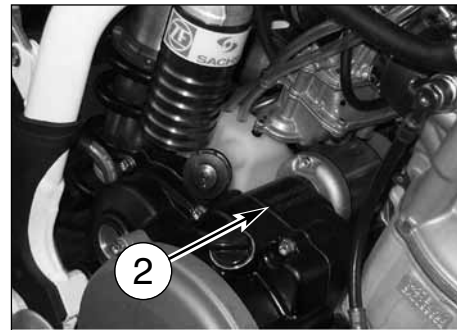
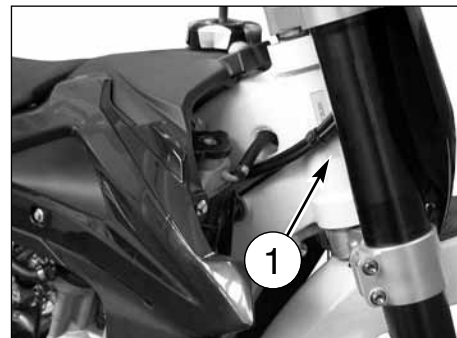
NUMERO DEL BASTIDOR

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

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



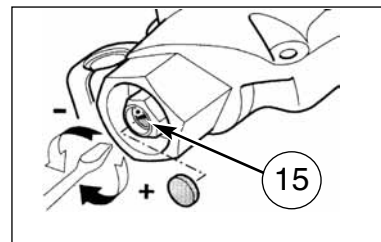
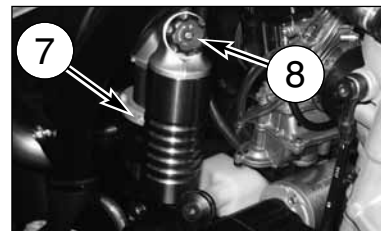
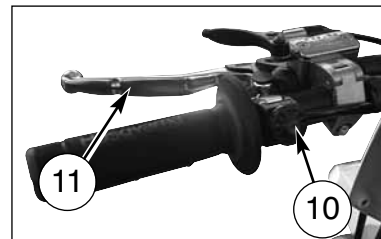
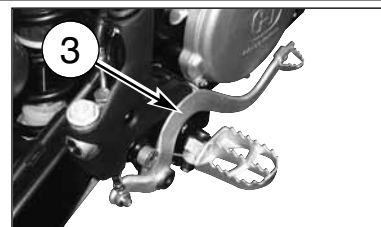
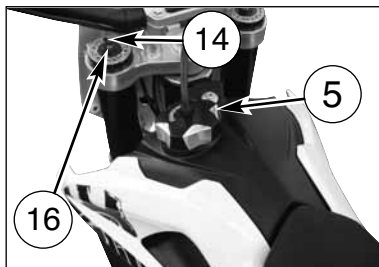
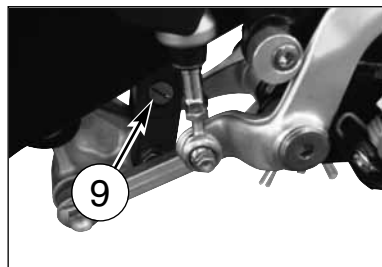
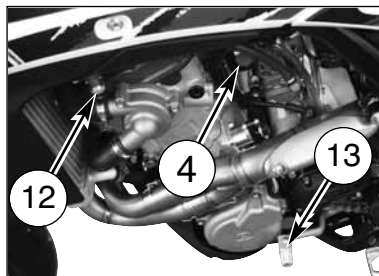
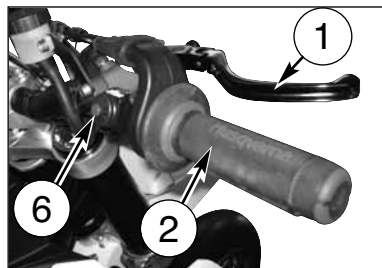
(*): Nr. progresivo
(●): Año del modelo



1. Matrícula bastidor
2. Matrícula motor

LOCALIZACIÓN MANDOS

1. Palanca mando freno delantero
2. Maneta de la mariposa
3. Pedal mando cambio de marchas
4. Dispositivo starter (lado izquierdo)
5. Tapón depósito carburante
6. Pulsador arranque del motor
7. Ajuste precarga muelle amortiguador
8. Ajuste compresión amortiguador (baja y alta velocidad de amortiguación)
9. Ajuste extensión amortiguador
10. Pulsador parada motor
11. Palanca mando embrague
12. Grifo del carburante
13. Pedal mando cambio de marchas
14. Tornillo descarga aire para vástago horquilla
15. Ajuste compresión para vástago horquilla
16. Ajuste extensión para vástago horquilla



FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo	monocilindrico de 4 tiempos
Enfriamiento	por liquido
Diámetro cilindro (450)	mm 97
Diámetro cilindro (530)	mm 100
Carrera (450)	mm 60,76
Carrera (530)	mm 67,80
Cilindrada (450)	cm ³ 449
Cilindrada (530)	cm ³ 532,5
Relación de compresión (450)	13,6:1
Relación de compresión (530)	13:1
Puesta en marcha	eléctrico
(con dispositivo de descompresión automático)	
Escape	de TITANIO (silenciadores y colectores)

DISTRIBUCION

Tipodoble eje a excéntricos en cabeza; 4 valvulas

Juego valvulas (a motor frio)

Aspiración0,10 ÷ 0,15 mm

Escape0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRICACIÓN

Tipoa carter secco con due pompe a lobi e filtro a cartuccia

ENCENDIDO

Tipo...Electrónico de descarga capacitiva con avance variable de control digital

Bujía tip.....NGK CR9EKB

Distancia electrodos buji.....0,8 mm

ALIMENTACION

TipoCarburador Keihin" FCR-MX 41 con bomba de aceleración y sensor posición de la mariposa carburador

Diámetro difusormm 41

Surtidor máximo180

Surtidor mínim45

Surtidor arranque85

Surtidor aire arranquemm 4

Surtidor aire máximo200

Surtidor aire mínim100

Flotador.....g 11,2

Válvula del gas.....15M

Espiga cónica.....0BDVR

Muesca fij. espiga cónica5a

Tornillo aire abierto de rev.vueltas 1+1/2

TRANSMISION PRIMARIA

Piñón motor - Corona embragueZ 23-Z 63

Relación de transmisión2,739

EMBRAGUE

Tipo.....multidisco en baño de aceite con mando hidráulico

CAMBIO

Tipode engranajes de toma constante

Relaciones de transmisión

En 1a velocidad2,000 (z 28/14)

En 2a velocidad1,611 (z 29/18)

En 3a velocidad1,333 (z 24/18)

En 4a velocidad1,086 (z 25/23)

En 5a velocidad0,920 (z 23/25)

En 6a velocidad0,814 (z 22/27)

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio- Corona en la ruedaZ 13/42

Relación de transmisión3,230

Casena de transmisión....."DID" 520MXV - 5/8" x 1/4"

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION

En 1a velocidad17,699

En 2a velocidad14,257

En 3a velocidad11,799

En 4a velocidad9,619

En 5a velocidad8,141

En 6a velocidad7,211



BASTIDOR

Tipo.....mono-traviesa, con tubos de sección circular, rectangular et elipsoidal en acero;bastidor trasero de aleación ligera

SUSPENSION DELANTERA

Tipo horquilla telehidráulica "MARZOCCHI" de vástagos vueltos al revés y perno adelantado (regulable en compresion y extension); vástagos ø 50 mm
Carrera en el eje de las patase 270 mm

SUSPENSION TRASERA

Tipoprogressiva.....con monoamortiguador hidráulico "SACHS"
Carrera de la rueda290 mm

RUEDAS

Con radios de aluminio y sistema "Tubeless Alpina" STS

FRENO DELANTERO

Tipo "BREMBO" de disco fijo Ø 310 mm, de tipo "Wave", de mando hidráulico y pinza radial "BREMBO" obtenida de pieza llena; bomba "BREMBO" tipo Racing 16x16 obtenida de pieza llena

FRENO TRASERO

Tipo..... "BREMBO" de disco flotante Ø240 mm de tipo "Wave", de mando hidráulico y pinza flotante

LLANTAS

Delantera "EXCEL" in liga ligera: 3,50"x16,5"
Trasera "EXCEL" in liga ligera: 5,50"x17"

NEUMATICOS

Delantera "DUNLOP" KR 106 - slick TUBELESS (465) - 125/80R420
Trasero..... "DUNLOP" KR 108 - slick TUBELESS (950) - 170/55R17

Presión de inflado

en frio (delantero) 1,4 kg/cm²

Presión de inflado
en frio (ptrasero)..... 1,6 kg/cm²

INSTALACION ELECTRICO

Bateria 12 V - 6 Ah

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejesmm 1446

Longitud totalmm 2062

Anchura máximamm 840

Altura máximamm 1280

Altura sillinmm 940

Altura mínima desde el suelomm 280

Peso en secokg 112

Capacidad depósito carburante.....l 7,2

Líquido circuito de enfriamientol 1,1÷1,3

Aceite en el carter

Substitución aceite y filtro aceite.....l. 1,7

Substitución aceite.....l. 1,5

TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES

Aceite lubricación motor, cambio de marcias, transmisión primaria

AGIP RACING 4T (10W-60)

Líquido refrigerante motor

AGIP COOL

Líquido instalación de frenad

AGIP BRAKE 4 (DOT 4)

Líquido embrag

OLIO MINERALE SAE 10 PARA CIRCUITOS HIDRÁULICOS

Lubricación por grasa

AGIP BIKE GREASE

Aceite lubricación cadena

AGIP CHAIN LUBE

Aceite horquilla delantera

AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5) (para climas muy rigurosos: SAE 5)

Aceite amortiguador trasero

AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)

Protección contactos eléctricos

AGIP CONTACT CLEANER

Tapavias para radiadores

AREXONS TURAFALLE LÍQUIDO

CONTROLES

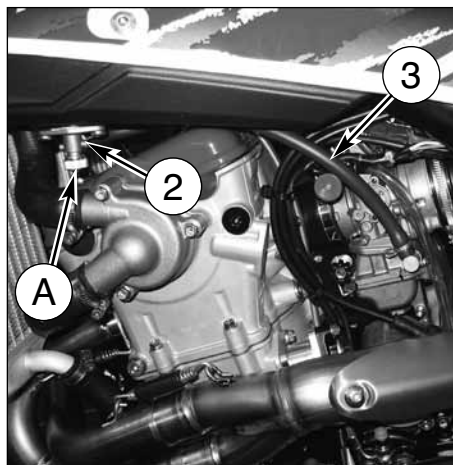
GRIFOS CARBURANTE

El grifo (2), ubicado a la izquierda, es de tipo a rosca: enroscar la tuerca (A) para cerrar el grifo, enroscar la tuerca para abrirlo.

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

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

- 1 Desenroscar el tapón de vaciado (1) en el deposito del carburante y cerrar el grifo;
- 2 Remueva el tubito (3) dal carburador y colocar el tubito en un recipiente;
- 3 Abrir el grifo para eliminar el carburante del deposito;
- 4 Remover el grifo, después del desmontar los tornillos de fijación. Limpiar el filtro de red con un solvente.
- 5 Reensamblar el grifo efectuando las operaciones inversas respecto al montaje. Abrir el grifo y comprobar que no haya pérdidas..

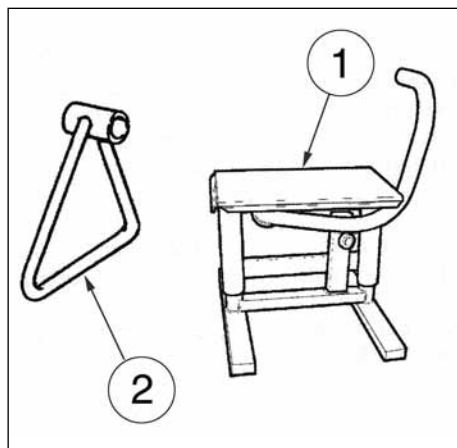


1. Tapón depósito del carburante
2. Grifo del carburante
3. Tuberia del carburante
- A. Tuerca grifo

CABALLETE

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

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



CARBURANTE

El carburante aconsejado es gasolina SIN PLOMO de 98 octanos.

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

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

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

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más del límite inferior de la boca de llenado. Tras la provisión, asegurarse que el tapón (3) del depósito esté correctamente cerrado.



STARTER CARBURADOR

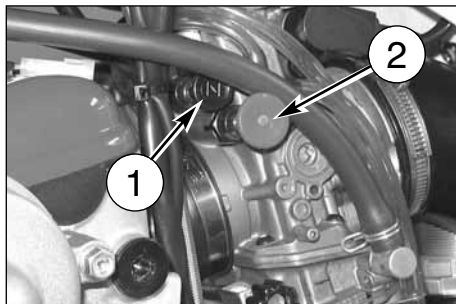
El pómulo del starter, situado a la izquierda del carburador, es accionado para enriquecer la mezcla durante el arranque.

Tirar el pómulo hacia el exterior para abrir el starter; para cerrarlo efectuar la maniobra contraria.

El carburador es dotado con dos pómulos:

- 1) PÓMULO NEGRO : arranque a FRIO (°)
- 2) PÓMULO ROJO: avrrranque a CALIENTE (°)

(°) Ver pág. 16



MANDO DEL GAS

Puede regular la maneta (1) de la mariposa. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA

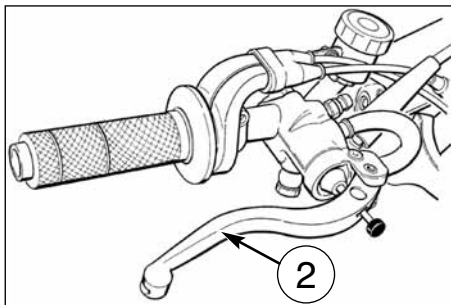
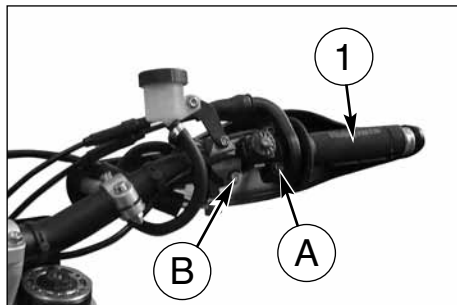
No se olvide de apretar los tornillos (A) después de la regulación.

MANDO FRENO DELANTERO

La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar y manda el freno delantero. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA

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



PULSADOR ARRANQUE DEL MOTOR

Del lado derecho del manillar, cerca del mando del freno delantero, se encuentra el pulsador (1) de arranque del motor.

PULSADOR PARADA MOTOR

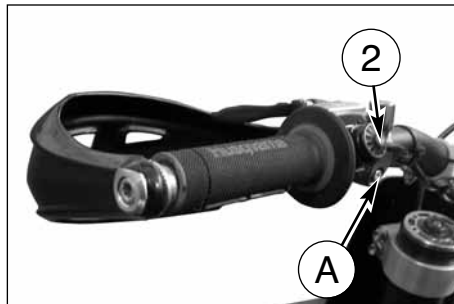
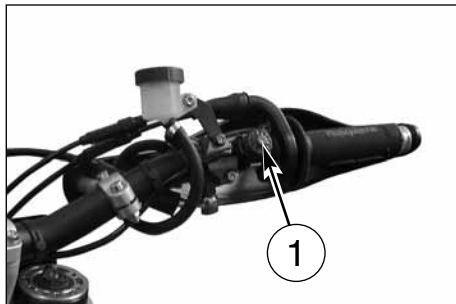
En la parte izquierda del manillar, cerca del mando del embrague se encuentra el pulsador (2) de parada del motor.

MANDO EMBRAGUE

La palanca del mando hidráulico del embrague está situada a la izquierda del manillar y está dotada de protección. La posición de mando embrague sobre el manillar se puede regular aflojando el tornillo inferior (A) de fijación.

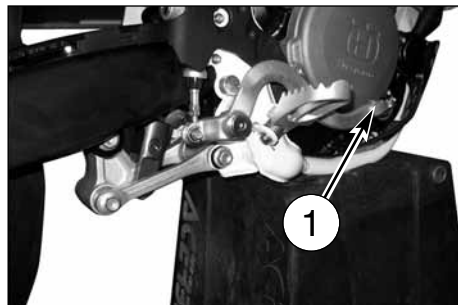
ADVERTENCIA

No se olvide de apretar el tornillo después de la regulación.



MANDO DEL FRENO TRASERO

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



MANDO DE CAMBIO

La palanca (2) se encuentra a la izquierda del motor. El piloto, cada vez que cambie la marcha, tiene que dejar libre el pedal que vuelve a su posición central; luego se puede embragar otra marcha. La posición "desembragado" (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.

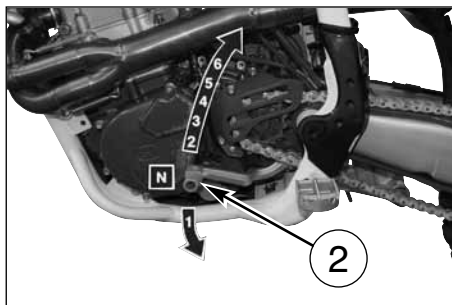
Se embraga la marcha primera empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas empujar hacia arriba.

La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación se necesita aflojar el tornillo, quitar la leva y colocarla en otra posición en el árbol. Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

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

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

N: Desembragado



INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

CONTROLES PRELIMINARES

ATENCIÓN!

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

1. Controle todos los líquidos

- A. Nivel aceite motor-transmisión.
- B. Nivel carburante.
- C. Nivel líquido de enfriamiento.

Asegúrese de que todos los tapones se encuentren instalados correctamente.

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

2. Controle todos los mandos

- A. Maneta de la mariposa.
 - B. Palanca del embrague.
- Asegúrese de que las transmisiones flexibles no estén dañadas y que se deslicen libremente.

3. Controle los frenos

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

4. Controle las suspensiones

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

5. Controle las ruedas

Controle los radios y que no estén gastados los cojinetes.
Controle las llantas y los neumáticos.
Controle la presión de los neumáticos.

6. Controle los rodillos tensores de cadena, el piñón y la corona

Controle el desgaste de los rodillos, del piñón y de la corona.
Asegúrese de que la cadena esté regulada y lubricada correctamente.

7. Controle el filtro de aire y el sistema de aspiración

Controle que el filtro esté limpio.
Controle los empalmes de goma y los collares.

8. Controle el sistema de escape

Controle el montaje y compruebe eventuales roturas.
Controle los silenciadores.

9. Controle los pares de torsión

- A. Buja.
- B. Tuercas de la culata del cilindro.
- C. Comprobación general de los ajustes.

10. Controle la dirección

Controle el juego de los cojinetes de la dirección.

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

RODAJE

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

Efectuar el cambio del aceite y todas las operaciones de mantenimiento. Al cabo de la primera media hora de conducción aumentar ligeramente el número de revoluciones, siempre sin forzar. No mantener una velocidad excesivamente baja cuando se ponen las marchas altas.

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

CONTROLES DURANTE EL RODAJE

- CONTROL TENSION RADIOS RUEDAS (ver pág. 55);
- CONTROL AJUSTE RUEDAS;
- CONTROL AJUSTE PERNO HORQUILLA;
- CONTROL REGULACION CADENA (ver pág 37);
- CONTROL JUEGO COJINETES DE DIRECCION (ver pág 26);
- CONTROL AJUSTE MANILLAR;
- CONTROL AJUSTE MOTOR AL CHASIS;
- CONTROL AJUSTE CONEXION ASPIRACION;
- CONTROL AJUSTE TUERCAS CABEZA Y CILINDRO;

VERIFICARE FREQUENTEMENTE LO STATO DI CARICA DELLA BATTERIA (ver pág. 59).



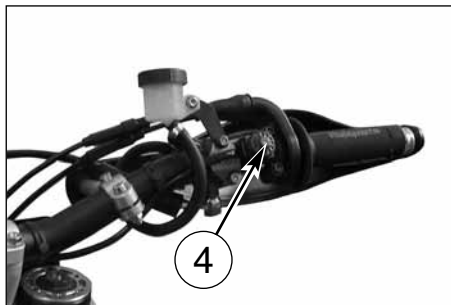
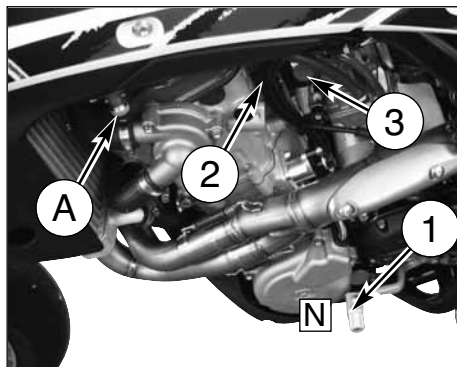
ARRANQUE DEL MOTOR

Obrar en el modo siguiente:

- 1) cerciorarse que el grifo del carburante (A) se encuentre en Posición Abierta;
- 2) poner la palanca (1) del cambio en punto muerto;
- 3) tirar el pómulo del arranque (pómulo NEGRO 2 por el arranque a frío *, pómulo ROJO 3 por el arranque en caliente);
- 4) bajar el pedal de arranque (4).

ANTES DE PARTIR, DESACTIVAR EL PÓMULO DEL ARRANQUE SOBRE EL CARBURADOR.

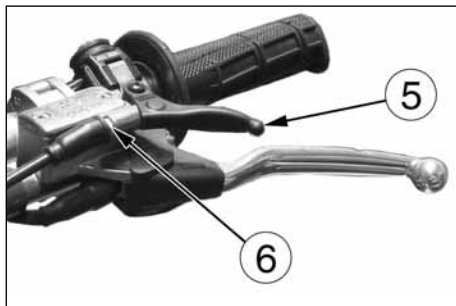
*: es decir después de prolongada detención del motociclo o en presencia de baja temperatura ambiental.



DESCOMPRESOR DE ARRANQUE

Aunque el motor sea provisto de descompresor automático puede ser necesario, en algunos casos (ahogo del carburador o dificultad de arranque a causa de una batería no suficientemente cargada) utilizar el descompresor manual puesto sobre la izquierda del manillar. En estos casos, tirar la palanca (5) comprimiendo al mismo tiempo el interruptor de arranque, conceder la palanca (5) manteniendo comprimido el interruptor luego también conceder este último.

El soporte de la palanca (5) es provisto de un tensor (6) para regular el juego que tiene que estar de unos 3 mm; una ulterior posibilidad de grabación es ofrecida por el ajuste (7) sitio a la derecha del motor (actuar sobre este último cuando ya no es posible regular correctamente el juego con el tensor sobre el manillar).



NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A FRÍO A BAJAS TEMPERATURAS

Se recomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter (3), habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando mariposa.

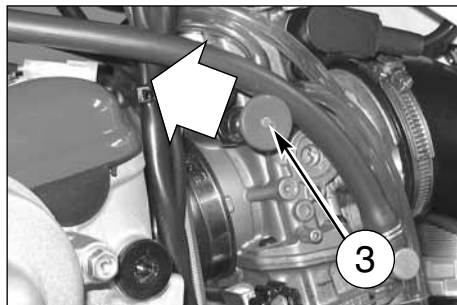
De esta manera el aceite, al circular, alcanza todos los puntos que necesitan lubricación y el líquido refrigerante alcanza la temperatura necesaria para el funcionamiento correcto del motor.

Evitar efectuar una calefacción demasiado prolongada del motor.

IMPORTANTE

No acelere nunca el motor después de un arranque en frío

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



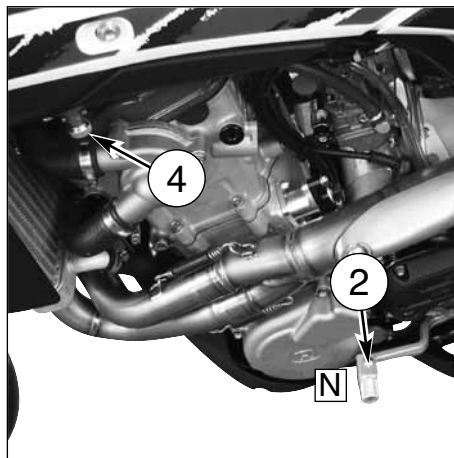
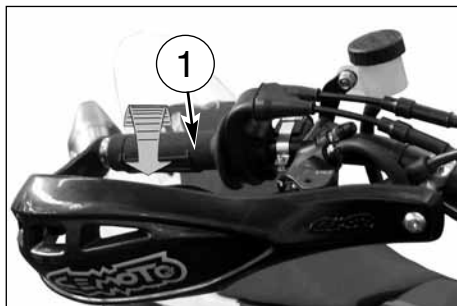
PARADA DEL MOTOCICLO Y DEL MOTOR

- Cerrar completamente la palanca (1) del gas de manera que el motociclo decelere.
- Frenar con los frenos delantero y trasero mientras se reducen las marchas (para obtener una fuerte deceleración, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos).
- Una vez parado el motociclo, desembragar por completo y poner la palanca (2) de cambio en punto muerto.

- Apretar el pulsador ROJO (3) de parada del motor.
- Cerrar la válvula (4) del combustible.

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

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

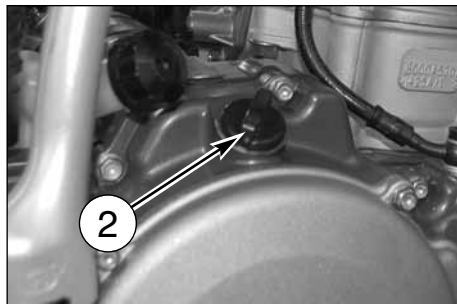
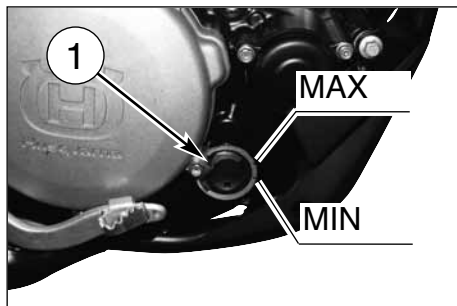


CONTROL NIVEL ACEITE

Con el vehículo en plano y en posición vertical, verificar el nivel del aceite a través de la mirilla de inspección (1) que se encuentra en el cárter derecho del motor. Comprobar que el nivel esté comprendido entre las dos marcas MIN y MAX. Para agregar aceite es preciso quitar el tapón (2) de carga.

Notas*: Realice esta operación con el motor caliente.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar l'acte motor caliente.

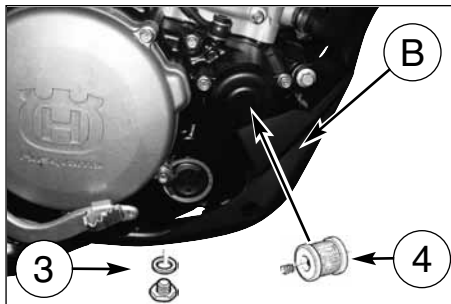
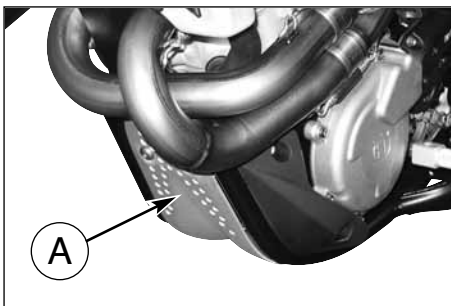


SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA-SUBSTITUCION FILTROS DE RED Y DEL CARTUCHO FILTRO

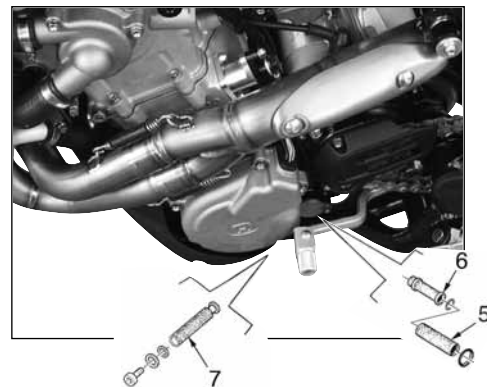
ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar l'acte motor caliente.

La operación se deberá realizar, CON EL MOTOR CALIENTE, como indicado a continuación:

- quitar el tapón de carga (2);
- si bien no es indispensable, se recomienda quitar la protección (A) del motor;
- colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de descarga (3);



- evacuar el aceite descargado del motor y limpie el magneto del tapón;
- quitar los tres filtros (5), (6) y (7) situados en el lado izquierdo del motor, comprobar las juntas OR y proceder con la limpieza de los filtros usando gasolina, despues vuelva a montar las partes en sentido contrario al desmontaje;
- para sustituir el cartucho del filtro (4), es necesario quitar la protección derecha, destornillar los tres tornillos de fijación y remover la tapa del cartucho del filtro;
- despues de la sustiución de los filtros, remontar el tapon de descarga (3), la protección (A) del motor, la protección derecha (B), y vierta a través la cantidad de aceite prescrita.



CONTROL NIVEL LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

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

El tapón del radiador está provisto de dos posiciones de desbloqueo, la primera sirve para la descarga preventiva de la presión.

ADVERTENCIA

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

NOTA

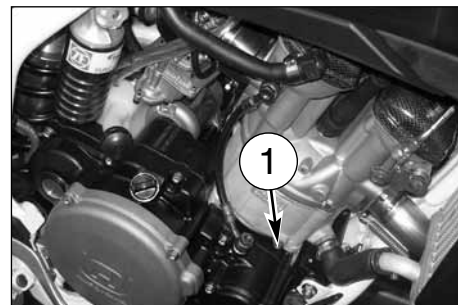
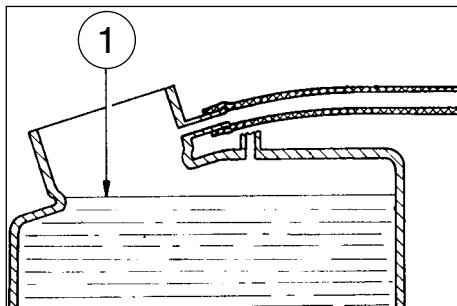
Pueden surgir dificultades al eliminar el líquido de superficies pintadas. Si ocurriera así, lave con agua.

SUBSTITUCION LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

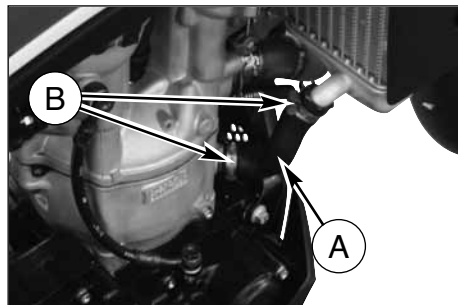
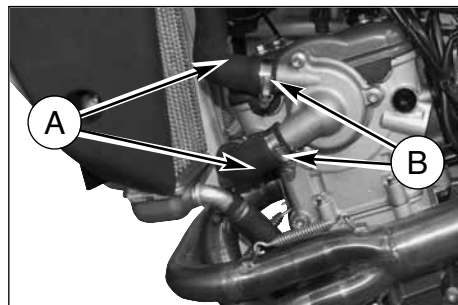
Colocar un recipiente debajo del tornillo de purga (1), lado derecho del cilindro.

EN PRIMER remover el tornillo (1), abrir LENTAMENTE el tapon (2) del radiador derecho, inclinar la moto hacia el derecho y dejar que salga todo el líquido. Volver a colocar el tornillo (1).

Vertir en el radiador la cantidad de líquido prevista y lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire.



Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): esto evitara pérdidas de agua y por tanto agarrotamientos del motor. Si en los tubos se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente substituirlos. Controlar el correcto fijado de los abrazaderas (B).



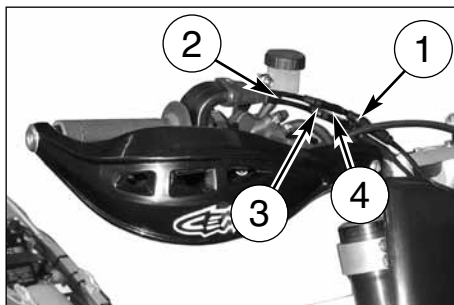
REGULACION CABLE MANDO MARIPOSA

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

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

ATENCIÓN *: Utilizar el vehículo con el cable de accionamiento del acelerador dañado, perjudica notablemente la seguridad en la conducción.

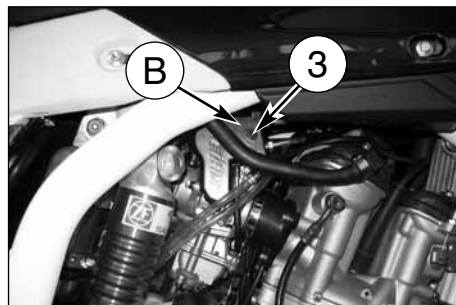
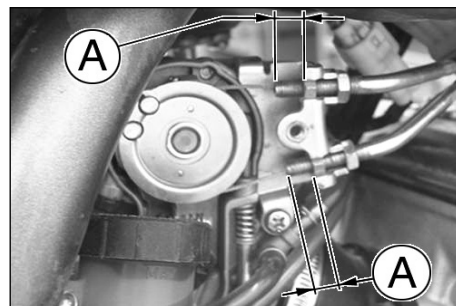
ATENCIÓN *: Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.



NOTA

En caso de sustitución de los cables (1) y (2) del mando acelerador es necesario respetar, al reensamblaje, la dimensión A. (10mm) indicada en la foto. Reensamblar luego la tapa de protección (B) a través del tornillo (3) y efectuar la regulación de los cables sobre el manillar, como descrito a lado.

Para efectuar la operación de sustitución de los cables, es necesario remover el tanque carburante como descrito a página 25.



AJUSTE DEL CARBURADOR

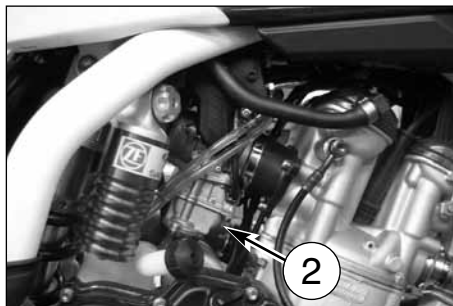
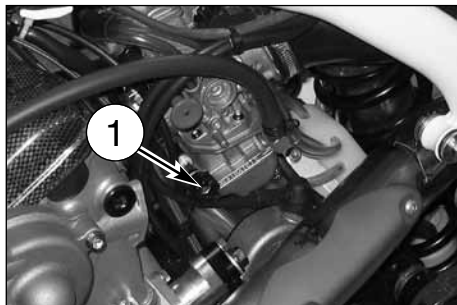
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

- girar el tornillo de ajuste del ralentí (1) situado a la izquierda del vehículo, hasta obtener un régimen del motor más bien elevado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducirlo).
- gire el tornillo de ajuste (2) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada luego retroceder $1+1/2$ giro.
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralentí más adecuado.

AJUSTE DEL RALENTI

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

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



CONTROL BUJIA DE ENCENDIDO

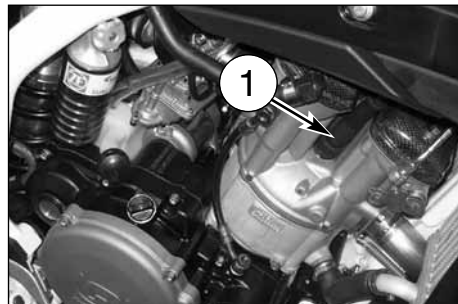
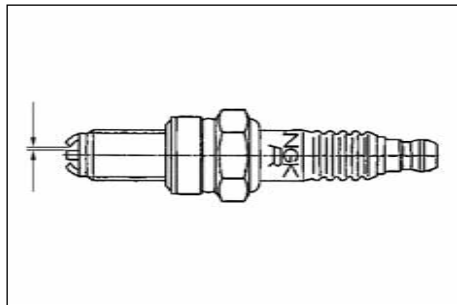
La bujía (2) es NGK CR9EKB; la distancia entre los electrodos tiene que ser 0,8 mm.

Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.

Una distancia menor, puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento ralenti y de prestaciones a bajas velocidades.

Limpie la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de removerla después de haber quitado el capuchón (1).

Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de quitarla de su asiento dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles.



Grado termico exacto:

El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.

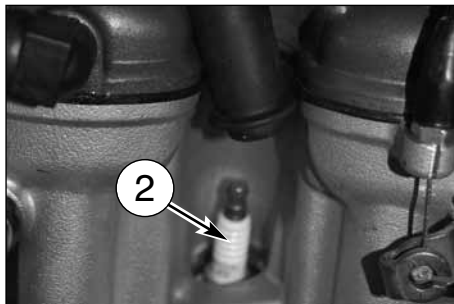
Grado termico elevado:

El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

Grado termico bajo:

La bujía se ha recalentado y la punta del aislante es cristalina y de color blanco o gris.

ADVERTENCIA*: Efectuar la eventual sustitución de la bujía, con otra "más caliente" o "más fría", con mucho cuidado. Una bujía de grado térmico demasiado elevado puede causar preencendido con posibles daños al motor. Una bujía de grado térmico demasiado bajo puede causar un notable aumento en los depósitos carbonosos.

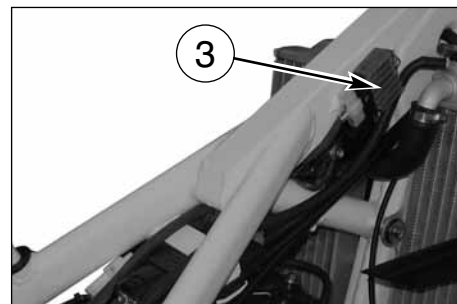


Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atornillela a mano a fondo, luego apriétela al par de torsión de 10÷12 Nm. Aflojar la bujía y cerrarla de nuevo al par de torsión de 10÷12 Nm.

La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser substituida.

REGULADOR DE TENSION

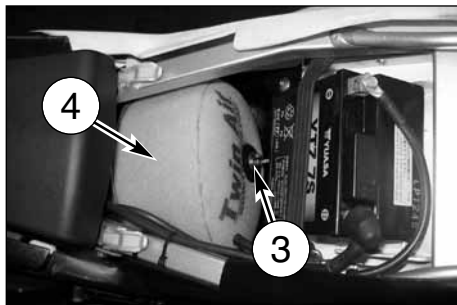
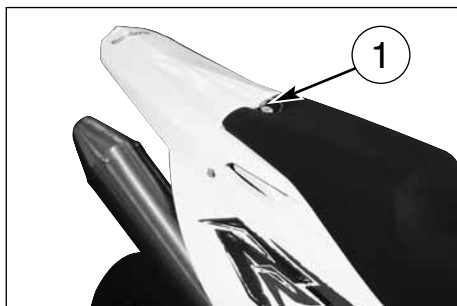
El regulador de voltaje (3) está ubicado en el lado derecho del chasis, en la parte delantera.



CONTROL FILTRO AIRE

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

Saque el tornillo (3) y remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del bastidor (6).

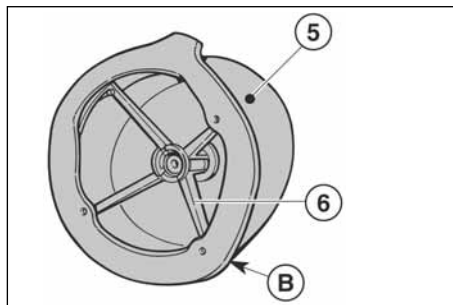


LIMPIEZA FILTRO AIRE

Lavar el filtro con un detergente específico (AGIP® Filter clean foam air detergent fluid" o producto similar) y séquelo perfectamente (lavar el filtro con gasolina sólo en caso de necesidad). Sumérjalo en aceite especial por filtros (AGIP® Foam air filter protection oil" o producto similar) y estrujarlo para hacer salir el en aceite superfluo.

ATENCIÓN *: Para la limpieza del elemento filtrante no utilizar gasolina o solvente de punto de inflamabilidad bajo; podrían ocurrir incendios o explosiones.

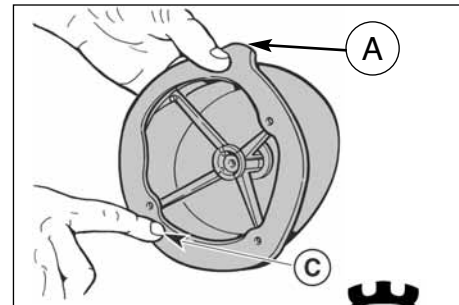
ATENCIÓN *: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.



MONTAJE

Coloque grasa sobre los bordes (C) 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 A esté dirigida hacia arriba y que la arista B se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro. Vuelva a montar las demás partes sacadas.

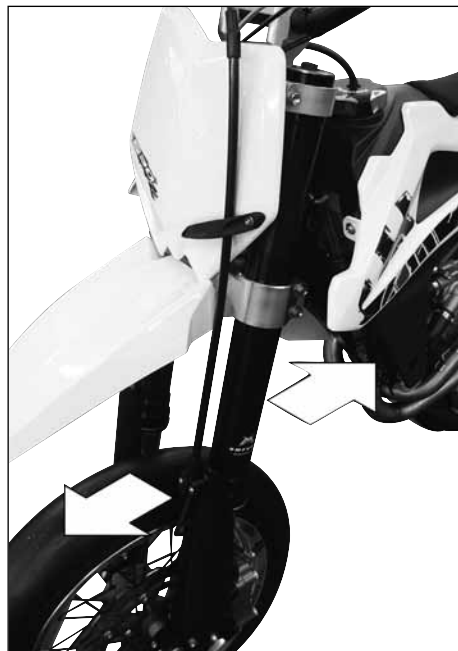
ATENCIÓN *: En caso de montaje incorrecto del filtro, suciedad y polvo podrían introducirse y provocar el desgaste rápido de los segmentos pistón y del cilindro.



REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES DE LA DIRECCION

Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego. Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo.

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



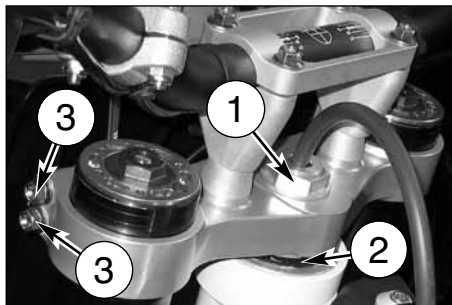
Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje. Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:

- afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los cuatro tornillos (3) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- gire en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (2) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego;
- apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de $8\div 9$ Kgm ($78,4\div 88,3$ Nm);
- apriete los cuatro tornillos (3) en la cabeza de dirección a $22,5\div 26,5$ Nm ($2,3\div 2,7$ Kgm).

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

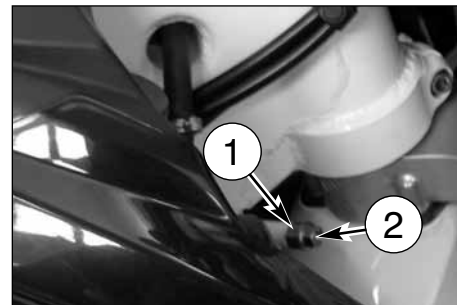
NOTA

Se puede variar la inclinación de la dirección utilizando los bujes que se presentan en la pág. 75, junto a las instrucciones correspondientes.



REGULACIÓN DEL ÁNGULO DE VIRAJE

El ángulo de viraje se puede variar interviniendo en los grupos de regulación ubicados a los lados del manguito de dirección, del siguiente modo: aflojar la contratuerca (1) y girar el tornillo de regulación (2) hasta obtener el ángulo deseado, luego apretar nuevamente la contratuerca (1). Efectuar modificaciones del mismo tipo en ambos lados.



AJUSTE PALANCA DE MANDO FRENO DELANTERO Y CONTROL NIVEL FLUIDO

La palanca sobre el manillar puede ser variada en función de la dimensión de la mano del piloto. Para acercar la palanca a la manopla, girar el registro (1) en sentido ANTIHORARIO, para alejar la palanca de la manopla girar el registro (1) in senso HORARIO.

El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor mínimo (2) indicado en el depósito transparente.

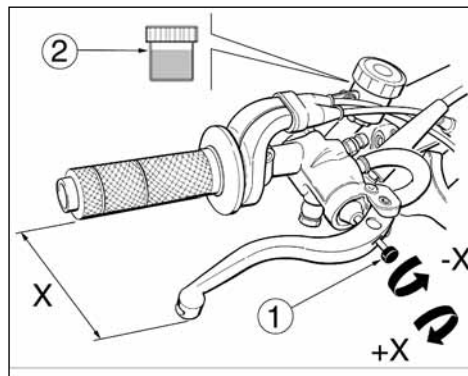
Un a eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

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

ADVERTENCIA*: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o partes transparentes (ej. de faros).

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

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



AJUSTE POSICION PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal (3) de mando del freno trasero respecto del reposapiés, se puede ajustar según las exigencias personales.

Teniendo que realizar dicho ajuste actúe del modo siguiente:

- afloje el tornillo (1);
- girar la leva (2) para bajar o levantar el pedal del freno la dimensión (A) deseada;
- una vez acabado el ajuste, vuelva a apretar el tornillo (1).

Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del peda, según las instrucciones que siguen..

AJUSTE FUNCIONAMIENTO EN VACIO FRENO POSTEIOR

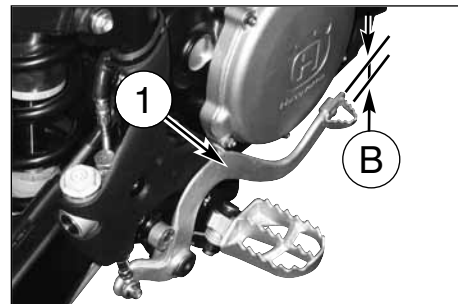
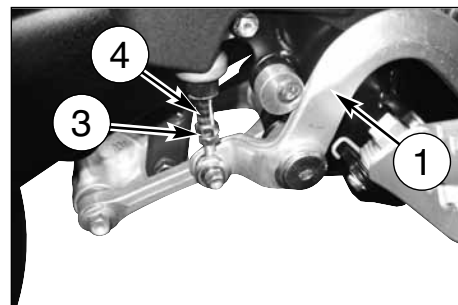
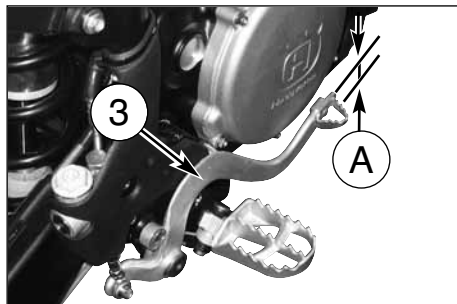
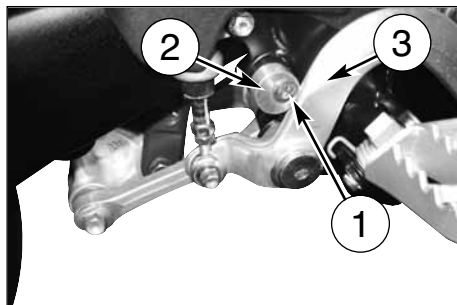
El pedal (1) de mando del freno trasero, tiene que tener una carrera en vacío (B) de 5 mm antes de comenzar la acción frenante.

En el caso de que esto no se produjera ajústelo del modo siguiente:

- afloje la tuerca (3);
- actúe en la varilla de mando de la bomba (4) para aumentar o bien desminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación vuelva a apretar la tuerca (3).

ATENCIÓN

Si no se realiza la carrera en vacío prescrita se provoca el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.



CONTROL NIVEL DEL FLUIDO

El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas del depósito de la bomba.

Regulación de la palanca de mando y control de nivel del fluido del embrague hidráulico

El juego (A) deberá ser siempre al menos de 3 mm.

La posición de la palanca sobre el manillar puede ser variada en función de la dimensión de la mano del piloto.

Para acercar la palanca a la manopla, girar el registro (B) en sentido HORARIO.

Para alejar la palanca de la manopla, girar el registro (B) en sentido A IZQUIERDAS.

Para controlar el nivel del fluido, actúe del modo siguiente:

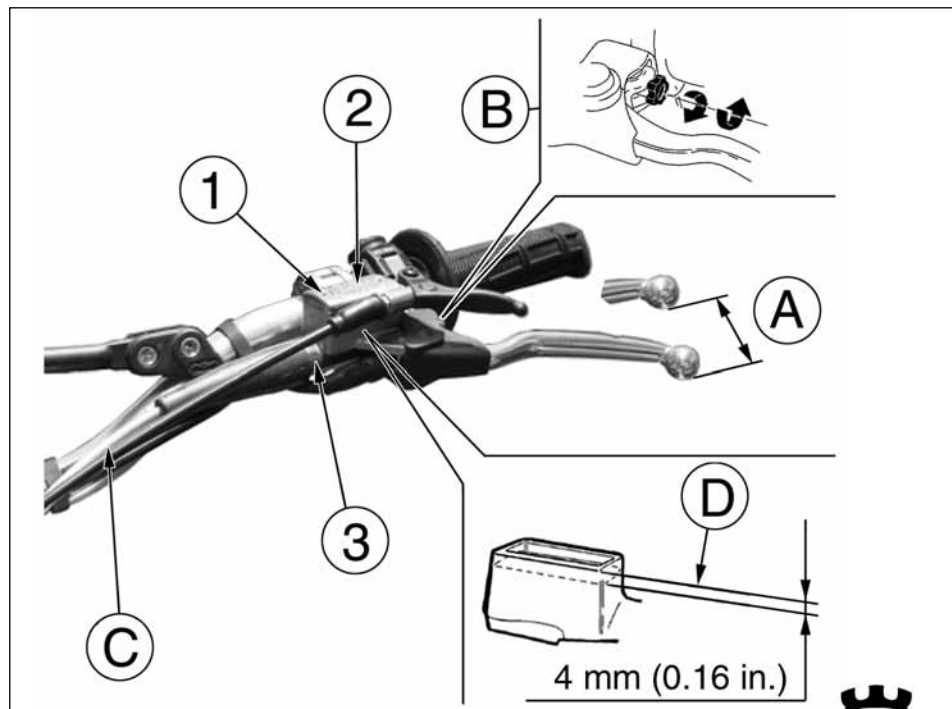
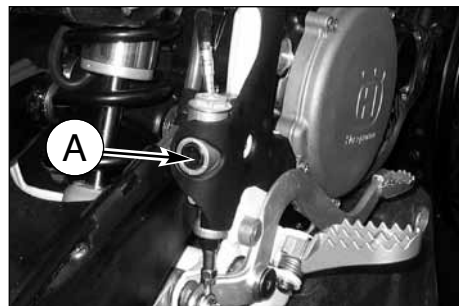
- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana bomba;

- con el cilindro maestro (3) en posición horizontal, el nivel del fluido deberá ser a 4 mm (0.16 in.) del tope superior (D) del corpo bomba;
- si necesario, rellenar fluido indicado en la TABLA DE LUBRICACION a pág. 8.

ADVERTENCIA *: En **NINGUN** caso utilizar líquido de frenos.

Volver a montar los componentes quitados en precedencia.

Controle periódicamente el manguito de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico"): si en el tubo (C) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlo.



SANGRAR EL EMBRAGUE HIDRÁULICO

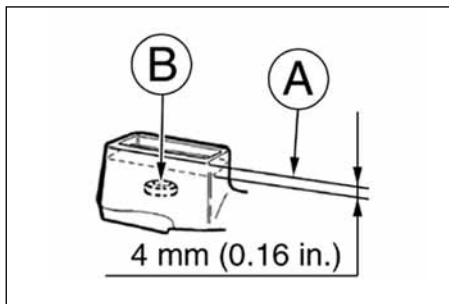
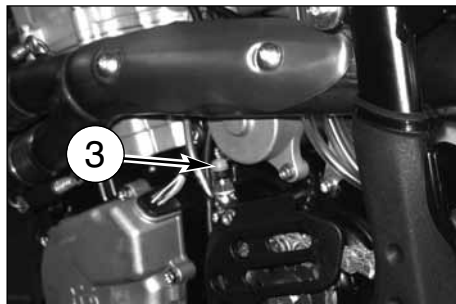
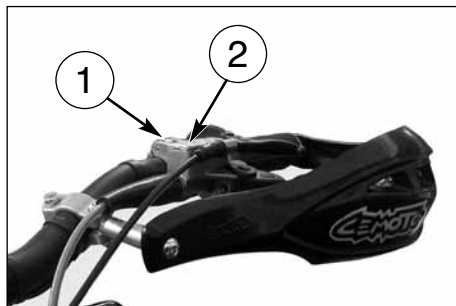
Para efectuar dicha operación, proceder como sigue:

- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana bomba;
- retirar la boquilla de sangrado (3);
- introducir en el agujero de sangrado, por medio de una siringa, el fluido fresco (véanse la TABLA DE LUBRICACIÓN en la pág. 8.

ADVERTENCIA *: En NINGUN caso utilizar liquido de frenos.

- efectuar la operación hasta que tanto el fluido salga SIN burbujas por el borde (B) del corpo bomba.

Compruebe que el nivel del fluido no debe ser nunca inferior de 4 mm respecto al límite superior (A) del cuerpo bomba. Volver a montar los componentes quitados en precedencia.



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.

NOTEAS

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

Los calibrados estándar y los procedimientos de regulación están indicadas en las páginas siguientes.

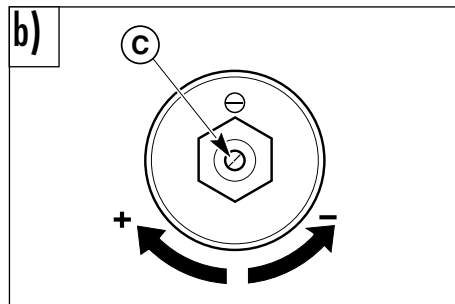
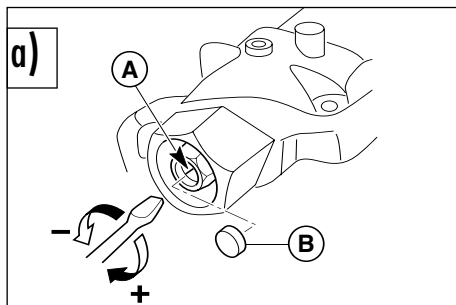


REGULACION HORQUILLA

a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR)

Calibrado estándar: -15 déclics

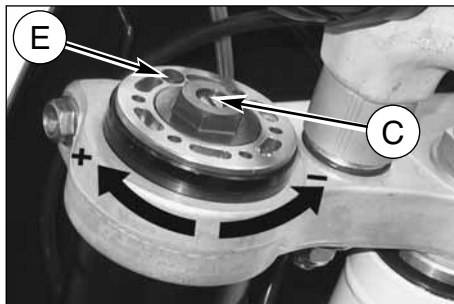
En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas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



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 sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



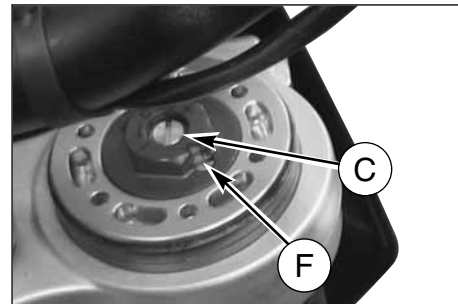
c) URGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente).

Colocar el vehículo sobre un caballete central, extender completamente la horquilla, quitar el capuchón (E) y hacer presión sobre la válvula con un punzón. Montar nuevamente el capuchón.

ATENCIÓN!

No afloje NUNCA el tornillo (F).

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

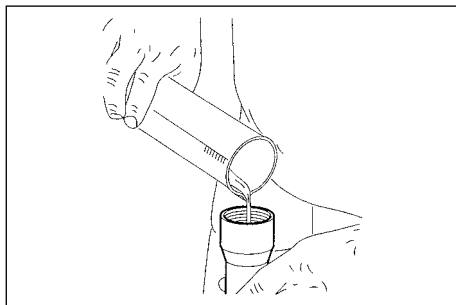


NIVEL DEL ACEITE DE LA HORQUILLA

Para obtener el funcionamiento regular de la horquilla es indispensable que en ambas patas se encuentre la cantidad prevista de aceite.



CANTIDAD DE ACEITE POR CADA BARRA: 310 cm³



NOTA

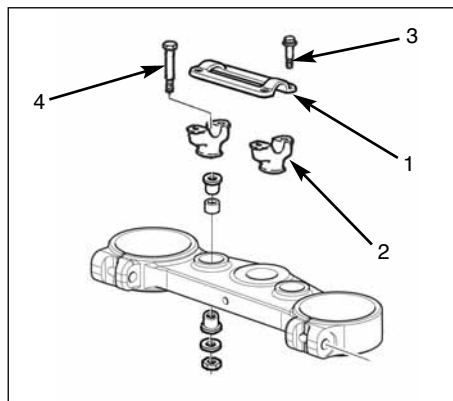
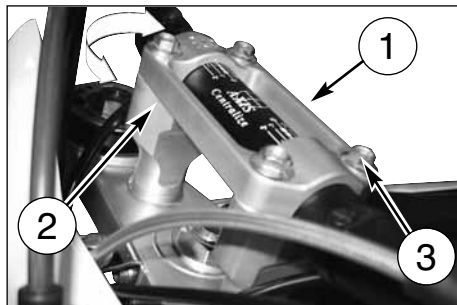
Para no alterar el valor de pre-carga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.

MODIFICACIÓN POSICIÓN DEL MANILLAR

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

Girar la abrazadera inferior 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).



REGULACION AMORTIGUADOR

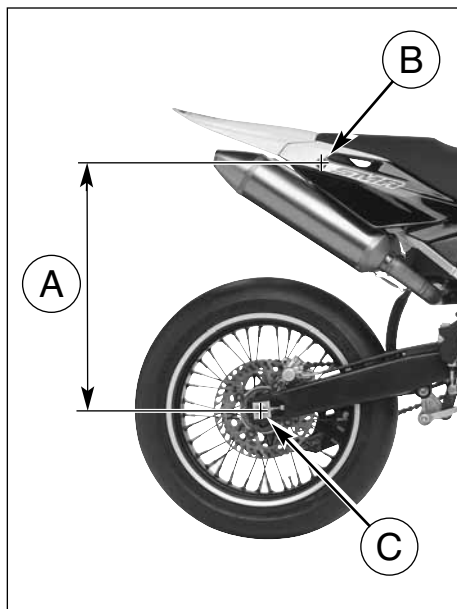
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A);
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición normal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona registre la nueva distancia (A).

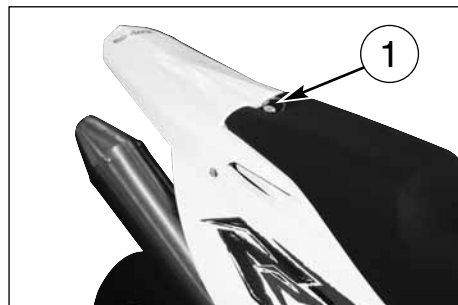
B: eje tornillo sujeción panel

C: eje perno rueda delantera



4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMINUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto. La disminución di altura aconsejada es de 100 mm. con amortiguador frío y de 95 mm con amortiguador caliente.
5. Para obtener una correcta disminución de la altura en relación a su peso, regule la precarga del resorte del amortiguador como indicado al lado.

ATENCIÓN *: Nunca desmontar el amortiguador ya que contiene gas bajo presión. Para intervenciones de mayor entidad dirigirse al Concesionario Husqvarna.

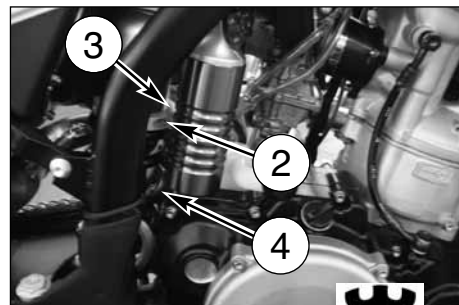


REGULACION PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:

1. Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) y quitar el panel lateral derecho.
2. Limpiar la tuerca de regulación (3) del muelle (4).
3. Con una llave en "T" de 4 mm aflojar el tornillo (2) de la tuerca (3).
4. Girar la tuerca de regulación hasta la posición deseada.
5. Regular en función de su peso o su estilo de conducción, bloquear firmemente el tornillo (2).
6. Volver a montar el panel lateral derecho y el asiento.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el tubo de escape caliente cuando se somete a reglaje el amortiguador.



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 déclics (± 2 déclics)
(ajuste 1)

2) alta velocidad de amortiguación:

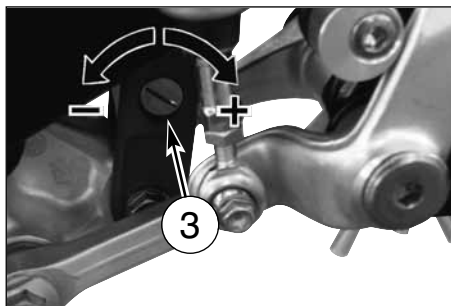
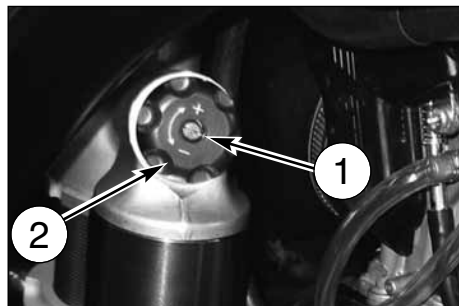
- 15 déclics (± 2 déclics)
(ajuste 2)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustes superior (1) y (2) 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:

- 18 déclics (± 2 déclics)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (3) 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.



REGULACION CADENA TRANSMISION

La cadena debe ser controlada, regulada y lubricada según la "Tabla de mantenimiento", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexió (Fig. A).

Ajuste rapido (Fig. B.)

Introducir, en el punto indicado en la figura, un buje (a) de 35 mm de diámetro (ó, como alternativa un espesor de las mismas dimensiones) y comprobar que el tramo inferior (C) de la cadena esté apenas tenso.

Si así no resultara, actuar de la siguiente manera:

- aflojar en el lado derecho, con una llave de tubo de 27 mm, el lado (1) de fijación del perno rueda;
- aflojar las contratuerzas (2) en ambos tensores de la cadena, con una llave de 12 mm, y actuar sobre los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- una vez realizada la regulación apretar las contratuerzas (2) y la tuerca del perno de la rueda (1).

Después de la regulación, verificar siempre la alineación de la rueda.

A = 0±2 mm (0±0.08 in.)

Fig. A

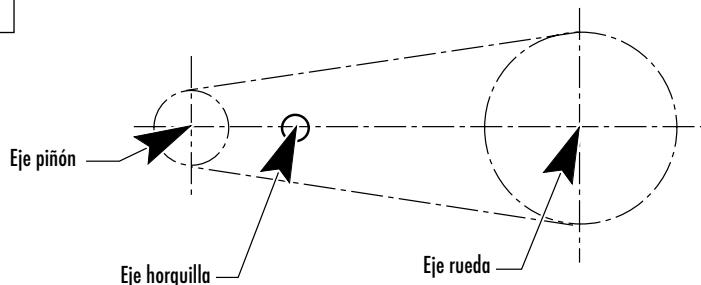
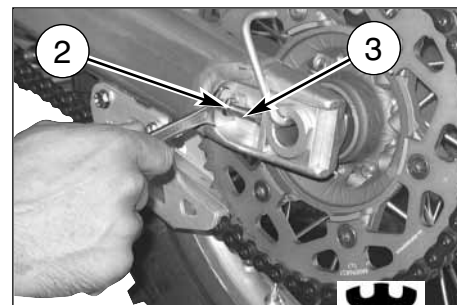
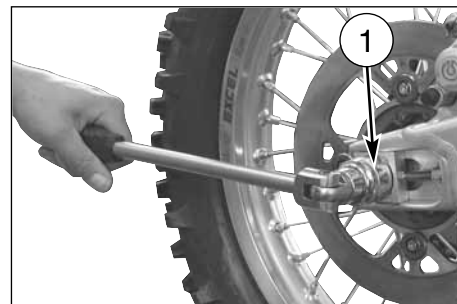
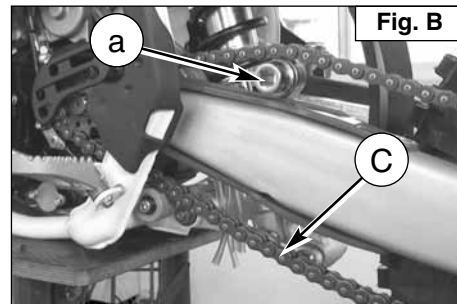


Fig. B



CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑÓN Y CORONA

Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:

- tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste;
- marque 20 eslabones de la cadena;
- mida la distancia "A" entre el centro del 1º perno y del 21º

ESTANDARD	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 mm

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 que aparece abajo 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.

LUBRICACIÓN CADENA

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

ADVERTENCIA* : Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la corona.

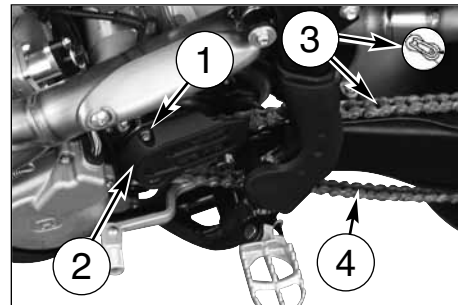
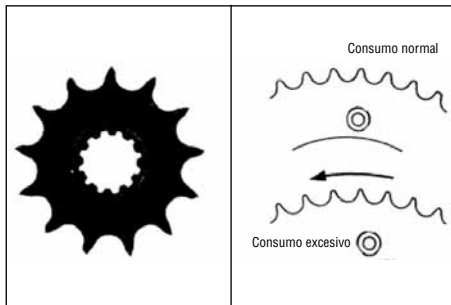
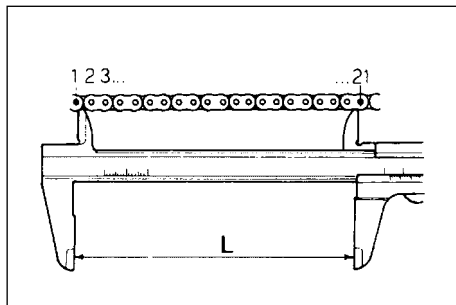
Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera.

1- Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

Remover: los tornillos (1), la protección (2) del piñón, el clip (3), la junta y la cadena (4);

Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso.



- 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.

Limpeza 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.

Limpeza cadena con empaquetaduras de anillo

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

Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo (*)

Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante específico al Bisulfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.

(*) : SMR 450-R / SMR 530-R

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 abajo.

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 página 37.

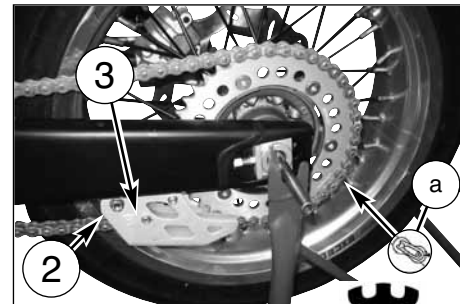
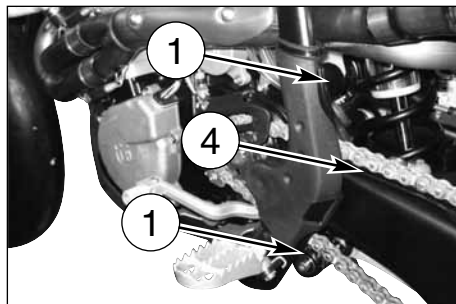
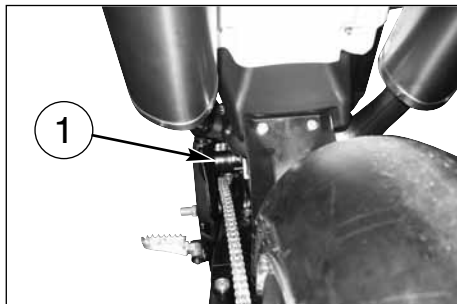
ADVERTENCIA*: El lubricante para la cadena **No tiene que entrar en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.**

Rodillo tensor de cadena, rodillo guía, 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 guía |
| 3- Guía |
| 4- Patín |
| a- Clip de enganche |



REMOCION RUEDA DELANTERA

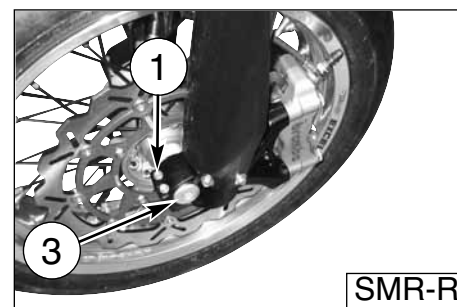
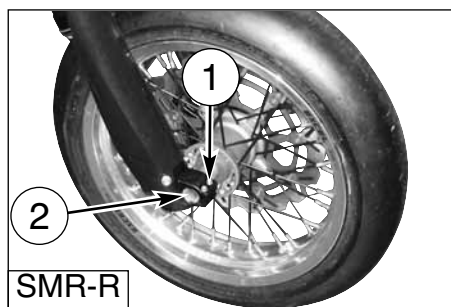
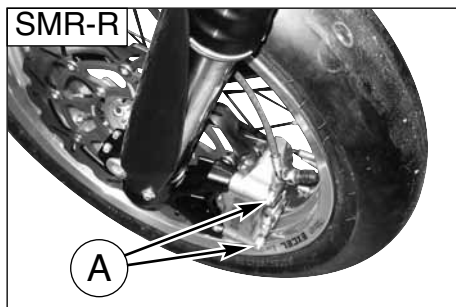
Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Afloje los tornillos (A) y remover la pinza freno.

Afloje los dos tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquee la cabeza del perno rueda (2) y, al mismo tiempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta; sacar el perno de la rueda.

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.



REENSAMBLAJE RUEDA DELANTERA

Insertar el separador izquierdo sobre el cubo de la rueda.

Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla.

Insertar del lado derecho del perno rueda (2) anteriormente cebón y golpearlo hasta golpe sobre el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación, es hacer bien girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) sobre el lado izquierdo de la horquilla SIN pararlo.

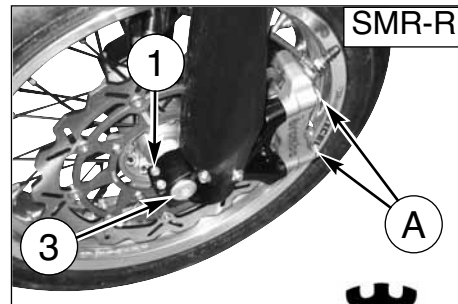
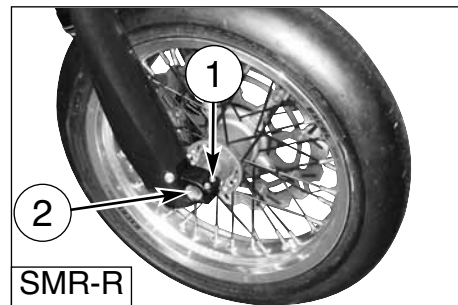
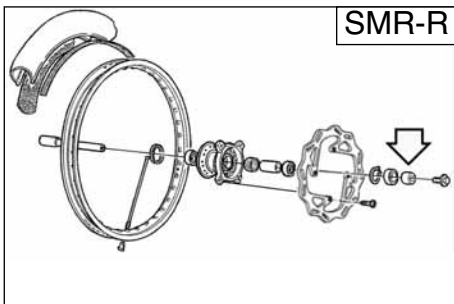
A este punto ejecutar algún bambeo, empujando hacia abajo el manillar hasta el punto en que se puede estar seguros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla.

Parar los tornillos (1) sobre el vástago derecho (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ftlb), el tornillo (3) sobre el lado izquierdo (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) y los tornillos (1) sobre el vástago izquierdo (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

Colocar la pinza de freno en el disco, montarla en el soporte correspondiente apretando los dos tornillos. Averiguar que el disco freno corra entre las pastillas de la pinza sin resistencia.

NOTA

Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.



REMOCION RUEDA TRASERA

Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y extraiga ésto. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda 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.

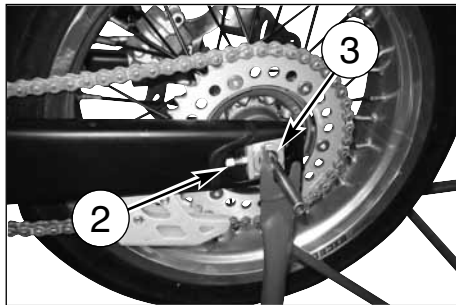
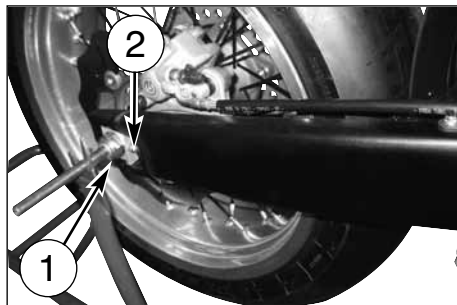
NOTAS

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.

NEUMATICOS

Presten siempre atención a la presión de los neumáticos, la misma debe ser la indicada en la página 9.



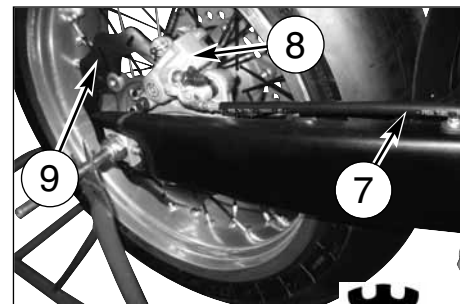
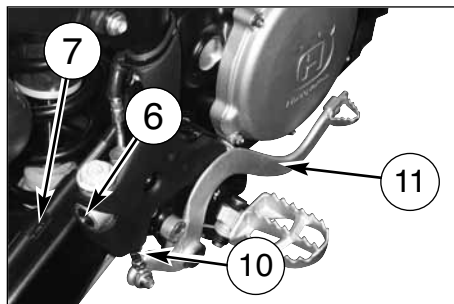
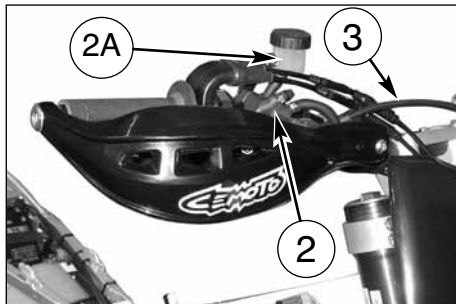
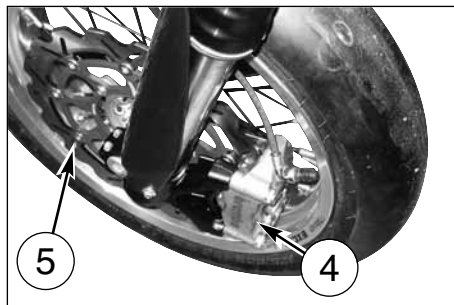
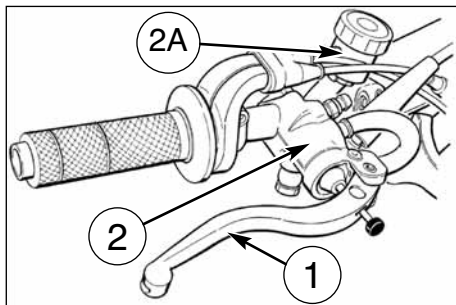
FRENOS

Los principales componentes de las dos instalaciones son: la bomba del freno con su relativa palanca (delante) o pedal (detrás), la tubería, la pinza y el disco.

LEYENDA

- 1. Palanca de mando del freno delantero
- 2. Bomba del freno delantero
- 2A. Tanque aceite
- 3. Tubería delantera

- 4. Pinza freno delantera
- 5. Disco freno delantero
- 6. Tanque aceite freno trasero
- 7. Tubería trasera
- 8. Pinza freno trasera
- 9. Disco freno trasero
- 10. Bomba del freno trasero
- 11. Pedal de mando del freno trasero



DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO

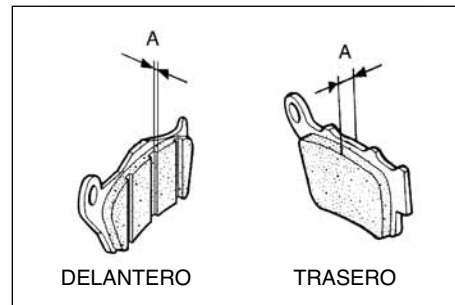
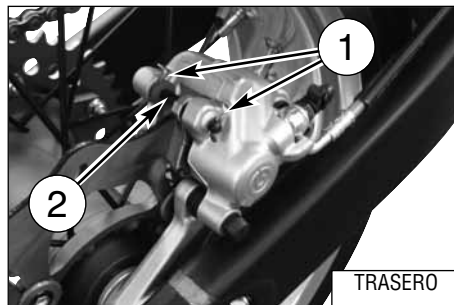
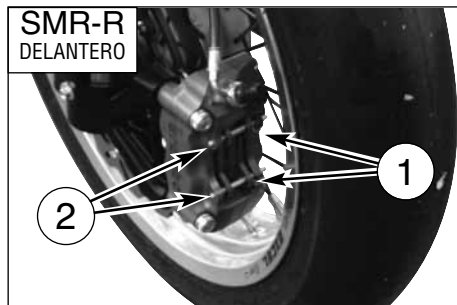
- Remover las tenacillas 1.
- Extraer los pernos 2.
- Rimuovere las pastillas.

ATENCIÓN!

No accione la palanca o el pedal del freno mientras se quitan las pastillas.

DESGASTE PASTILLAS

- a) Delante, el espesor "A" no debe ser nunca inferior al resaltado por las muescas de control del desgaste;
- b) Detrás, el espesor "A" no debe ser inferior a 3,8 mm.
- Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.



LIMPIEZA PASTILLAS

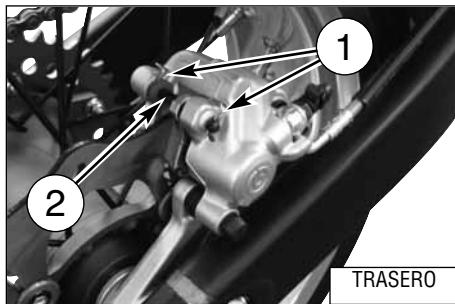
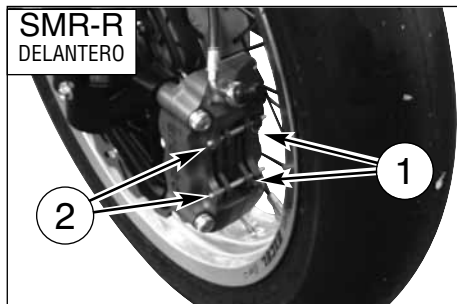
Asegúrese de que no haya restos de fluido de los frenos ni de aceite en las pastillas o en los discos. Limpie las pastillas o los discos de eventuales restos de fluido o aceite con alcohol isopropílico o etílico. Sustituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

MONTAJE PASTILLAS

- Monte las nuevas pastillas del freno.
- Vuelva a montar los dos pernos (2) y las tenacillas (1).

ATENCIÓN!

No conduzca la moto hasta que la palanca o el pedal del freno no sean perfectamente eficientes. Bombee la palanca o el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con los discos. El freno no funcionará a la primera tentativa de accionamiento en la palanca o en el pedal.



DESGASTE DEL DISCO FRENO

Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Sustituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.

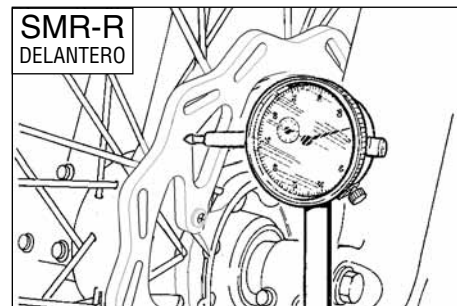
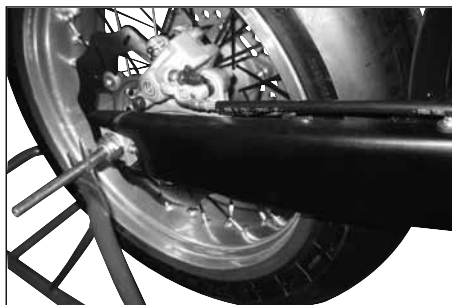
Espesor del Disco

DISCO	ESTANDARD	LIMITE DE SERVICIO
Delantero	5 mm	4,5 mm
Trasero	4 mm	3,5 mm

BAILOTEO DEL DISCO

Mida el bailoteo del disco. El límite de servicio para ambos discos es de 0,15 mm.

Sustituya el disco si el bailoteo es superior al límite de desgaste.



LIMPIEZA DEL DISCO

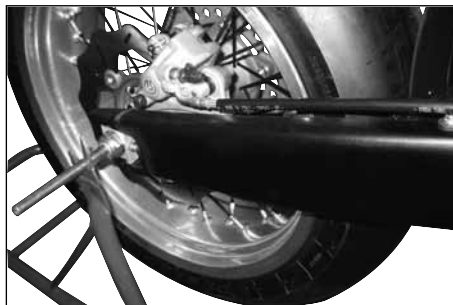
Una escasa eficiencia de frenado puede estar causada también por la presencia de aceite en el disco. Aceite o grasa en el disco pueden eliminarse mediante un disolvente de alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.

SUBSTITUCION DEL FLUIDO

El fluido de los frenos tiene que controlarse y substituírese de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento o en el caso de que estuviera contaminado con suciedad o agua. No substituya el fluido bajo la lluvia o con viento fuerte.

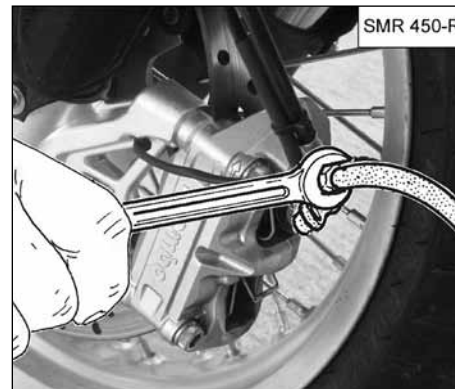
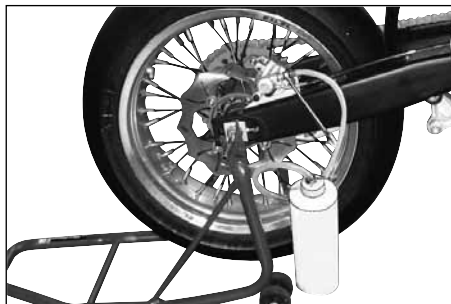
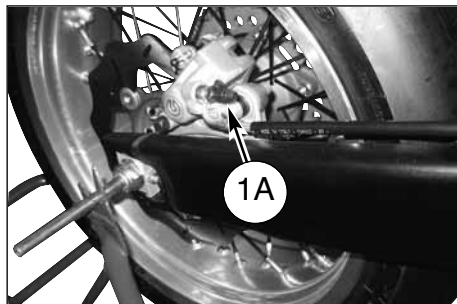
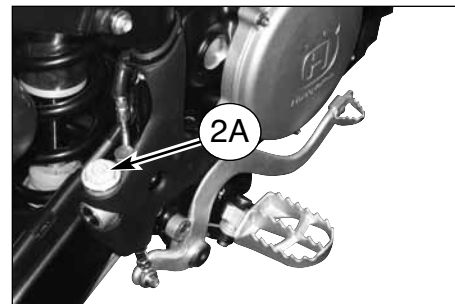
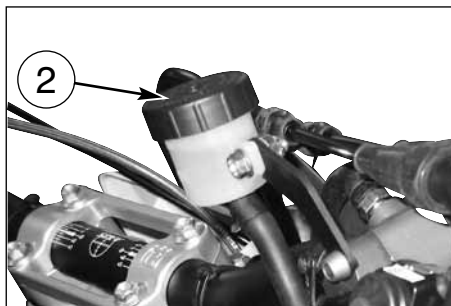
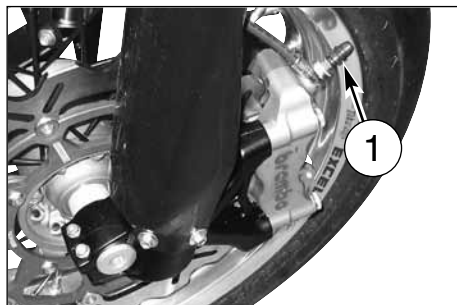
ADVERTENCIA!

- *Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No use nunca fluido ya utilizado.
- *No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.
- *Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.
- *Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.
- *No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.



Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

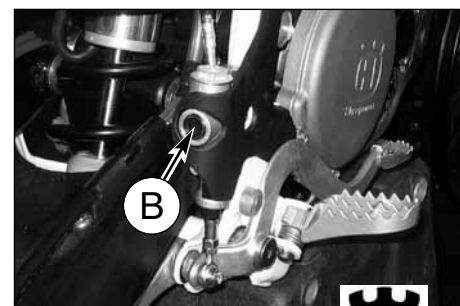
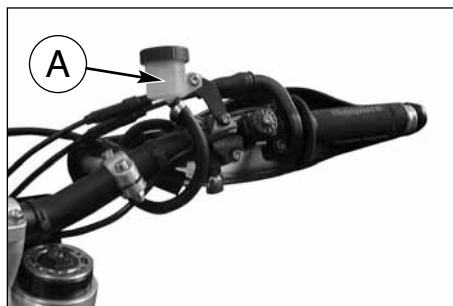
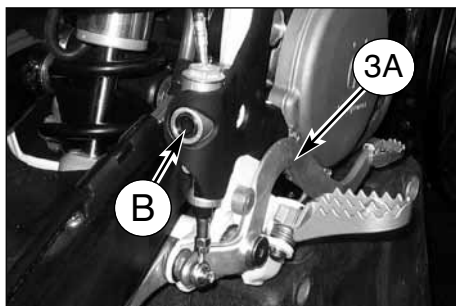
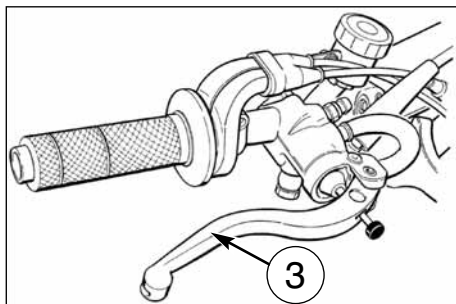
- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien (2A: llave de 21 mm) del depósito fluido y el quille de goma.
- Abrir válvula de purga en la pinza.



- Bombee con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Abra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente éstos últimos.
- Repita esta operación hasta que la instalación esté completamente llena y el fluido claro empiece a salir del tubo de plástico: ahora cerrar la válvula de purga.

- Restablecer el nivel del fluido (A) o bien (B) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa del depósito fluido, tanto anterior como posteriormente.

Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación como descrita a las páginas 51 y 52.



ATENCIÓN!

El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.

* El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlos.



PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica.

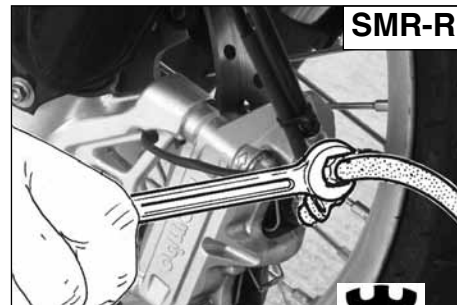
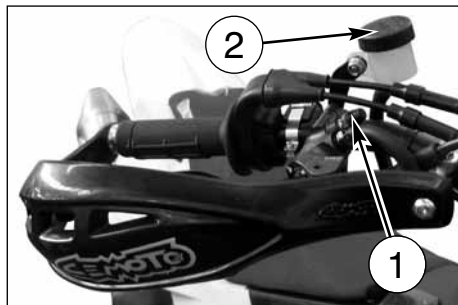
En la instalación de frenos delantero la purga se debe realizar primero en el mando del manillar de la pinza: Las operaciones a efectuar son las mismas.

Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o (1A).

- Aplique un tubo transparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubo esté constantemente inmersa en el fluido).
- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.

- Abra la válvula de purga y accionar varias veces la palanca hasta que se note la salida de fluido claro y sin burbujas por el tubo transparente: ahora cerrar la válvula de purga.



- Restablecer el nivel del fluido (A) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa (2) del depósito fluido.

ATENCIÓN!

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

Par de torsión para la válvula 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



El líquido de los frenos es corrosivo, en caso de contacto con los ojos aclarar abundantemente con agua.



Durante la purga de la instalación, el manillar del motociclo tiene que estar girado hacia la izquierda. De esta manera el depósito bomba resultará más alto, facilitando la operación de purga del circuito de los frenos.



En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba.



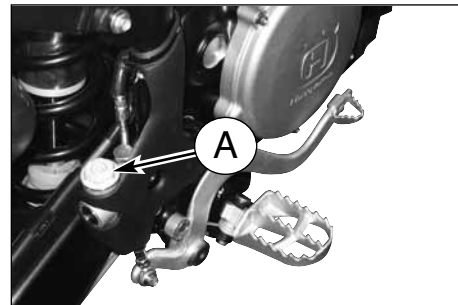
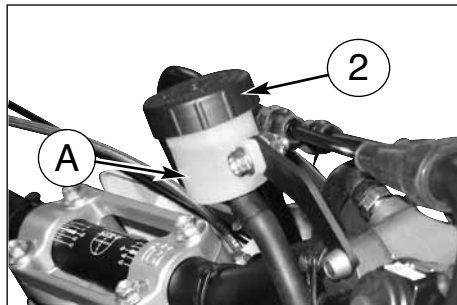
La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades residuales se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso del motociclo; esto conlleva una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.

PURGA INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica.

Para efectuar la purga, proceder en el modo siguiente:

- Remueva la tapa (A) del depósito (llave de 21 mm), la membrana y llene con fluido (DOT 4).



- Aplique un tubo transparente de plástico en la válvula de purga (1) de la pinza, y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.

- Baje completamente la palanca (2) 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 prescrito y controle el nivel (B) del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa (1).

Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica. En caso contrario, repita la operación.

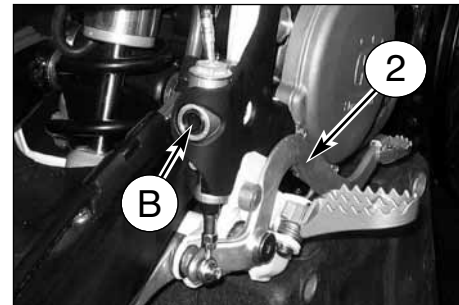
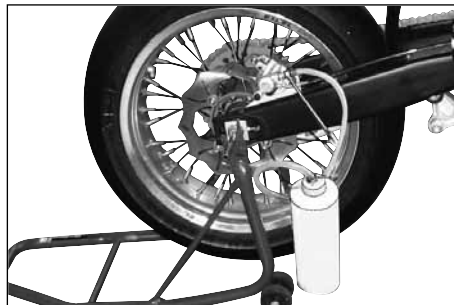
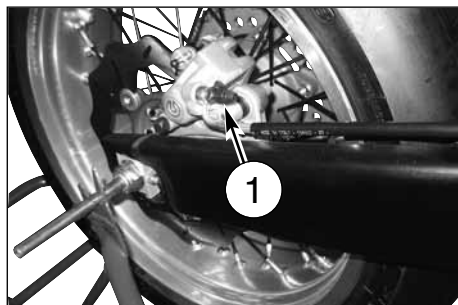
NOTAS

En el caso de que, a causa de una caída durante una competición o después de una reparación, se notara elasticidad en la carrera de la palanca o del pedal del freno con consiguiente disminución de la eficiencia frenante, hay que repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente.

ATENCIÓN!

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

Par de torsión para la válvula 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujerado dentro del silenciador.

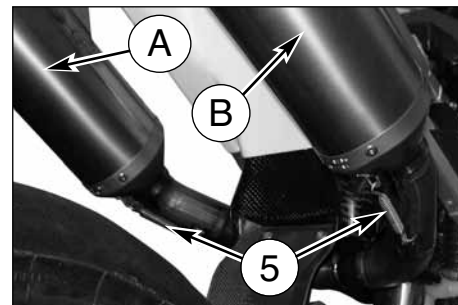
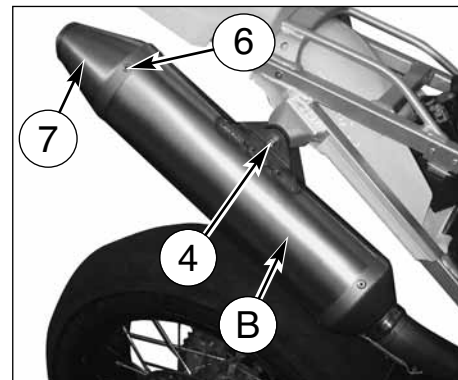
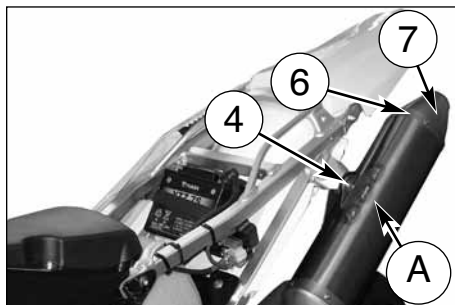
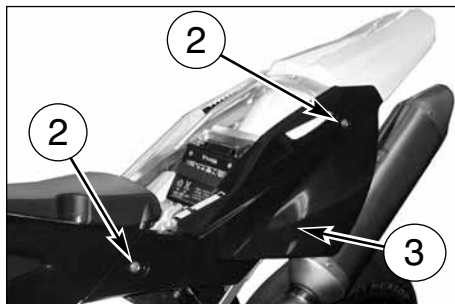
ADVERTENCIA*: comprobar el material fonoabsorbente a cada carrera y a ser preciso reemplazarlo.

SUSTITUCIÓN MATERIAL FONOAORSORBENTE SILENCIADOR

Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, retirar los tornillos (2) con una llave en T de 8 mm y quitar los panel lateral izquierda (3) (mismo procedimiento en el lado derecho).. Con una llave de tubo de 8 mm de la parte externa y una de 10 mm en la parte interna, quitar el tornillo (4) de fijación del silenciador. Quitar el muelle (5) y extraer el silenciador (A) o (B). Quitar los cuatro remaches traseros (6), la abrazadera y el terminal de escape (7).

Extraer el tubo interior y reemplazar el material fonoabsorbente. Reensamblar el panel lateral derecho y el sillín.

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



REVISION RUEDAS

Las tablas que se dan a continuación muestran los tipos de control a que se tienen que someter la llanta y el perno de la rueda.

Nota*: si la llanta está excesivamente plegada, tiene que ser sustituida.

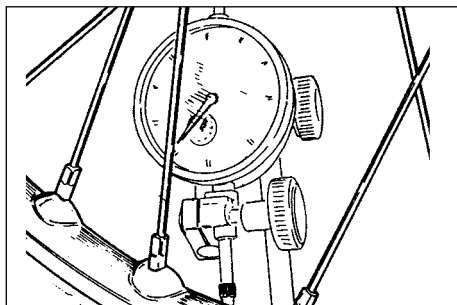
DEFORMACIÓN LLANTA

	ESTANDARD	LIMITE MAX.
Desbandada lateral	menos de 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Excentricidad	menos de 0,8 mm	

RADIO RUEDA

Asegurarse de que todos los nipples estén bien enroscados y si fuera necesario, apretarlos otra vez.

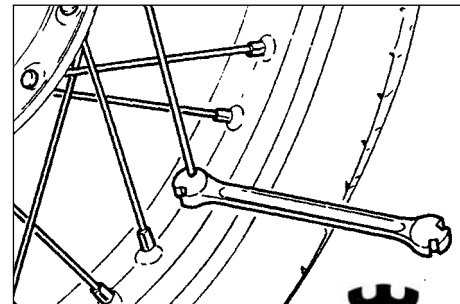
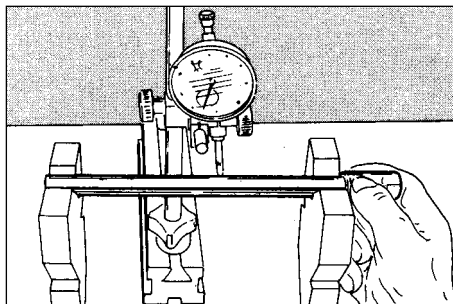
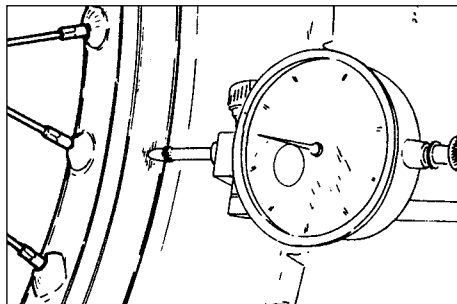
Una tensión insuficiente perjudica la estabilidad del motociclo; para efectuar un control inmediato es suficiente picar sobre los radios con una punta metálica (por ejemplo la de un destornillador): un sonido vivo indica un apretamiento correcto, un sonido sordo indica que es necesario un nuevo ajuste.



FLEXIÓN PERNO RUEDA

Si el valor de la flexión supera el límite máximo permitido, enderece el perno o sustitúyalo.

Si el perno no puede ser enderezado dentro de los valores límite máximo prescrito (0,2 mm), sustitúyalo.



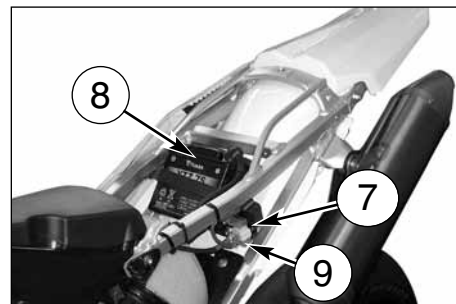
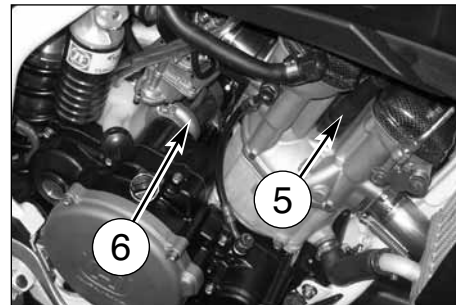
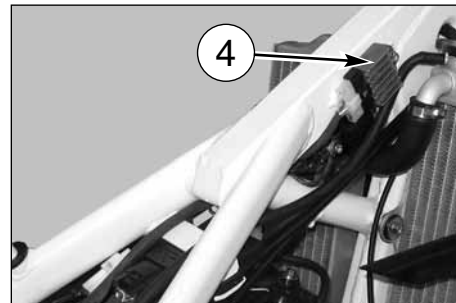
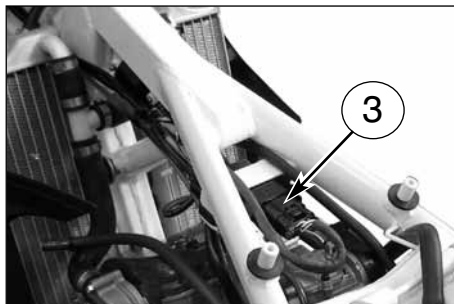
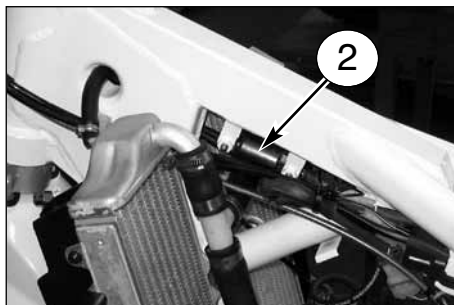
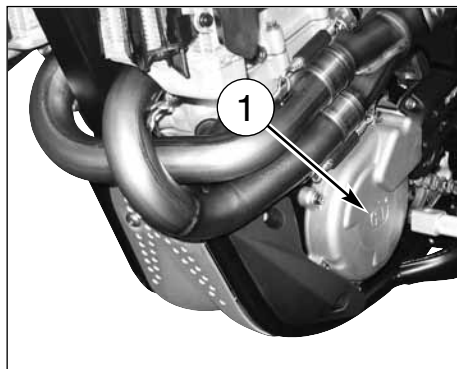
INSTALACIÓN DE ENCENDIDO INSTALACIÓN ELÉCTRICA

La instalación de encendido está compuesta por los siguientes elementos:

- Generador (1) dentro la tapa de la bancada izquierda;
- Bobina electrónica (2) debajo del deposito gasolina;
- Central electrónica C.D.I. (3) debajo del deposito del carburante;
- Regulador de tensión (4) debajo del deposito del carburante;
- Bujía encendido(5) a la derecha de la cabeza cilindro;
- Motor de arranque de 12V-450W (6) detrás del cilindro motor;
- Teleruptor arranque electrico (7) debajo del sillin;

La instalación eléctrica está compuesta por los siguientes elementos:

- Batería 12V-6Ah (8) debajo del sillin;
- Dos fusibles (9) de 20A, montados en el relé del arranque eléctrico (7);

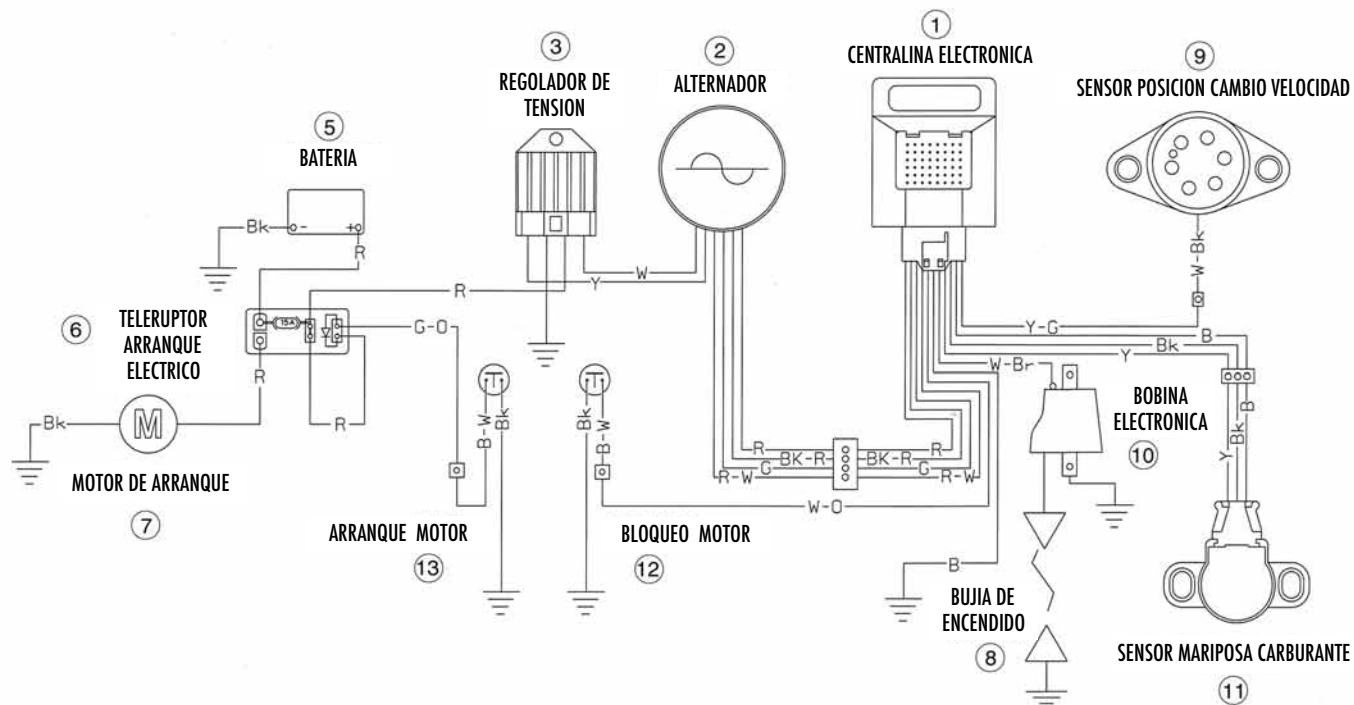


Referencias colores de los cables

B	Azul
Br	Marrón
Bk	Negro
G	Verde
Gr	Gris
O	Anaranjado
P	Rosa
R	Rojo
Sb	Azul
V	Violeta
W	Blanco
Y	Amarillo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (pag 58)

1. Centralita electrónica
2. Alternador
3. Regulador de tensión
5. Batería
6. Teleruptor arranque eléctrico
7. Motor de arranque
8. Bujía de encendido
9. Sensor posición cambio velocidad
10. Bobina electrónica
11. Sensor mariposa carburante
12. Bloqueo motor
13. Arranque motor



BATERIA

La batería, de tipo hermético, no requiere mantenimiento. Cuando se noten pérdidas de electrolito o anomalías en el sistema eléctrico, dirigirse al Concesionario HUSQVARNA.

Si la motocicleta no se usa durante mucho tiempo se aconseja de quitar la batería y conservarla al reparo de la humedad.

- Después de un empleo intensivo de la batería, es aconsejable un ciclo de carga lento (0.6A por 8 horas por batería 12V-6Ah).
- La recarga rápida sólo es aconsejada en situaciones de extrema necesidad en cuánto se reduce drásticamente la vida de los elementos de plomo, (6A por 0.5 horas por batería 12V-6Ah).

RECARGA BATERIA

Para acceder a la batería (2), trabaje de la siguiente manera:

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

- retirar primero el cable negativo NEGRO o AZUL y seguidamente el cable positivo ROJO (para el remontaje, conectar primero el cable positivo ROJO y seguidamente el cable negativo NEGRO o AZUL);
- extraiga la batería (2) de su alojamiento.

Verificar que la tensión de la batería no sea inferior a 12.5V. En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.

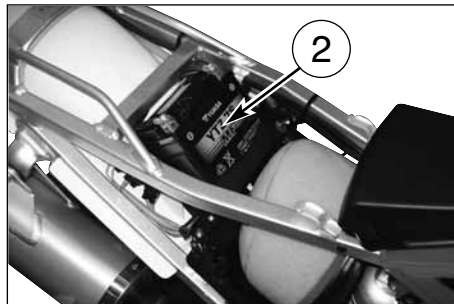
Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar primero el cable positivo ROJO con el borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO o AZUL con el borne negativo de la batería. Aplicar a la tensión constante de 14,4 V una corriente de "x" Ampere como resulta del tablero de abajo en función del porcentaje de carga en que se encuentre la batería.

La tensión de descanso sólo se comporta sobre un valor constante después de algunas horas, por tanto se aconseja NO medirla enseguida después de haber cargado o descargado la batería.

Verificar siempre el estado de carga de la batería antes de instalarla de nuevo en el vehículo.

La batería tiene que mantenerse limpia y los terminales engrasados.

ATENCIÓN *: La batería contiene ácido sulfúrico. Evitar cualquier contacto con ojos, piel y vestidos. Antidoto: EXTERNAMENTE - enjuagar con agua. INTERNAMENTE - Beber grandes cantidades de leche o agua. Después de la leche, tomar magnesio, huevos batidos o aceite vegetal. Consultar enseguida a un médico. OJOS: enjuagar con agua por al menos 15 minutos y llamar a un médico.



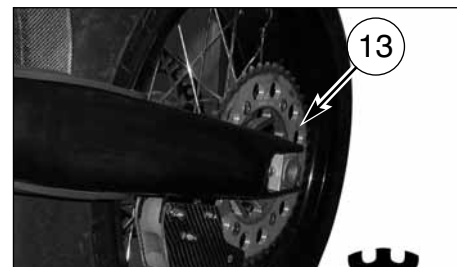
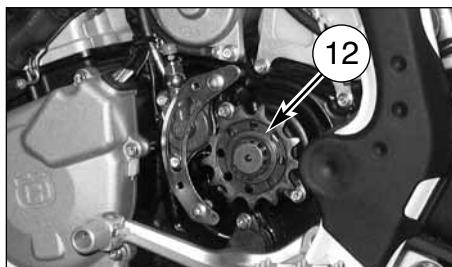
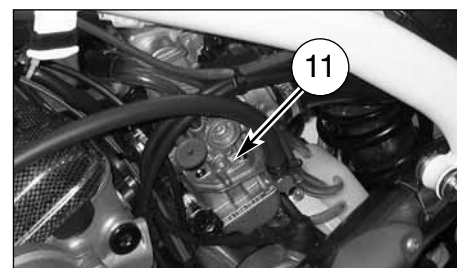
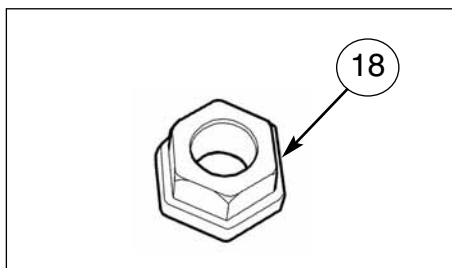
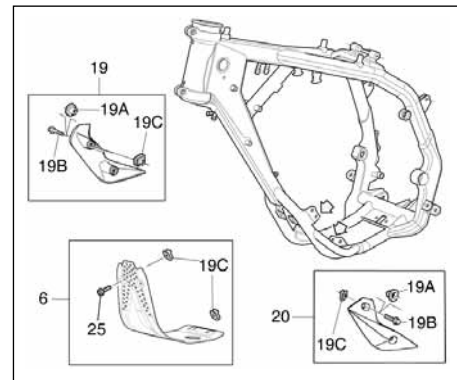
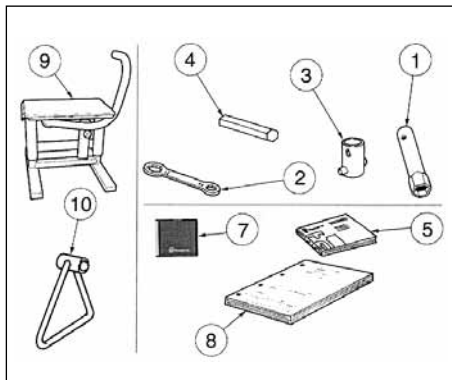
ATENCIÓN *: Las baterías producen gases explosivos. Cuando utilizan las baterías en ambientes cerrados o cuando cargan procuren que haya buena ventilación. Cuando emplean un cargador de baterías, conecten la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podrían incendiar los gases contenidos en la batería.

VALORES INDICATIVOS RELATIVOS A LA DURACIÓN DE LA CARGA A SEGUNDA DEL ESTADO DE LA BATERÍA

TENSIÓN DE DESCANSO * (V)	% CARGA	DURACIÓN DE LA CARGA (LA CORRIENTE NOMINAL EN AMPERE DE APLICAR ES: 0,1x CAPACIDAD NOMINAL DE LA BATERÍA)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h

KIT EN DOTACIÓN-PIEZAS OPCIONALES (*)

- 1- 8000 A4349 Llave para bujía (1)
- 2- 8000 66802 Llave poligonal 15x27mm (1)
- 3- 8000 96997 Llave para perno rueda delantera (1)
- 4- 8000 56920 Llave hexagonal para tornillo perno rueda delantera (1)
- 5- 8000 H0888 Manual de uso y mantenimiento (1)
- 6- 8000 B0157 Protección central motor (1)
- 6A- 8000 60898 Tornillo M6x15 (4)
- 6B- 8000 46893 Tuerca M6 (4)
- 7- 8000 H0889 Manual de taller (1) *
- 8- 8000 H0890 Catálogo piezas de repuesto (1) *
- 9- 8000 A7817 Caballete central (1)
- 10- 8000 74016 Caballete lateral (1)
- 11- 8000 A4296 Kit carburador KEIHIN 41 (1)
- 12- 8000 63829 Piñón salida cambio Z=14 (1)
- 13- 8G00 96837 Corona trasera Z=45 (1)
- 14- 8000 B1530 Kit gancho para la fase de salida de la competencia (1)
- 15- 8000 A3630 Kit protectores de manos



- 16- 8A00 B1781 Casquillo regulación inclinación manguito de dirección (1) *
- 16- 8B00 B1781 Casquillo regulación inclinación manguito de dirección (2)
- 16- 8C00 B1781 Casquillo regulación inclinación manguito de dirección (2)
- 16- 8D00 B1781 Casquillo regulación inclinación manguito de dirección (1) *
- 16- 8E00 B1781 Casquillo regulación inclinación manguito de dirección (1)
- 16- 8F00 B1781 Casquillo regulación inclinación manguito de dirección (1) *
- 16- 8G00 B1781 Casquillo regulación inclinación manguito de dirección (1)

17- 8000 B1214 Instrucciones para el montaje de los casquillos de regulación de la inclinación de l manguito de dirección

18- 8000 A8191 Llave montaje embrague

19- 8000 A1427 Protección derecha motor (1)

19A- 8A00 H0822 Manguito (4)

19B- 8000 62729 Tornillo M6x25 mm (4)

19C- 8000 46893 Tuerca M6 (6)

20- 8000 H0187 Protección izquierda motor (1)

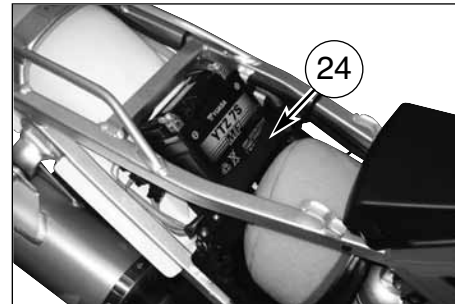
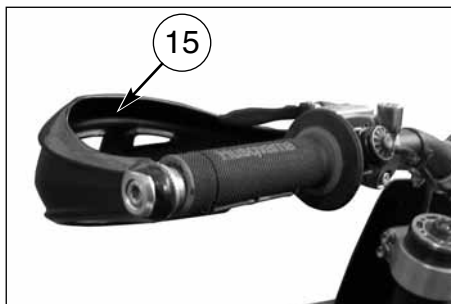
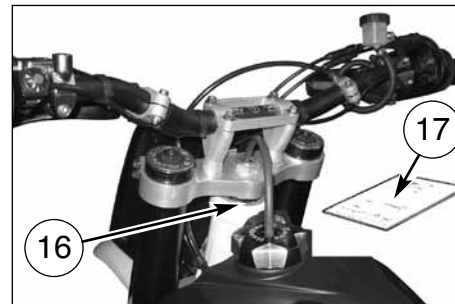
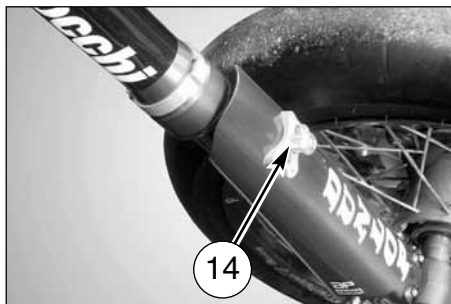
21- 8000 86328 Guía de las concesionarias HUSQVARNA (1)

22- 8B00 90574 Folleto de la Garantía multilengua (1)

23- 8000 B1278 Palanca de mando freno delantero de tipo RECTO (1) *

24- 8B00 H0159 Caja de batería (1)

25- 8000 60898 Tornillo M6x15 mm (4)



APENDICE

CONTROLES DESPUÉS DE LA CARRERA

Después de la carrera, limpiar el motociclo como indicado abajo y luego inspeccionar el vehículo poniendo particular atención a los puntos indicados en el tablero "MANTENIMIENTO" (Apendice A) como filtro aire, carburador, frenos, etc. Efectuar una lubricación general y eventualmente los reglajes necesarios.

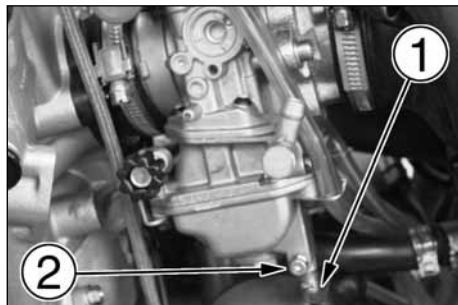
INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se deja el motociclo inactivo durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación:

- Limpiar completamente el motociclo.
- Llenar el depósito con carburante mezclado con un estabilizador DESPUÉS de haber efectuado la operación siguiente: poner la tubería (1) en una palangana, aflojar el tornillo (2) de vaciado situado en la parte inferior de la cuba y apretarlo de nuevo cuando se haya vaciado el carburante.

ATENCIÓN

No echar el carburante eliminado al medio ambiente y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.



- Lubricar la cadena de transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, vaporizar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las partes en goma o los frenos estén a contacto con el aceite.
- Poner el motociclo sobre un apoyo o un soporte de manera que ambas ruedas no toquen el suelo (en caso no se pueda proceder de esta manera, poner unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos estén a contacto con la humedad).
- Poner una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Tapar el motociclo para protegerlo de polvo y suciedad.

Antes de reactivar el motociclo, proceder de la siguiente manera:

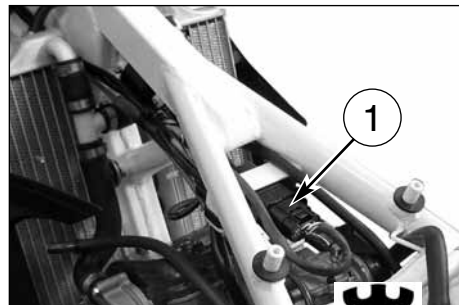
- Asegurarse que la bujía esté apretada .
- Llenar el depósito carburante.
- Hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter (página 20).
- Controlar todos los puntos citados en la sección "Controles y Reglajes" (Apendice A).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección "Lubricación" (Apendice A).

LIMPIEZA

Antepuesto que, antes del lavado del motociclo, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes partes:

- a) Abertura posterior de escape;
- b) Palanca embrague y freno delantero, manoplas, conmutadores sobre el manillar;
- c) Aspiración filtro aire;
- d) Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas;
- e) Palancas de la suspensión trasera,

es necesario EVITAR ABSOLUTAMENTE QUE CHORROS DE AGUA O AIRE A ALTA PRESIÓN vengan a contacto con las PARTES ELÉCTRICAS, especialmente la centralita electrónica (1).



1) Preparación para el lavado

Antes de efectuar el lavado, tomar las siguientes precauciones al fin de impedir que el agua llegue a contacto con las siguientes partes:

- Abertura posterior de la descarga:
- Tapar con una bolsa de plástico fijándola con bandas de goma
- Palanca fricción y freno anterior, empuñaduras, pulsador parada motor:
- Tapar con una bolsa de plástico
- Aspiración filtro aire:
- Cerrar la abertura con un cinta o paños limpios

2) En qué poner atención particular

No vaporizar agua a presión elevada cerca de las siguientes partes:

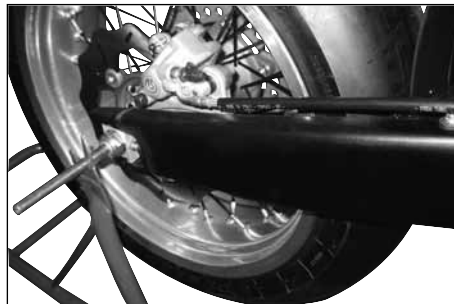
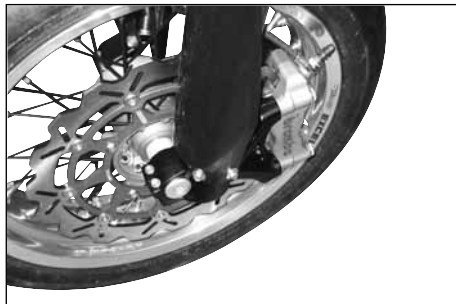
- Filtro aire
- Debajo del depósito carburante. Si el agua entra en la bobina o en la pipeta bujía, el motor no arrancará y será necesario secar todas las partes mojadas
- Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas.
- Palancas de la suspensión trasera.

3) Tras el lavado

- Remover las bolsas de plástico y librar la abertura de la aspiración filtro aire.
- Lubricar los puntos citados en el Tablero de Mantenimiento (Apendice A).
- Efectuar una breve calefacción del motor
- Antes de conducir el motociclo, probar los frenos.



ATENCIÓN * : No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia de la instalación de los frenos con consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con solventes tipo acetona.



OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

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

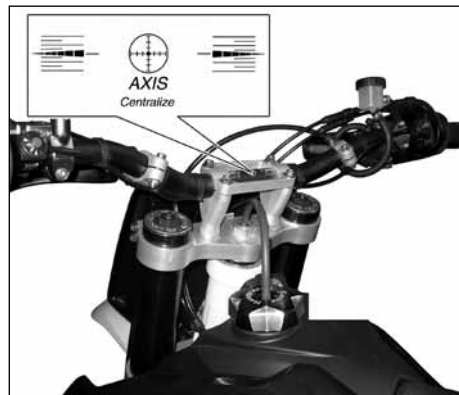
✱ : para motocicletas con motores de 2 tiempos

✱✱ : presentes solo en alguno modelos

NOTAS

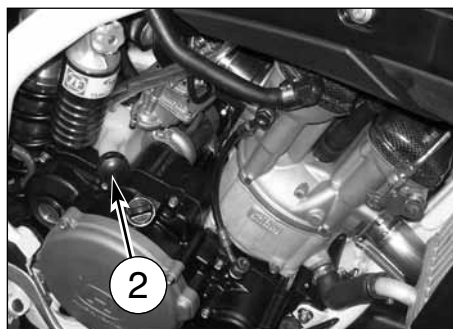
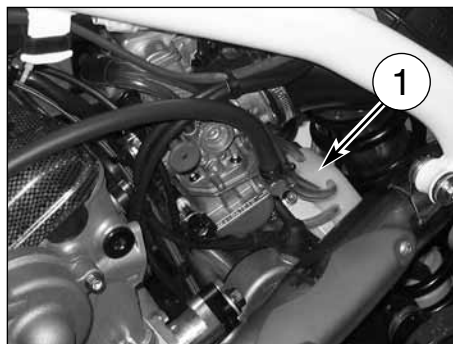
MANILLAR

El manillar posee referencias para efectuar su montaje correctamente, tal como se indica en la figura.



DEPÓSITO DE RECUPERACIÓN DE LÍQUIDOS

Controlar periódicamente el nivel en el depósito (1): En caso de que se encuentre a aproximadamente 1/3 del máximo, quitar el tapón (2) y descargar el líquido. Una vez efectuada la operación, volver a colocar el tapón.



INDICE ALFABETICO

	Página
A	
Ajuste del carburador	23
Ajuste del ralenti	23
Ajuste palanca de mando freno delantero.....	27
Ajuste posición pedal del freno trasero	28
Arranque del motor	16
B	
Bailoteo del disco	46
Batería	59
Bujía encendido	7
C	
Caballete	10
Cadena de transmisión secundaria	7
Carburador	7
Carburante	10
Control bujía de encendido	24
Control filtro aire	25
Control desgaste cadena, piñón y corona	38
Control nivel aceite.....	20
Control nivel fluido freno delantero	27
Control nivel fluido embrague	29
Control nivel fluido freno trasero	29
Control nivel liquido de enfriamiento	21
Controles después de la carrera	63
Controles durante el rodaje	15
Controles preliminares	15
Corona trasera	7
D	
Descompresor de arranque	17
Desgaste del disco freno	46
Desgaste pastillas	44
Desmontaje pastillas del freno	44
E	
Embrague	7
Encendido	7
Esquema eléctrica	68

F	
Flexión perno rueda	55
Frenos	43
G	
Grifos carburante	9
H	
Horquilla delantera	8
I	
Inactividad prolongada.....	63
Instalación eléctrica	56
L	
Limpieza	63
Limpieza del disco	47
Limpieza filtro aire	25
Limpieza pastillas	45
Llenar el sistema de frenado	48
Localización mandos	6
Lubricación cadena	38
Lubricación motor.....	8
M	
Mando de cambio	14
Mando del freno delantero	12
Mando del freno trasero	14
Mando del gas	12
Mando embrague	13
Modificación posición del manillar	34
Montaje pastillas	45
N	
Neumaticos	8, 43
Nivel del aceite de la horquilla	33
Numero de identificación del motociclo.....	5

P	
Parada del motociclo	19
Parada del motor	19
Piñón salida cambio	7
Premisa importante.....	3
Purga instalación frenante delantera	51-52
Purga instalación frenante trasera.....	52-53
R	
Radio rueda	55
Regulación cable mando mariposa	22
Regulación cadena transmisión	37
Regulación de la suspensiones sobre la base de particulares condiciones de la pista	31
Regulación embrague	29
Regulación freno hidráulico amortiguador	36
Regulación horquilla	32
Regulación juego de los cojinetes de la dirección	26
Regulación precarga resorte amortiguador	35
Regulador de tensión	24
Remoción rueda delantera.....	40
Remoción rueda trasera.....	42
Revisión ruedas	55
Rodaje.....	15
Ruedas.....	8, 40
S	
Sangrar el embrague hidráulico	30
Starter carburador	11
Substitución aceite, limpieza filtros	20
Substitución de los particulares.....	3
Substitución del fluido.....	47
Substitución liquido de enfriamiento	21



Husqvarna

APPENDICE A

APPENDIX A

APPENDICE A

ANHANG A

APÉNDICE A



SMR 450-R / 2009; SMR 530-R / 2009

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

PARTICOLARE - ITEM - PARTICULAIRE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
	DOPO LE PRIME 3 ORE AFTER FIRST 3 hours APRÈS LES PREMIERS 3 heures	OGNI 5 ORE EVERY 5 hours TOUS LES 5heures	OGNI 15 ORE EVERY 15 hours TOUS LES 15 heures		
VALVOLE- VALVE- SOUPAPES	C (GIOCO CLEARANCE- JEAU) (*)	C (GIOCO- CLEARANCE- JEAU) (*)	S (#)		#
MOLLE VALVOLE- VALVE SPRING- RESSORTS SOUPAPES			C	X	#
SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE- VALVE CUP- VALVE HALF CONE- CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES			C	X	#
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO-ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST)- CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT			C	X	#
ALBERO A CAMME- CAMSHAFT- ARBRE DISTRIBUTION			C		#
CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN- CHAÎNE DISTRIBUTION			S		#
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE DISTRIBUTION		C	S		#
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVEN GEAR- ENGRENAGE CONDUIT DISTRIBUTION			C	X	#
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVING GEAR- ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION			C		#
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN TENSIONER- TENDEUR CHAÎNE DISTRIBUTION			C		#
SISTEMA DECOMPRESSORE- STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM- SYSTÈME DECOMPRESSEUR DÉMARRAGE			C	X	17
RACCORDO DI ASPIRAZIONE- INTAKE MANIFOLD- RACCORD ADMISSION		C	S	X	#
CILINDRO COMPLETO- CYLINDER ASSY.- CYLINDRE COMPL.			C	X	#
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.			S		#
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.			S		#
CUSCINETTI BASAMENTO- CRANKCASE BEARINGS- ROULEMENTS CARTERS			S		#
OLIO MOTORE E FILTRO OLIO- ENGINE OIL/OIL FILTER CARTRIDGE- HUILE MOTEUR/FILTRE HUILE	S	S	S		20
POMPA OLIO- OIL PUMP- POMPE HUILE			C		#
TUBAZIONE LUBRIFICAZIONE POMPA OLIO/BASAMENTO- OIL PUMP/CRANKCASE HOSE- TUYAU POMPE HUILE- CARTERS			C		#
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY- ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIA		C		X	#
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH HUB- MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE		C		X	#
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE		C	S	X	#
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSÉ DISQUES EMBRAYAGE			C		#
MOLLE FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE			C	X	#
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE			C		#
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C	S		38
INGRANAGGI AVVIAMENTO- STARTING GEARS- ENGRENAGE DÉMARRAGE			C	X	#
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE			L		#
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE				X	14
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE		P	S		24
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE		C	C	X	#
CARBURATORE- CARBURETOR- CARBURATEUR			P		#

SMR 450-R / 2009; 530-R / 2009

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

TEILE- PARTICULAR	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
VENTIL- VÁLVULAS	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)	S (#)		#
VENTILFEDER- RESORTES VÁLVULAS			C	X	#
TELLER, HALB KEGEL- CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS			C	X	#
KIPPEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)- BALANCIN DE ASPIRACIÓN –ESCAPE			C	X	#
NOCKENWELLE- EJE DISTRIBUCIÓN			C		#
VENTILSTEUERUNGKETTE- CADENA DISTRIBUCIÓN			S		#
VENTILSTEUERUNGKETTGLEITBAHN- PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN		C	S		#
VENTILSTEUERUNGSAHNRAD- ENGRENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN			C	X	#
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGRENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN			C		#
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN			C		#
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR			C	X	17
ANSCHLUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN		C	S	X	#
ZYLINDER KPL.- CILINDRO COMPLETO			C	X	#
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO			S		#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA			S		#
GEHAUSELAGER- COJINETE DE CARTER			S		#
MOTORÖLWECHSELFILTER- ACEITE MOTOR/FILTRO ACEITE MOTOR	S	S	S		20
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE			C		#
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA			C		#
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA		C		X	#
KUPPLUNGSSCHEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE		C		X	#
KUPPLUNGSSCHEIBE- DISCOS EMBRAGUE		C	S	X	#
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE			C		#
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE			C	X	#
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE			C	X	#
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE			C		#
RITZEL- PIÑÓN CADENA		C	S		38
ANLASSERANTRIEBSRAD- ENGRENAJE DE ARRANQUE			C	X	#
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE			L		#
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO				X	14
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO		P	S		24
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO		C	C	X	#
VERGASER- CARBURADOR			P		#
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVULA GAS CARBURADOR			C	X	#
LUFTFILTER- FILTRO AIRE		PL	PL	X	25
KÜHLER- RADIADORES			C		#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C	C		22
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE- TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA		C	C		22
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES				X	#

A



SMR 450-R / 2009; 530-R / 2009

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

PARTICOLARE - ITEM - PARTICULAIRE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPO N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REEMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
	DOPO LE PRIME 3 ORE AFTER FIRST 3 hours APRÈS LES PREMIERS 3 heures	OGNI 5 ORE EVERY 5 hours TOUS LES 5heures	OGNI 15 ORE EVERY 15 hours TOUS LES 15 heures		
VALVOLA GAS CARBURATORE- CARBURETOR THROTTLE VALVE- SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR			C	X	#
FILTRO ARIA- AIR FILTER- FILTRE À AIR		PL	PL	X	25
RADIATORI- RADIATORS- RADIATEURS			C		#
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER		C	C		22
TUBAZIONE RADIATORI/POMPA ACQUA- RADIATORS HOSE/WATER PUMP- TUYAU RADIATEURS/POMPE EAU		C	C		
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS				X	#
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C		C		#
CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE		C			10
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAINE, ROULEMENT		C	C	X	39
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L		#
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT			R		#
ATTACCHI MANUBRIO CON FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERIS GUIDON AVEC FIXAGE	C		C		34
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE			C		#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAINE ARRIÈRE			C	X	
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE			C	X	#
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAINE/ CARTER DE CHAINE	C	C		X	
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN - CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE		L			#
AMMORTIZZATORE POSTERIORE-REAR SHOCK ABSORBER-AMMORTISSEUR ARRIÈRE			C		#
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.			CL		12-22
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C (•)	R (#)		(•):12-29
CAVI DECOMPRESSORE E GAS- THROTTLE AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES- CÂBLES DECOMPRESSEUR ET GAZ		C	L	X	22-17
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT			C	X	46
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C	S		47-52
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE			C	X	46
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE		C	S		47-52
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS	C	C	C	X	44
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP-CALIPER HOSES- TUYAU POMPE/ ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE			C	X	50

SMR 450-R / 2009; 530-R / 2009

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

TEILE- PARTICULAR	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN-TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C		C		#
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C			10
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE	C		C	X	39
VORDERGABELNKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L		#
VORDERGABEL- HORQUILLA DELANTERA			R		#
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C		34
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C		#
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA			C	X	39
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C	X	#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA	C	C		X	39
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L	L		#
HINTERSTÖSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO			C		#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L			#
GASGRIF KPL.- MANDO GAS COMPLETO		CL			12-22
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C (...)	R (#)		(*) 12-29
DECOMPRESSORKABEL UND GASGABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y GAS		C	L	X	22-17
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C	X	46
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C	S		47-51
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C	X	46
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C	S		47-52
BREMSBELÄGE- PASTILLAS FRENOS	C	C	C	X	44
BREMSPUMPE – BREMSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA -PINZA INSTALACIONES FRENANTES			C	X	50
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE			C	X	#
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR				X	54
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C		X	#
RADSPEICHERSSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C		55
RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS			C	X	#
KRANZ- CORONA TRASERA			S		38
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C	C	C		
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	CL	CL	S		39
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C	C			#



SMR 450-R / 2009; 530-R / 2009

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

PARTICOLARE - ITEM - PARTICULAIRE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPO N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLENER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
	DOPO LE PRIME 3 ORE AFTER FIRST 3 hours APRÈS LES PREMIERS 3 heures	OGNI 5 ORE EVERY 5 hours TOUS LES 5heures	OGNI 15 ORE EVERY 15 hours TOUS LES 15 heures		
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT			C	X	#
MATERIALE FONDOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT				X	54
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT		C		X	#
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C		C		55
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES			C	X	#
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÈRE			S		#
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C	C	C		38
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAÎNE ARRIÈRE	CL	CL	S		39
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK - CONTRÔLE SERRAGE DES BOULONS	C	C			#

LEGENDA - KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE

S: SOSTITUZIONE- REPLACEMENT- REMPLACEMENT

C: CONTROLLO- CHECK- CONTRÔLE

P: PULIZIA- CLEANING- NETTOYAGE

R: REVISIONE- OVERHAUL- REVISION

L: INGRASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE- GREASING/LUBRICATION- LUBRIFICATION/GRAISSAGE

#: VEDERE IL MANUALE DI OFFICINA- SEE WORKSHOP MANUAL- VOIR MANUAL D'ATELIER

NOTE- NOTE- NOTE

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

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

DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS-

APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL

LEGENDE- LEYENDA

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN- CONTROL

P: REINIGEN- LIMPIEZA

R: REVISION- REVISION

L: SCHMIERUNG-BESCHMEIERN- ENGRESAJE-LUBRICACIÓN

#: SIEHE WERKSTATTANDBUCH- VER MANUAL DE OFICINA

ANMERKUNG- NOTAS

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

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

SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDE: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE

UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL

MEMORANDUM

Multiple horizontal dotted lines for writing.

A



MEMORANDUM

A



