

 **Husqvarna**

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

Husqvarna recommends 

Part. n. 8000 H2112

 **Husqvarna**

TE 310-450-510 2010 I.E.
TC 450 2010
TXC 450-510 2010 USA
SMR 450-510 2010 I.E.

TE 310-450-510 2010 I.E.
TC 450 2010
TXC 450-510 2010 USA
SMR 450-510 2010 I.E.

LIBRETTO USO
E MANUTENZIONE

OWNER'S MANUAL

LIVRET D'UTILISATION
ET D'ENTRETIEN

BETRIEBSANLEITUNG

MANUAL DE USO
Y MANTENIMIENTO

 **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 (04-09)

*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 (04-09)

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.

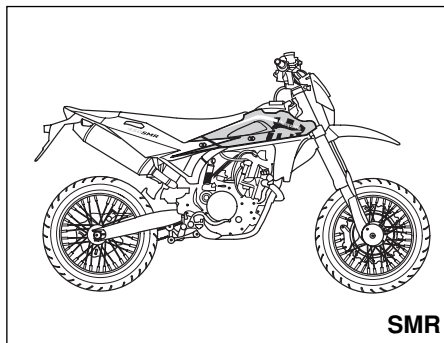
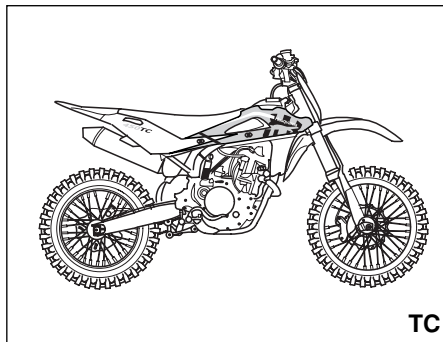
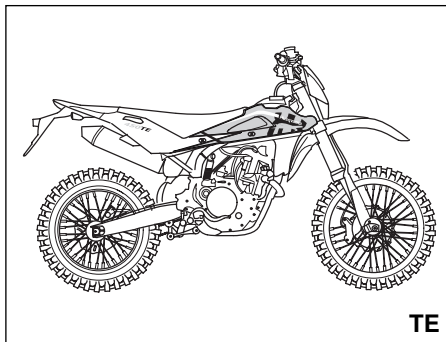
1^{ère} édition (04-09)

*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 (04-09)

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 parciel, de la presente publicación sin autorización por escrito.

1º Edición (04-09)



TE 310-450-510 2010 I.E.

TC 450 2010

TXC 450-510 2010 USA

SMR 450-510 2010 I.E.

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

Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutti i modelli.

Unless specified, data and prescription are referred to all the models.

Lorsque non différemment indiqué, les données et les instructions se réfèrent à tous les modèles.

Wo nicht anders ausdrücklich angegeben, beziehen sich die Daten und die Vorschriften auf alle Modelle.

Donde no especificado, los datos y resenas se refieren a todos los modelos.



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" deve considerarsi parte integrante del motociclo e come tale rimanere allegato 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.

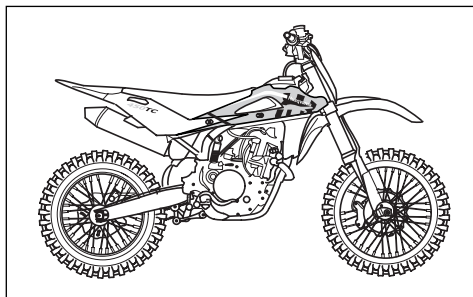
Nelle motociclette da competizione ogni particolare è verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni.

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

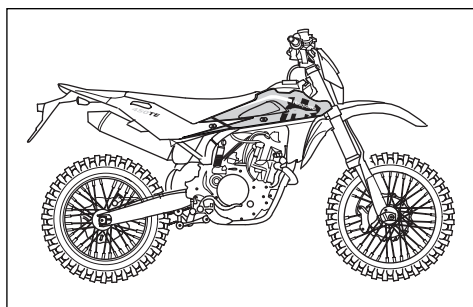
AVVERTENZE IMPORTANTI

1) I modelli **TC** sono motocicli DA COMPETIZIONE garantiti esenti da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata nell'appendice A.

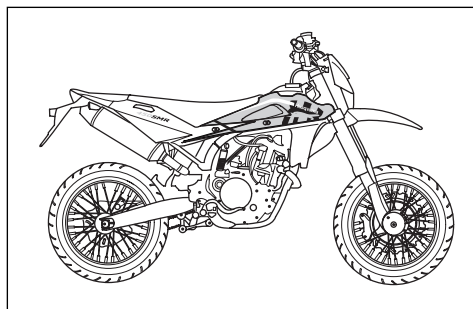
2) I modelli **TE** ed **SMR** sono motocicli per impiego STRADALE (A POTENZA LIMITATA), garantiti esenti da difetti e coperti da garanzia legale, a condizione che VENGA MANTENUTA LA CONFIGURAZIONE DI SERIE e rispettata la tabella di manutenzione riportata nell'appendice A, pag. 7. Qualora i modelli TE ed SMR venissero trasformati in motocicli DA COMPETIZIONE (A PIENA POTENZA), la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata nell'appendice A.



MOTOCROSS



ENDURO



SUPERMOTARD



IMPORTANTE

Per il riconoscimento della garanzia farà da riferimento la CONFIGURAZIONE DEL VEICOLO, come descritto di seguito:

- A) MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE: A POTENZA LIMITATA
- B) MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA

Questo motociclo non è stato studiato per percorrere lunghi tragitti con il motore sempre al massimo dei giri come può avvenire in occasione di lunghi trasferimenti stradali o autostradali. Lunghi tragitti a pieno gas possono comportare gravi danni al motore.

Questo motociclo presenta un assetto studiato per le competizioni e quindi garantisce il massimo delle prestazioni con il solo pilota .

Se ne sconsiglia pertanto l'uso, in fuoristrada o in pista, con il passeggero.

Tenere comunque SEMPRE presente che questi motocicli sono stati progettati per un impiego prettamente agonistico, in condizioni di utilizzo ben diverse da quelle che si presentano in caso di uso abitualmente stradale.

Per mantenere la "Garanzia di Funzionamento" del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul libretto di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate HUSQVARNA.

Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la manodopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente.

NOTA: la garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

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	8
TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI.....	10
COMANDI	11
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO	20
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI/IMPIANTO ELETTRICO ..	70-77
DOTAZIONE.....	84-85
PARTI OPTIONAL.....	86-87
APPENDICE	88
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA	91
INDICE ALFABETICO	92
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.

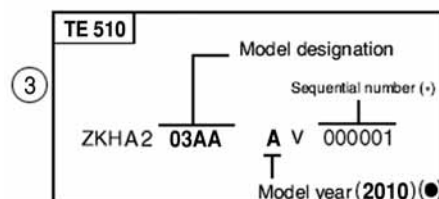
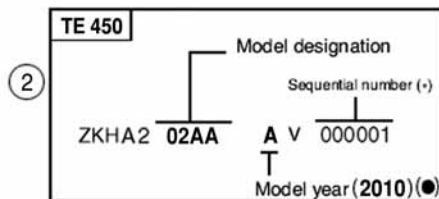
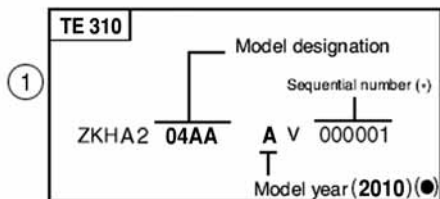
NUMERO TELAIO

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

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



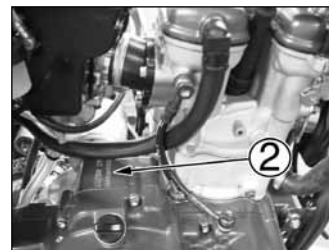
1. Matricola telaio
2. Matricola motore



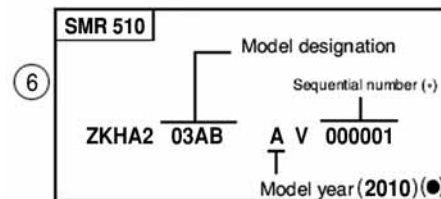
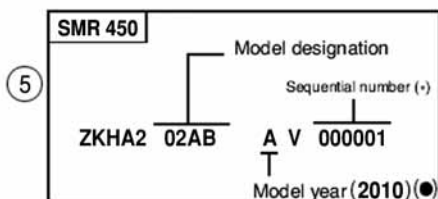
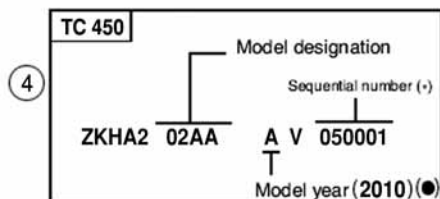
(*): N° progressivo
(●): Anno del modello

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO

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



1. Matricola telaio
2. Matricola motore

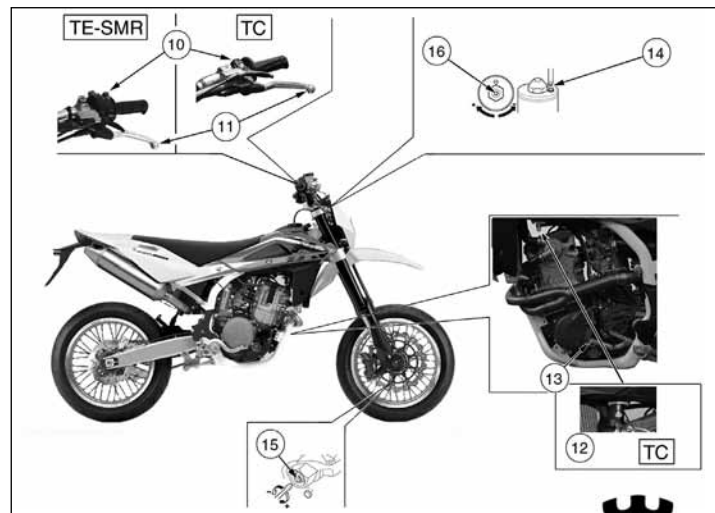
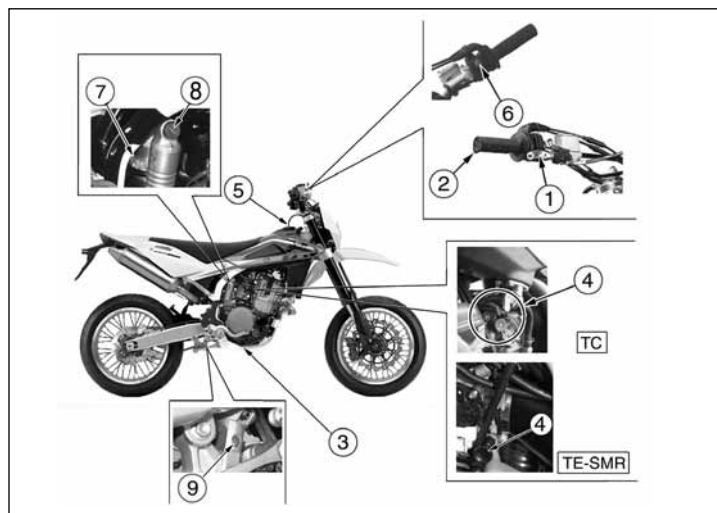


(*): N° progressivo
(●): Anno del modello

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. Commutatore destro (avviamento elettrico motore)
7. Registrazione precarico molla ammortizzatore
8. Registrazione compressione ammortizzatore (bassa ed alta velocità di ammortizzazione)
9. Registrazione estensione ammortizzatore

10. Commutatore sinistro (TE, SMR)
10. Pulsante arresto motore (TC)
11. Leva comando frizione
12. Rubinetto carburante (TC)
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, (TE-SMR) con elettroventola
Alesaggio (310)	mm 83
Alesaggio (450-510)	mm 97
Corsa (310)	mm 55
Corsa (450)	mm 60,76
Corsa (510)	mm 67,8
Cilindrata (310)	cm ³ 297,6
Cilindrata (450)	cm ³ 449
Cilindrata (510)	cm ³ 501
Rapporto di compressione	12,9:1
Avviamento (TC) a pedale	(con alzavalvole automatico)
Avviamento (SMR)	elettrico (con alzavalvole automatico)
Avviamento (TE)	elettrico ed a pedale (con alzavalvole automatico)

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.....	Elettronica a scarica induttiva (TE-SMR) o capacitiva (TC) con anticipo variabile a controllo digitale
Tipo candela	NGK CR8EB
Distanza elettrodi candela	0,7 mm

ALIMENTAZIONE

Tipo (TE-SMR)	Ad iniezione elettronica
Tipo (TC 450)	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	OBDVR
Tacca fiss. spillo	5a
Vite aria aperta	giri 2

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore- Corona frizione (TE 310)	Z 24- Z 88
Pignone motore- Corona frizione (450-510)	Z 23- Z 63
Rapporto di trasmissione (TE 310)	3,666
Rapporto di trasmissione (450-510)	2,739

FRIZIONE

Tipo multidisco in bagno d'olio con comando idraulico

CAMBIO VELOCITÀ

Tipo	con ingranaggi sempre in presa
Rapporti di trasmissione (TE-SMR)	
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)

Rapporti di trasmissione (TC)

1a velocità	1,866 (z 28/15)
2a velocità	1,444 (z 26/18)
3a velocità	1,263 (z 24/19)
4a velocità	1,086 (z 25/23)
5a velocità	0,954 (z 21/22)

TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TE 310)	Z 13- Z 50
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TE 450-510)	Z 13- Z 47
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TC 450)	Z 14- Z 50
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (SMR 450-510)	Z 15- Z 42
Rapporto di trasmissione (TE 310)	3,846
Rapporto di trasmissione (TE 450-510)	3,615
Rapporto di trasmissione (TC 450)	3,571
Rapporto di trasmissione (SMR 450-510)	2,800

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE

1a velocità (TE 310)	28,205
1a velocità (TE 450-510)	19,806
1a velocità (TC 450)	18,261
1a velocità (SMR 450-510)	15,339
2a velocità (TE 310)	22,721
2a velocità (TE 450-510)	15,955
2a velocità (TC 450)	14,130
2a velocità (SMR 450-510)	12,356
3a velocità (TE 310)	18,803
3a velocità (TE 450-510)	13,204
3a velocità (TC 450)	12,357
3a velocità (SMR 450-510)	10,226
4a velocità (TE 310)	15,329
4a velocità (TE 450-510)	10,764
4a velocità (TC 450)	10,633
4a velocità (SMR 450-510)	8,336
5a velocità (TE 310)	12,974
5a velocità (TE 450-510)	9,111
5a velocità (TC 450)	9,338
5a velocità (SMR 450-510)	7,056
6a velocità (TE 310)	11,491
6a velocità (TE 450-510)	8,069
6a velocità (SMR 450-510)	6,249

TELAIO

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

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato (regolabile in compressione ed estensione); steli ø 48 mm (TE 450-510, TC 450) a ø 50 mm (TE 310/EU, SMR 450-510)
Corsa sull'asse gambe(TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipo.....progressiva con monoammortizzatore idraulico
Corsa ruota (TC-TE)296 mm
Corsa ruota (SMR)290 mm

FRENO ANTERIORE

Tipo.....a disco fisso Ø 260 mm del tipo "Wave" con comando idraulico e pinza flottante (TE, TC);
a disco flottante Ø 320 mm del tipo "Wave" con comando idraulico e pinza fissa radiale (SMR)

FRENO POSTERIORE

Tipo.....a disco flottante Ø240 mm del tipo "Wave" con comando idraulico e pinza flottante.

CERCHI

Anteriore (TE, TC).....TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 1,6x21"
Anteriore (SMR).....SANREMO in lega leggera: 3,50x17"
Posteriore (TE).....TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 2,15x18"
Posteriore (TC).....TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 2,15x19"
Posteriore (SMR).....SANREMO in lega leggera: 4,25x17"

PNEUMATICI

Anteriore

(TE).....Michelin ENDURO COMP. 3 oppure Pirelli MT 83 Scorpion 90/90x21"
(TC).....Pirelli 51R-MT 32A oppure Dunlop D756;
80/100 x 21"

(SMR).....Pirelli MTR 21 DRAGON-EVO;
120/70-17"

Posteriore

(TE)..... Michelin ENDURO COMP. 3 oppure Pirelli MT 83 Scorpion;
120/90x18" (310);
140/80x18" (450-510).

(TC)..... Pirelli NHS (62) MT 32; oppure Dunlop D756;
110/90-19"

(SMR)..... Pirelli MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Pressione di gonfiaggio

a freddo (anteriore TC)0,9÷1,0 Kg/cm²

Pressione di gonfiaggio
a freddo (posteriore TC)0,8÷0,9 Kg/cm²

(*) Pressione di gonfiaggio
a freddo (anteriore TE)0,9-1,0 Kg/cm²

(*) Pressione di gonfiaggio
a freddo (posteriore TE)0,8-0,9 Kg/cm²

(●) Pressione di gonfiaggio
a freddo (anteriore TE)1,1 Kg/cm²

(●) a freddo (posteriore TE)1,0 Kg/cm²

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

(●) Pressione di gonfiaggio
a freddo (anteriore SMR)1,8 kg/cm² solo pilota

(●) Pressione di gonfiaggio
a freddo (anteriore SMR)2,0 kg/cm² pilota e passeggero

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

(●) Pressione di gonfiaggio
a freddo (posteriore SMR)2,0 kg/cm² solo pilota

(●) Pressione di gonfiaggio
a freddo (posteriore SMR)2,2 kg/cm² pilota e passeggero

(●) Uso stradale

(*) In caso di impiego agonistico



DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interasse (TC-TE).....mm 1483
Interasse (SMR).....mm 1445

Lunghezza totale (TC).....mm 2195
Lunghezza totale (TE).....mm 2267
Lunghezza totale (SMR).....mm 2163

Larghezza massima.....mm 820

Altezza massima (TC-TE).....mm 1285
Altezza massima (SMR).....mm 1250

Altezza sella (TC).....mm 968
Altezza sella (TE).....mm 963
Altezza sella (SMR).....mm 920

Altezza minima da terra (TC-TE).....mm 300
Altezza minima da terra (SMR).....mm 245

Peso a secco (TC 450).....kg 103,5
Peso a secco (TE 310).....kg 107
Peso a secco (TE 450-510).....kg 111
Peso a secco (SMR 450-510).....kg 120,5

Capacità serbatoio carburante compresa una riserva
(TE-SMR) di l 1,8.....l 1,2

Capacità circuito di raffreddamento.....l 1,1÷1,3

Olio nel basamento
Sostituzione olio e filtro.....l. 1,7
Sostituzione olio.....l. 1,5

TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria

CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Liquido refrigerante motore

CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Liquido impianti frenanti

CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Liquido frizione

CASTROL FORK OIL 10W

Lubrificazione a grasso

CASTROL LM GREASE 2

Lubrificazione catena trasmissione secondaria

CASTROL CHAIN LUBE RACING

Olio forcella anteriore

Marzocchi: CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W - Kayaba: KHL15-11

Olio ammortizzatore posteriore

CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W

Protettivo contatti elettrici

CASTROL METAL PARTS CLEANER

Turafalle per radiatori

AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE (TC)

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

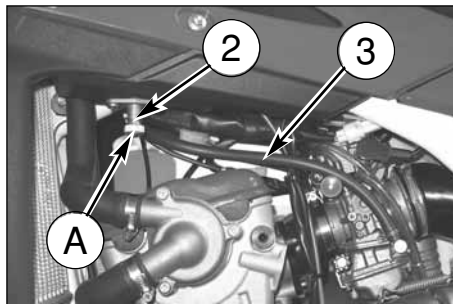
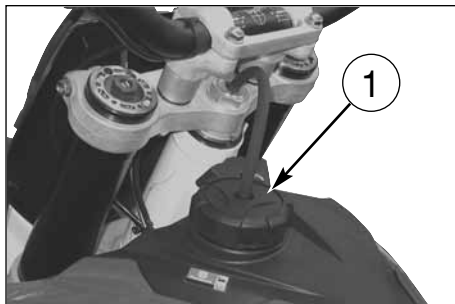
ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il motore caldo mentre si opera sul rubinetto carburante.

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.

MOTORE INIEZIONE (TE-SMR)

Sui veicoli provvisti di motore iniezione la pompa benzina è incorporata nel serbatoio e sull'impianto di alimentazione carburante non è montato il rubinetto. L'indicazione della riserva viene segnalata sul cruscotto digitale dall'apposita spia (Vedere a pag. 14).



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

CAVALLETTO LATERALE

Ogni motocicletta è fornita di un cavalletto laterale (1).

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.

Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno (A) di fissaggio.

CARBURANTE

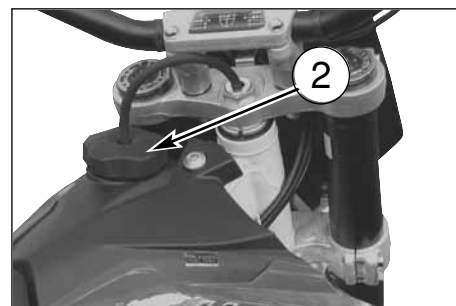
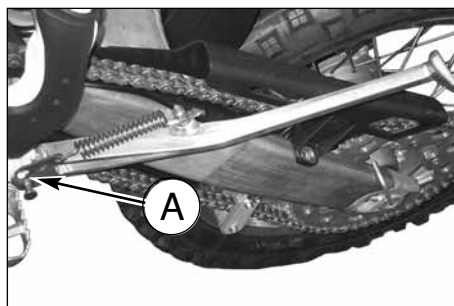
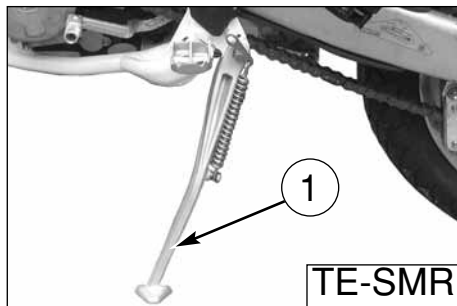
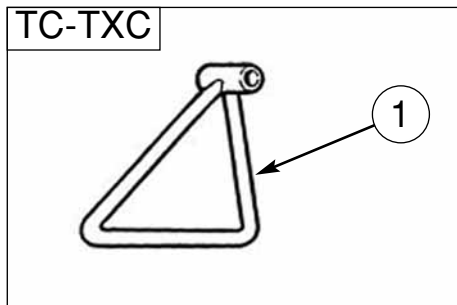
Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 98 ottani.

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 (2) del serbatoio.



STARTER CARBURATORE (TC)

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 (°)

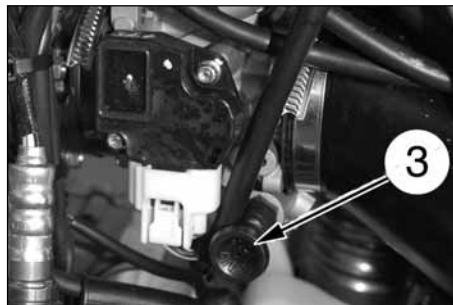
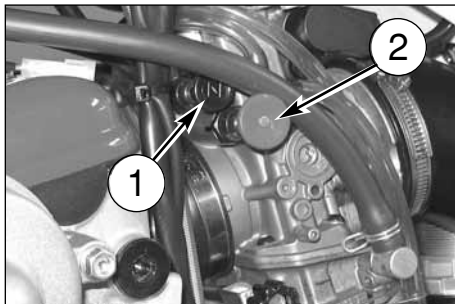
2) POMELLO ROSSO: avviamento a CALDO (°)

(°) Vedere a pag. 23

AVVIAMENTO A FREDDO (TE-SMR)

Per l'avviamento a freddo le versioni con motore iniezione sono provviste di un pomello di colore nero (3) posto sulla sinistra del corpo farfallato.

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



STRUMENTO DIGITALE, SPIE (TE-SMR)

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul quale sono montate anche 3 spie indicatrici: abbagliante, indicatori di direzione e riserva carburante.

1- Spia BLU "Abbagliante"

2- Spia VERDE "Indicatori di direzione"

3- Spia ARANCIO "Riserva carburante" (1,8 l)

Ruotando la chiave di accensione in posizione IGNITION si illumina il display dello strumento (colore ambrato).

NOTE

- Ad ogni collegamento con la batteria, per i primi 2 secondi appare la versione del SW di controllo; terminata la fase di controllo, lo strumento visualizza l'ultima funzione impostata.
- Ad ogni spegnimento del motore, cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.
- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).

- Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti:

1- SPEED / ODO (figura 1, pag 14)

2- SPEED / OROLOGIO (figura 2, pag 15)

3- SPEED / TRIP (figura 3, pag 15)

4- SPEED / CRONOMETRO (figura 4, pag 15)

5- SPEED / RPM (Indicazione numerica) (figura 5, pag 16)

1- SPEED / ODO (figura 1, pag 15)

.....

IMPORTANTE: in presenza di MALFUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE compare la scritta FAIL sul lato destro del display dello strumento (vedere pag. 16): **in questo caso rivolgetevi al Concessionario HUSQVARNA.**

1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocità del veicolo- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- ODO: odometro- Indicazione max: 99999 Km;

Per passare da Km a miles o da miles a Km procedere nel modo seguente:

- 1) visualizzare la figura 1, spegnere il motore e premere il pulsante SCROLL (A).
- 2) porre la chiave dell'interruttore di accensione in posizione IGNITION tenendo premuto il pulsante SCROLL (A) fino al momento in cui appare il simbolo "Km/h".
- 3) di seguito saranno visualizzati alternativamente "Km/h" e "Mph Miles", premere nuovamente il pulsante SCROLL (A) nel momento che viene visualizzata l'unità di misura che si intende utilizzare.



2- SPEED / CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59.

Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;

3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- TRIP 1: distanza- Indicazione max: 999,9 Km (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Per regolare il TRIP, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

4- SPEED / CRONOMETRO (STP) (figura 4)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- STP 1: tempo di percorrenza Km - mi.
- Indicazione da 0:00 a 99:59:59 (il dato verrà perso alla distacco della batteria).

Il contatore STP si attiva premendo, a funzione visualizzata, il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

- 1° intervento: attivazione funzione;
- 2° intervento: stop ai contatori;
- 3° intervento: azzeramento STP;
- 4° intervento: attivazione funzione;
- 5° intervento: stop ai contatori;

.....
e così di seguito



5- SPEED / RPM NUMERICO (figura 5)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- RPM NUMERICO: MIN. 500, MAX 14250

Sul display dello strumento compaiono anche le informazioni relative al "Folle" e ad un eventuale "Malfunzionamento" dell'impianto di alimentazione ad iniezione; **quest'ultima informazione compare con priorità assoluta rispetto a qualsiasi altra.**

FOLLE: se la velocità è inferiore a 20 Km/h, la condizione di "Folle" (Neutral) è indicata con una N prima del valore della velocità stessa.

MALFUNZIONAMENTO: in presenza di "Malfunzionamento dell'impianto di alimentazione ad iniezione", viene indicato "FAIL" nella parte destra del display dello strumento.



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.

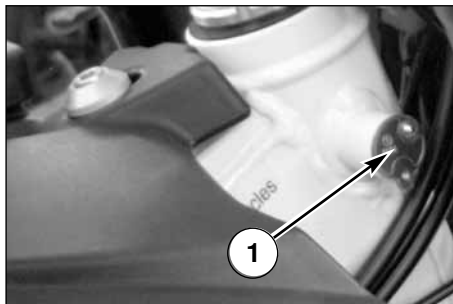
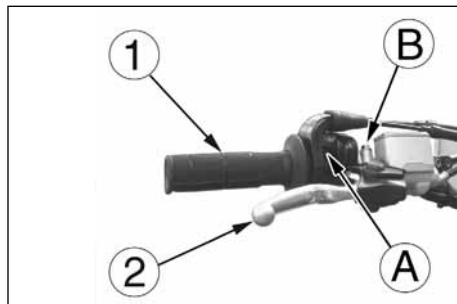
BLOCCASTERZO (TE-SMR)

Il motociclo è fornito di un bloccasterzo (1) posto sul lato destro del canotto di sterzo.

Per bloccare lo sterzo, operare nel modo seguente:

girare il manubrio a sinistra, inserire la chiave nella serratura e girarla in senso antiorario. Spingerla verso l'interno e, se necessario, girare il manubrio nei due sensi. Girare la chiave in senso orario ed estrarla dalla serratura.

Per sbloccare lo sterzo, operare inversamente.








COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO (TE-SMR)

Il commutatore destro ha i seguenti comandi:


- 1) Pulsante avviamento motore
- 3) Interruttore avviamento- arresto motore

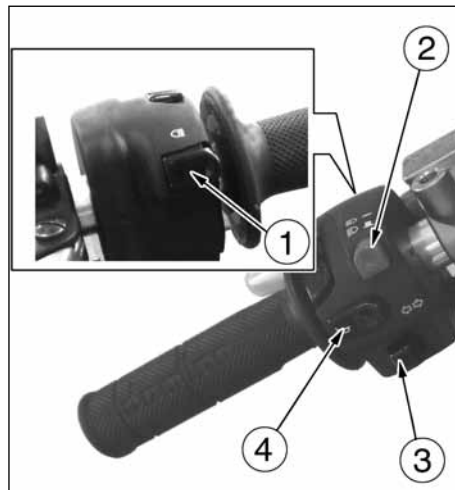
COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO (TE-SMR)

Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:

- 1)  Sprazzo abbagliante (ritorno automatico)
- 2)  Comando selezione luce abbagliante
-  Comando selezione luce anabbagliante
- 3)  Attivazione indicatori di direzione sinistri (ritorno automatico)
-  Attivazione indicatori di direzione destri (ritorno automatico)

Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

- 4)  Avvisatore acustico



PULSANTE ARRESTO MOTORE (TC)

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

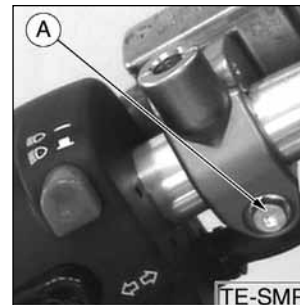
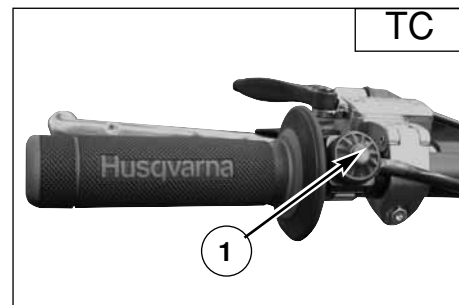
COMANDO FRIZIONE

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

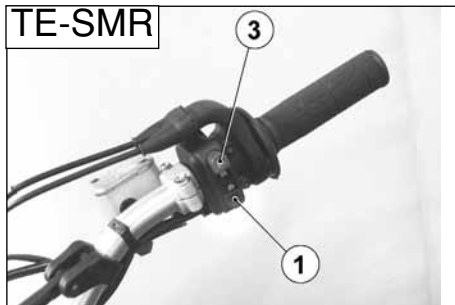
La posizione del comando frizione sul manubrio può essere regolata allentando la vite inferiore (A) di fissaggio.

AVVERTENZA

Non dimenticare di stringere la vite dopo la regolazione.



TE-SMR



COMANDO FRENO POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo. Sui modelli TE e SMR un interruttore di stop, all'atto della frenata, provoca l'accensione della lampada del fanale posteriore.

COMANDO CAMBIO

La leva (1) 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.

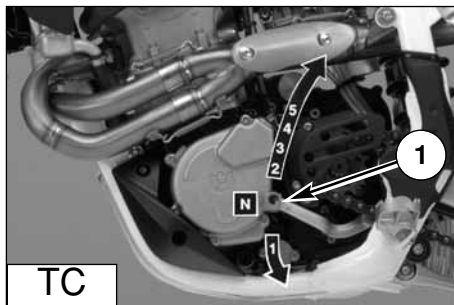
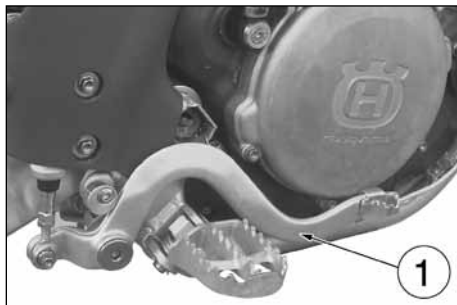
La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero.

Bloccare la vite ad operazione effettuata.

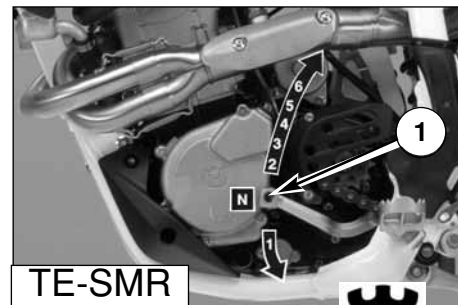
AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare "fuorigiri" e subire danni.

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



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 scorrano liberamente.

3. Controllare i freni

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

4. Controllare le sospensioni

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

5. Controllare le ruote

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

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

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

7. Controllare il filtro aria e il sistema di aspirazione

Controllare che il filtro sia pulito.

Controllare i raccordi in gomma e le fascette.

- 8. **Controllare il sistema di scarico**
Controllare i montaggi e verificare eventuali rotture.
Controllare il silenziatore.
- 9. **Controllare le coppie di serraggio**
A. Candela (vedere a pag. 33).
B. Verifica generale dei serraggi.
- 10. **Controllare lo sterzo**
Controllare il gioco dei cuscinetti dello sterzo.
- 11. **Controllare l'impianto elettrico (TE- SMR)**
Avviare il motore e controllare che i fanali, la luce stop, gli indicatori di direzione, le spie sul cruscotto e l'avvisatore acustico funzionino regolarmente.

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 inserire 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. 69);
- CONTROLLO SERRAGGIO RUOTE;
- CONTROLLO SERRAGGIO PERNO FORCELLONE;
- CONTROLLO REGOLAZIONE CATENA (vedi pag. 49);
- CONTROLLO GIOCO CUSCINETTI DI STERZO (vedi pag. 36);
- CONTROLLO SERRAGGIO MANUBRIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO MOTORE AL TELAIIO;
- CONTROLLO SERRAGGIO RACCORDO ASPIRAZIONE;
- CONTROLLO SERRAGGIO DADI TESTA E CILINDRO;

VERIFICARE FREQUENTEMENTE LO STATO DI CARICA DELLA BATTERIA (vedi pag. 78)

AVVIAMENTO DEL MOTORE (TE-SMR)

A motore freddo, cioè dopo prolungato fermo del motociclo in presenza di bassa temperatura ambientale, operare nel modo seguente:

1) porre la chiave (1) dell'interruttore accensione in posizione IGNITION (il ronzio che si avverte ruotando la chiave in posizione IGNITION è dovuto alla pompa del carburante che porta in pressione l'impianto di alimentazione);

2) tirare il pomello (2) dello starter;

3) tirare la leva (3) della frizione;

4) mettere il pedale (4) del cambio in folle e rilasciare la leva della frizione;

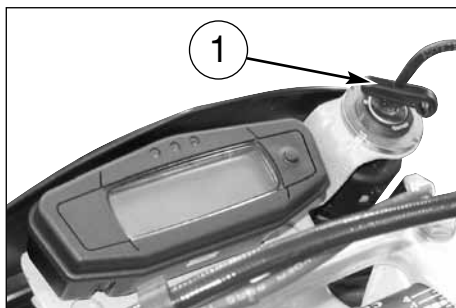
5) premere l'interruttore avviamento-arresto motore (5) quindi il pulsante avviamento (6). Riportare il pomello (2) dello starter nella posizione iniziale non appena il motore sarà in grado di tenere il minimo. In caso di avviamento a caldo NON utilizzare lo starter. Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

NOTA

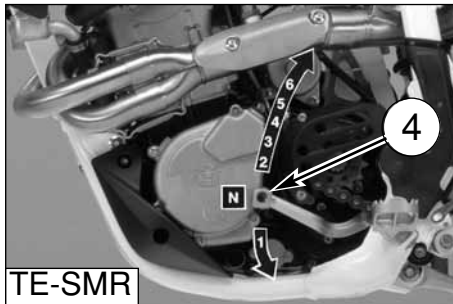
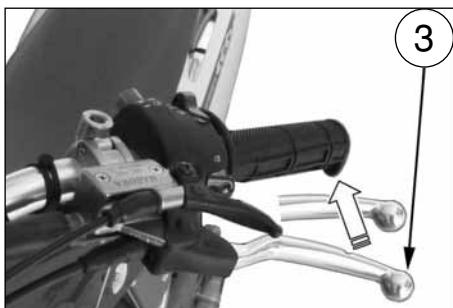
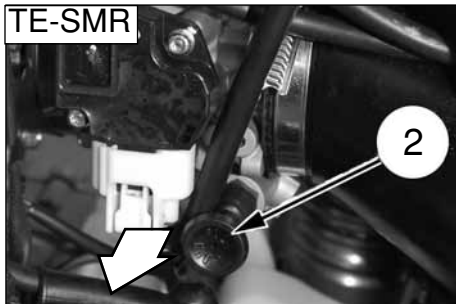
Sul supporto della leva frizione è montato un interruttore di sicurezza che consente di effettuare l'avviamento SOLO con il cambio in folle o la marcia inserita e la leva frizione tirata.

IMPORTANTE

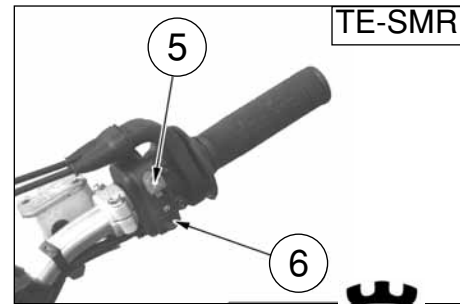
NON ESEGUIRE MAI L'AVVIAMENTO SE NEL CIRCUITO NON È INSERITA LA BATTERIA.



TE-SMR



TE-SMR



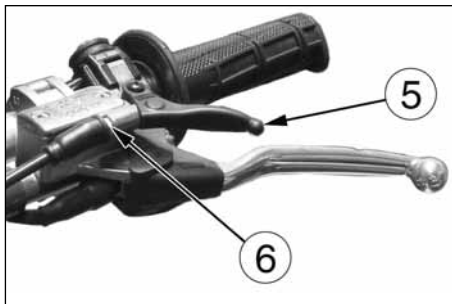
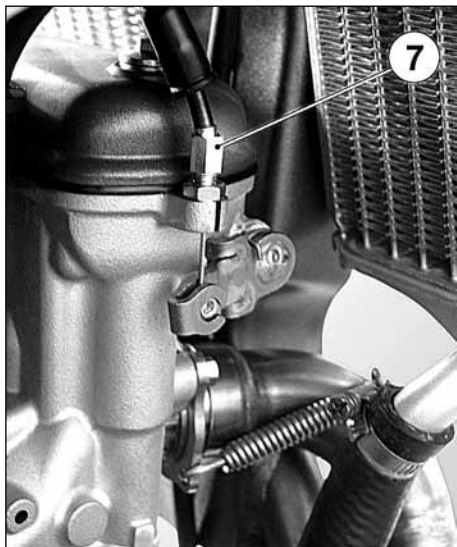
TE-SMR



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 dopoché 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).



AVVIAMENTO DEL MOTORE (TC)

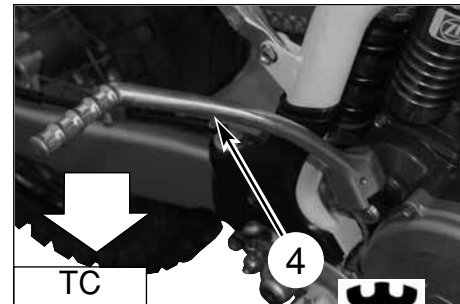
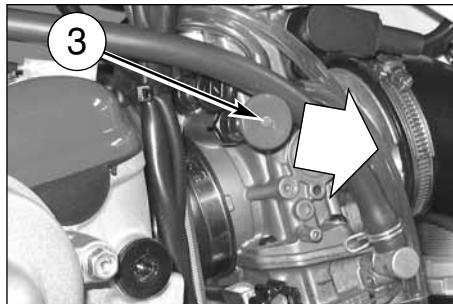
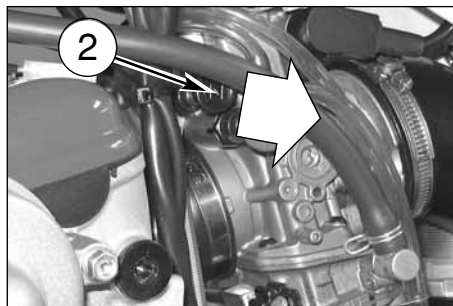
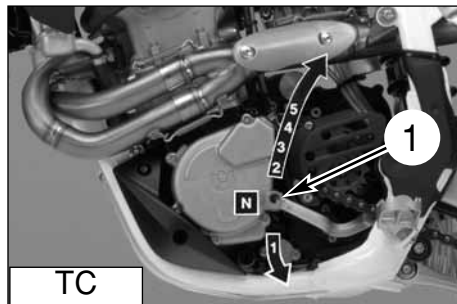
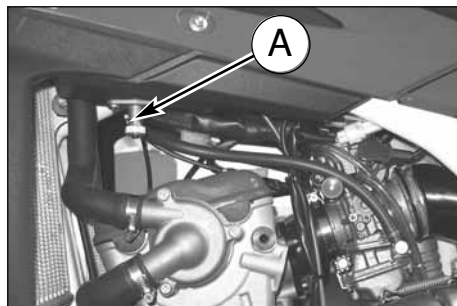
Procedere nel modo seguente:

- 1) accertarsi che il rubinetto carburante (A) si trovi in posizione aperta;
- 2) porre la leva del cambio (1) in folle;

- 3) tirare il pomello dello starter (pomello NERO 2 per l'avviamento a freddo *, pomello ROSSO 3 per l'avviamento a caldo);

- 4) abbassare il pedale di avviamento (4) fino a trovare una certa resistenza (pistone al P.M.S.);

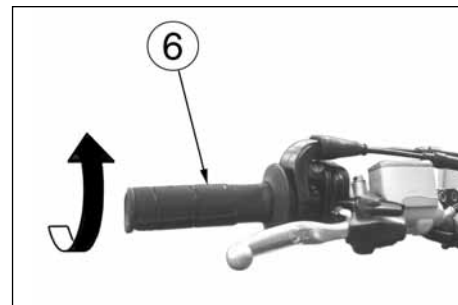
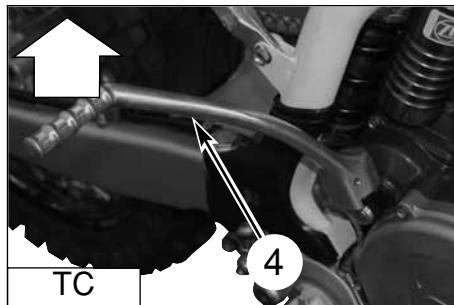
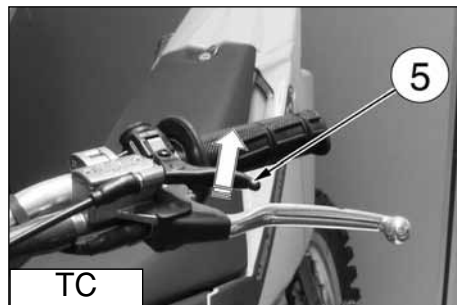
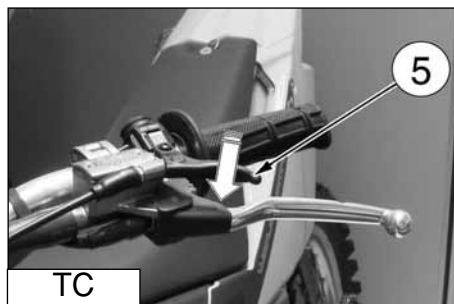
*: cioè dopo prolungato fermo del motociclo o in presenza di bassa temperatura ambientale.



5) tirare la levetta (5) ed abbassare ulteriormente, di una corsa limitata, il pedale (4) fino a vincere la suddetta resistenza (superamento del P.M.S.);

6) a questo punto, rilasciare la levetta (5) ed il pedale (4);

7) in caso di AVVIAMENTO A FREDDO, ruotare completamente per 2 volte la manopola (6) del comando gas (in caso di avviamento a caldo NON effettuare questa operazione);



8) abbassare **COMPLETAMENTE** il pedale (4) fino ad avviare il motore.

AVVIAMENTO A CALDO: PRIMA DI PARTIRE, DISATTIVARE IL POMELLO ROSSO (3) DELLO STARTER SUL CARBURATORE.

In caso di mancato avviamento, ripetere questa procedura.

NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

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

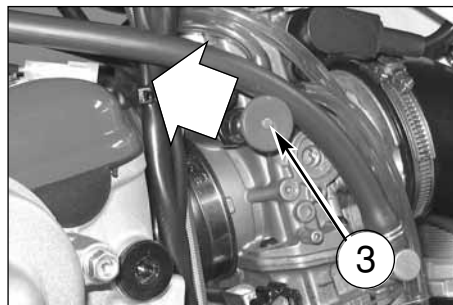
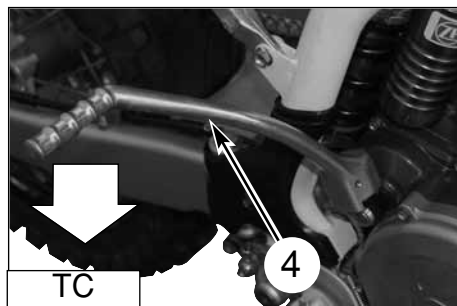
Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.

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

In caso di uso dell'avviamento a pedale, seguire attentamente le istruzioni riportate a pag. 23 e tenere presente la nota sottoripetuta.

Avviamento a pedale

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



AVVIAMENTO A CALDO (TC)

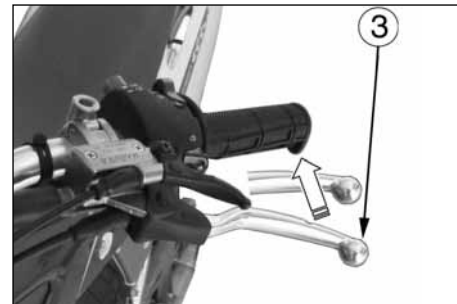
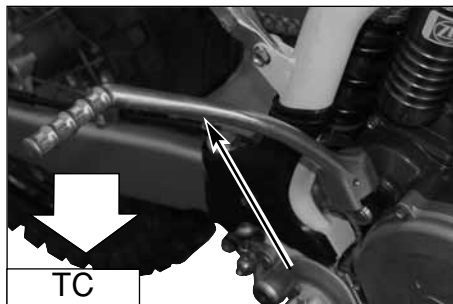
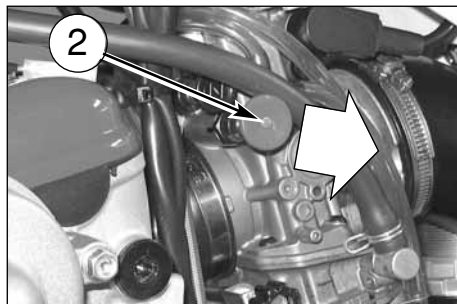
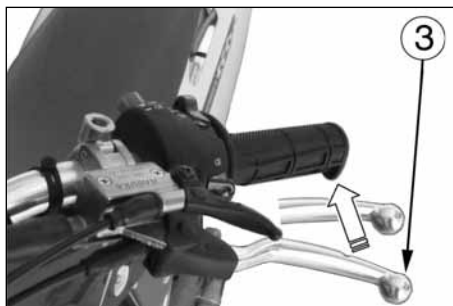
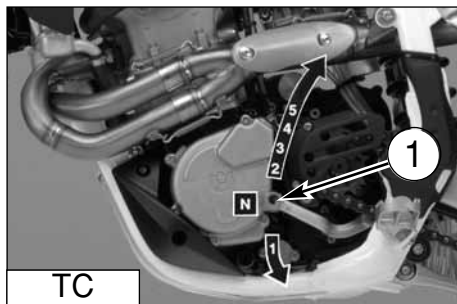
In caso di difficoltà di avviamento a motore caldo, o dopo una caduta, operare nel modo seguente:

- 1) mettere la leva (1) del cambio in folle;
- 2) tirare il pomello ROSSO dello starter (2);

- 3) tirare la leva (3) della frizione;
- 4) agire sul pedale messa in moto (4) per avviare il veicolo.

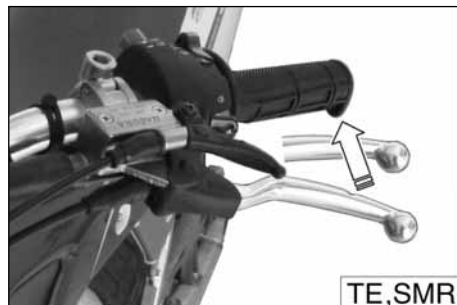
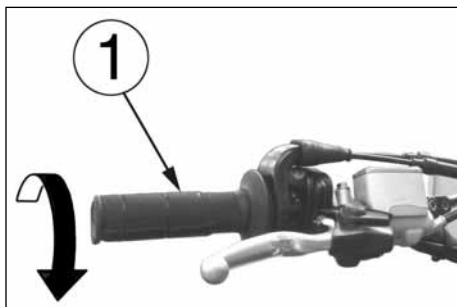
- 5) Rilasciare poi la leva frizione (3).

PRIMA DI PARTIRE, DISATTIVARE IL POMELLO ROSSO (2) DELLO STARTER SUL CARBURATORE.



ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

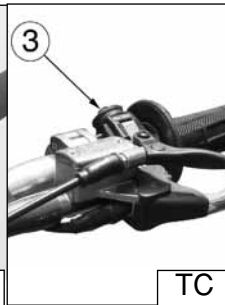
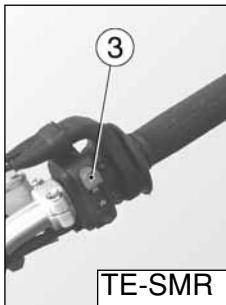
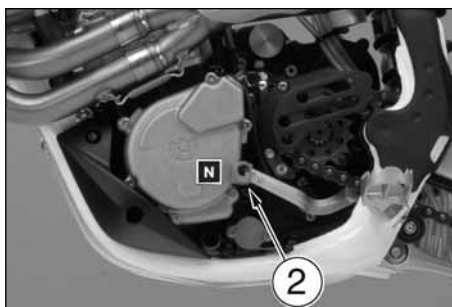
- Chiudere completamente la manopola (1) del gas in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente che posteriormente mentre si scavalcano le marce (per una forte decelerazione, agire in modo deciso sul leva e pedale dei freni).
- Una volta arrestato il motociclo, tirare la leva frizione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



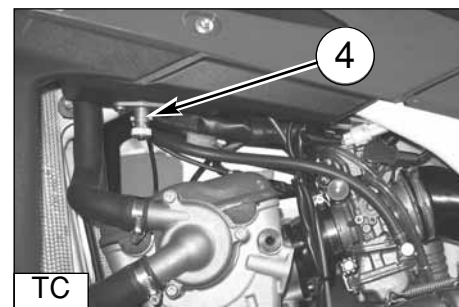
- Premere il pulsante ROSSO (3) arresto motore.
- TC: Chiudere il rubinetto (4) del carburante.

- TE, SMR: ruotare a sinistra la chiave dell'interruttore di accensione.

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.



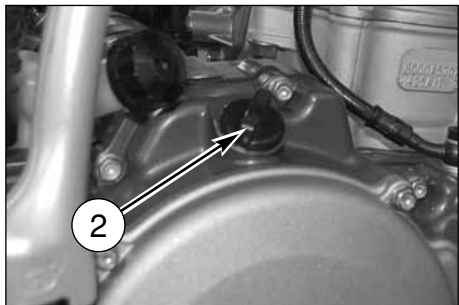
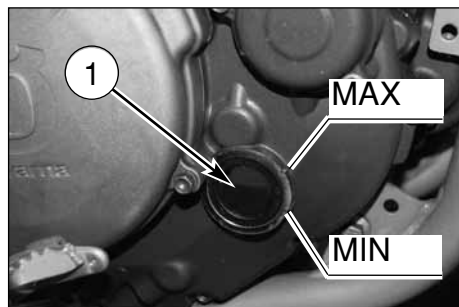
CONTROLLO LIVELLO OLIO

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.



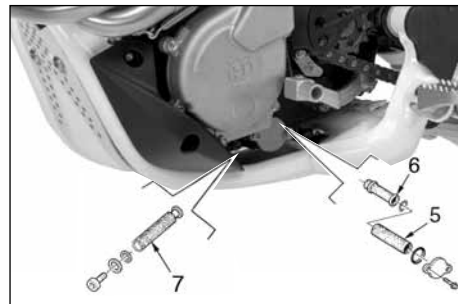
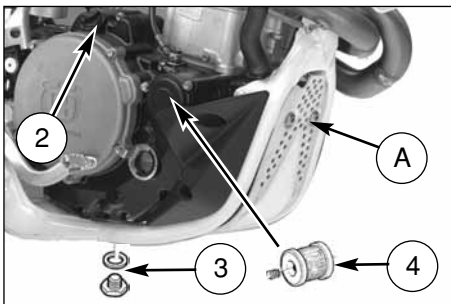
SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA- SOSTITUZIONE FILTRI METALLICI ED A CARTUCCIA

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 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) 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 ed inoltre, sui modelli TE ed SMR, non deve superare la metà del serbatoio di recupero (2) posto davanti all'ammortizzatore posteriore.

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

AVVERTENZA

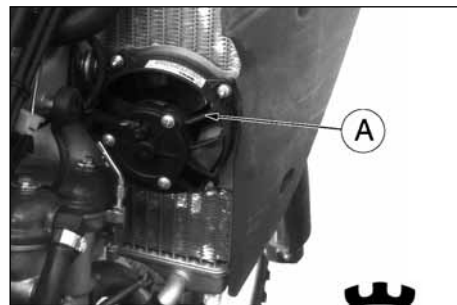
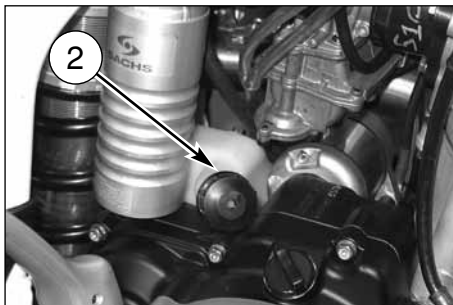
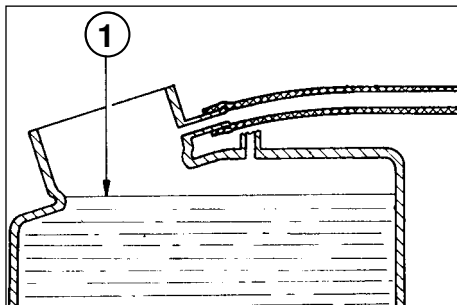
Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.

AVVERTENZA

TE-SMR: Ricordare che la ventola di raffreddamento (A) può entrare in funzione anche con l'interruttore di accensione in posizione OFF; operare pertanto a debita distanza dalle palette della ventola.

NOTA

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



SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

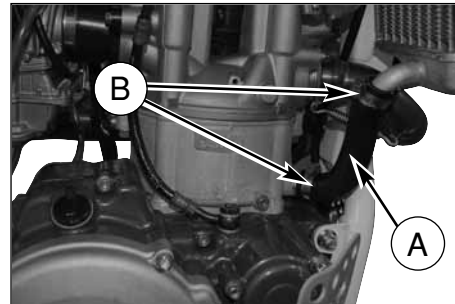
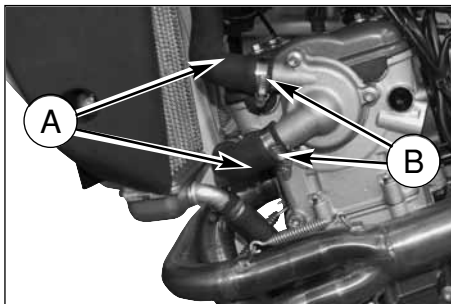
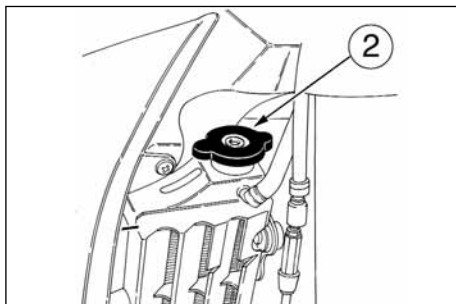
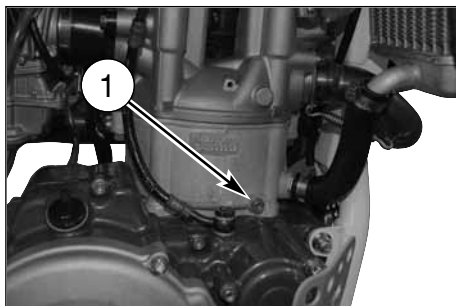
Porre un contenitore sul lato destro del cilindro, sotto la vite (1) di scarico refrigerante.

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 grippaggio 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).

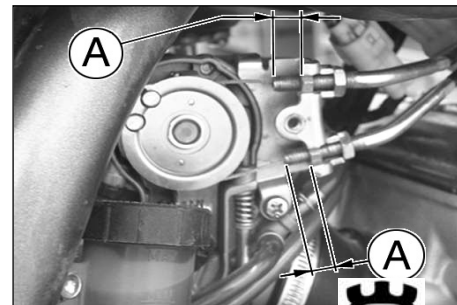
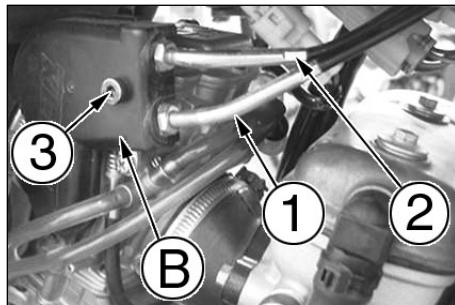
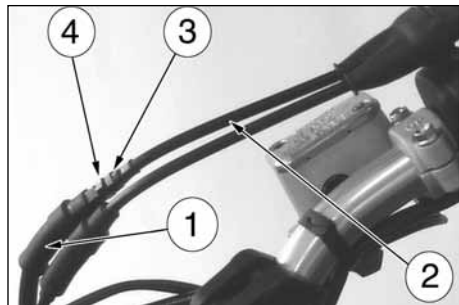
ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

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.



REGISTRAZIONE CARBURATORE (TC)

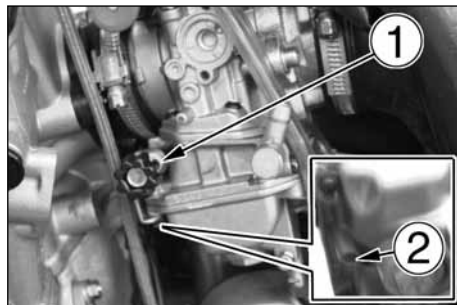
La registrazione deve essere effettuata solo a motore caldo e con il comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

- 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 2 giri.
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

REGISTRAZIONE MINIMO (TC)

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

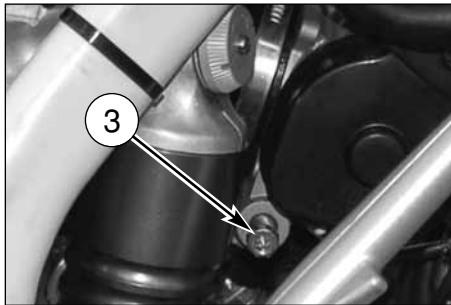
- girare la vite di registro minimo (1) posta sulla sinistra del veicolo, in prossimità del rubinetto carburante, sino ad ottenere il minimo più appropriato, (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).



REGISTRAZIONE MINIMO (TE-SMR)

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 (3) posta sulla destra del veicolo, sul corpo farfallato, sino ad ottenere il minimo di 1.600 giri/1' (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).



CONTROLLO CANDELA

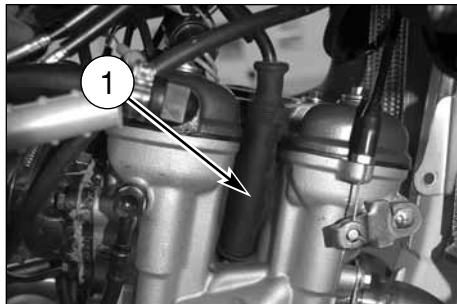
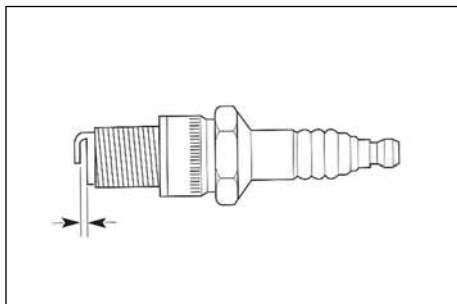
La candela (2) è NGK CR8EB; la distanza fra gli elettrodi deve essere 0,7 mm.

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.

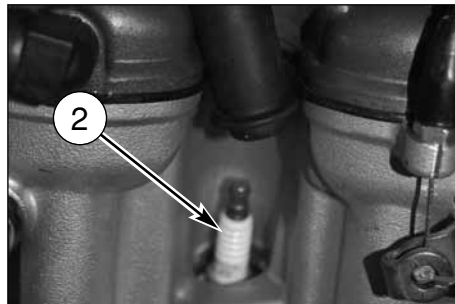
Grado termico elevato:

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.

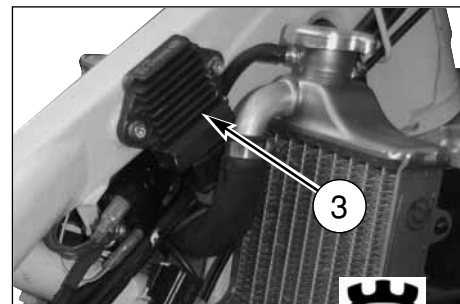


Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitare a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di 10÷12 Nm. Allentare la candela e serrarla nuovamente a 10÷12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

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

REGOLATORE DI TENSIONE (TE-SMR)

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

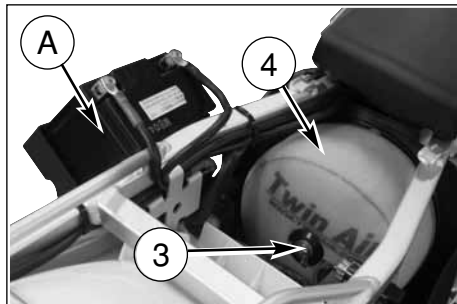
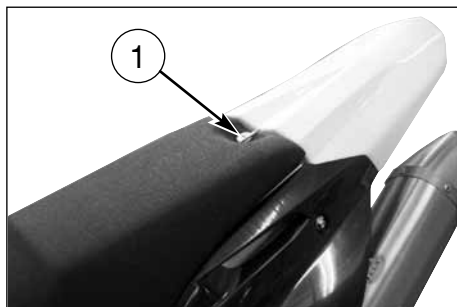


CONTROLLO FILTRO ARIA (TC-TXC)

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

TXC: estrarre la batteria (A) e posizionarla lateralmente sul veicolo.

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

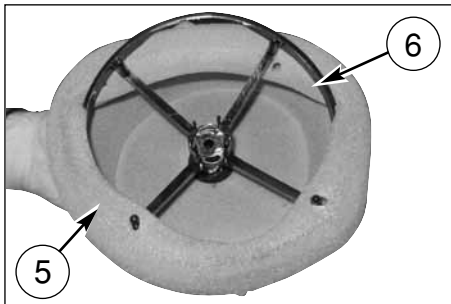


PULIZIA FILTRO ARIA

Lavare il filtro con un detergente specifico (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER o prodotto similare) ed asciugarlo perfettamente (lavare il filtro con benzina solo in caso di necessità). Immergerlo in olio speciale per filtri (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL o prodotto similare) 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.

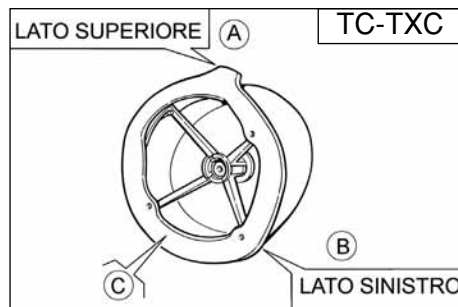
ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.



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.

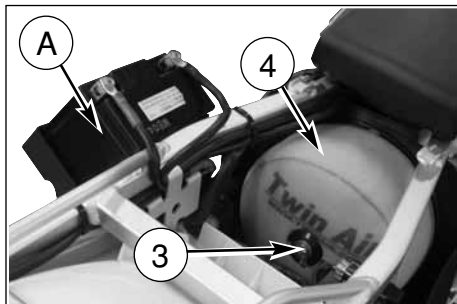
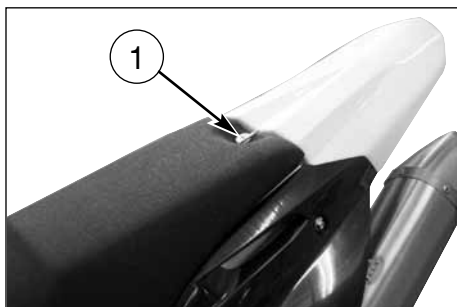
AVVERTENZA*: In caso di errato montaggio del filtro, potrebbero entrare sporcizia o polvere, provocando l'usura rapida dei segmenti pistone e del cilindro.



CONTROLLO FILTRO ARIA (TE-SMR)

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

Estrarre la batteria (A) e posizionarla lateralmente sul veicolo. Togliere la vite (3), rimuovere il filtro aria completo (4) e separare il filtro (5) dal silenziatore di aspirazione (6).

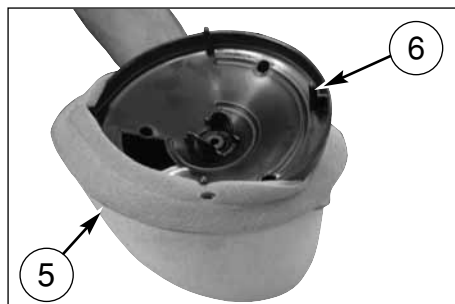


PULIZIA FILTRO ARIA

Lavare il filtro con un detergente specifico (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER o prodotto simile) ed asciugarlo perfettamente (lavare il filtro con benzina solo in caso di necessità). Immergerlo in olio speciale per filtri (CASTROL FOAM AIR FILTER 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.

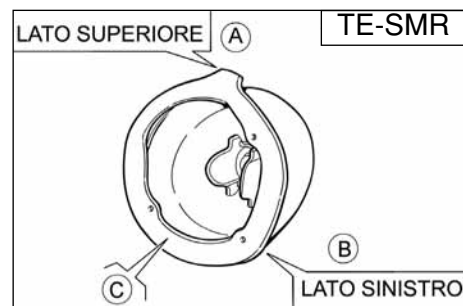
ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.



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 canotto di sterzo.

Allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella.

Ruotare in senso orario la ghiera (2) del canotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco.

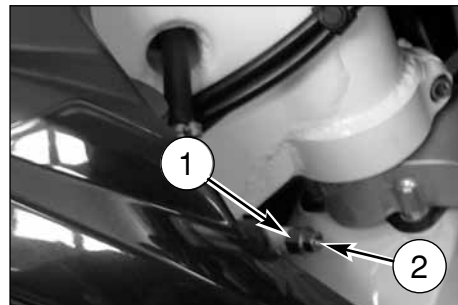
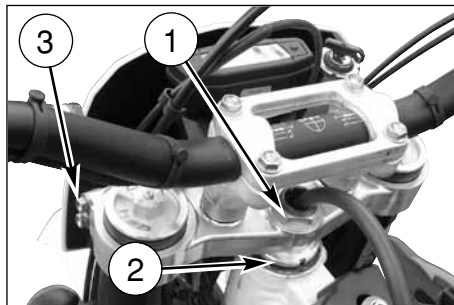
Serrare il dado (1) del canotto alla coppia di serraggio di 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm).

Serrare le quattro viti (3) sulla testa di sterzo a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

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

REGOLAZIONE ANGOLO DI STERZATA

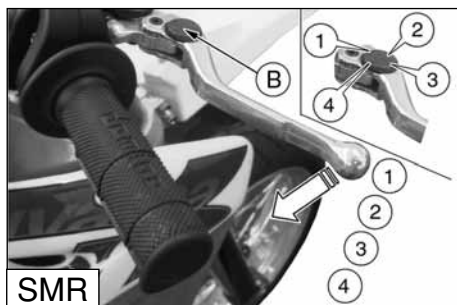
L'angolo di sterzata può essere variato agendo sui gruppi di registro posti ai lati del canotto di sterzo nel modo seguente: allentare il controdado (1) e ruotare la vite di registro (2) fino a raggiungere l'angolo desiderato quindi serrare nuovamente il controdado (1). Effettuare modifiche della stessa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



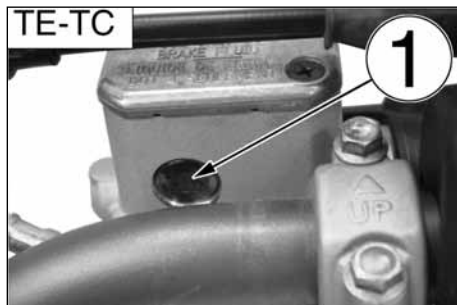
REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

Sul modello SMR la leva sul manubrio può essere regolata su 4 posizioni, 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. Sui modelli TE e TC il registro (2) posto sulla leva di comando consente di regolare la corsa a vuoto (a). La corsa a vuoto (a) deve essere almeno di 3 mm.

Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblio ricavato posteriormente sul corpo pompa (TE, TC) o indicato sul



SMR



TE-TC

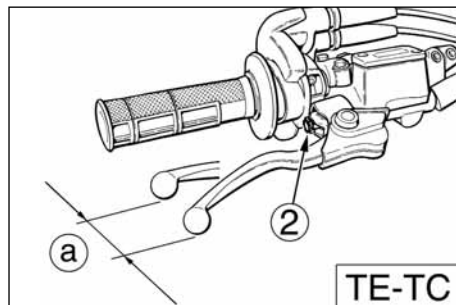
serbatoio trasparente (SMR).

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.



SMR

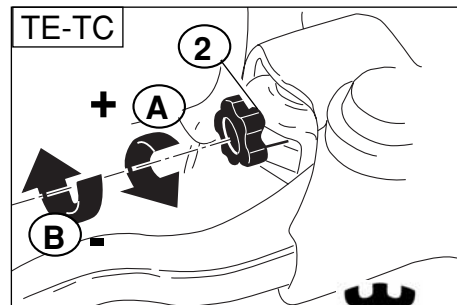


TE-TC

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.

A: per aumentare il gioco
B: per diminuire il gioco

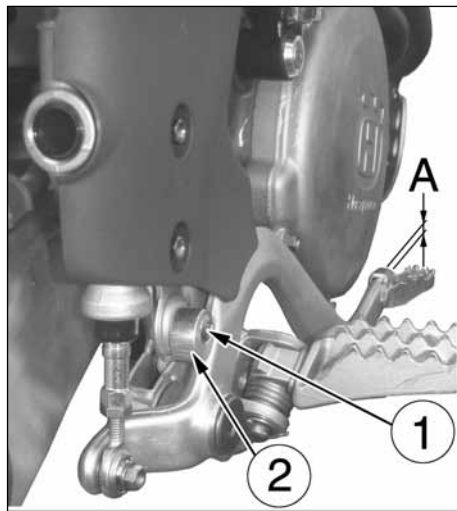


REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiède, 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 riportate di seguito.

REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

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

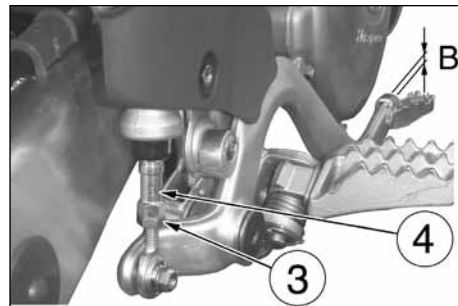


Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:

- 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:

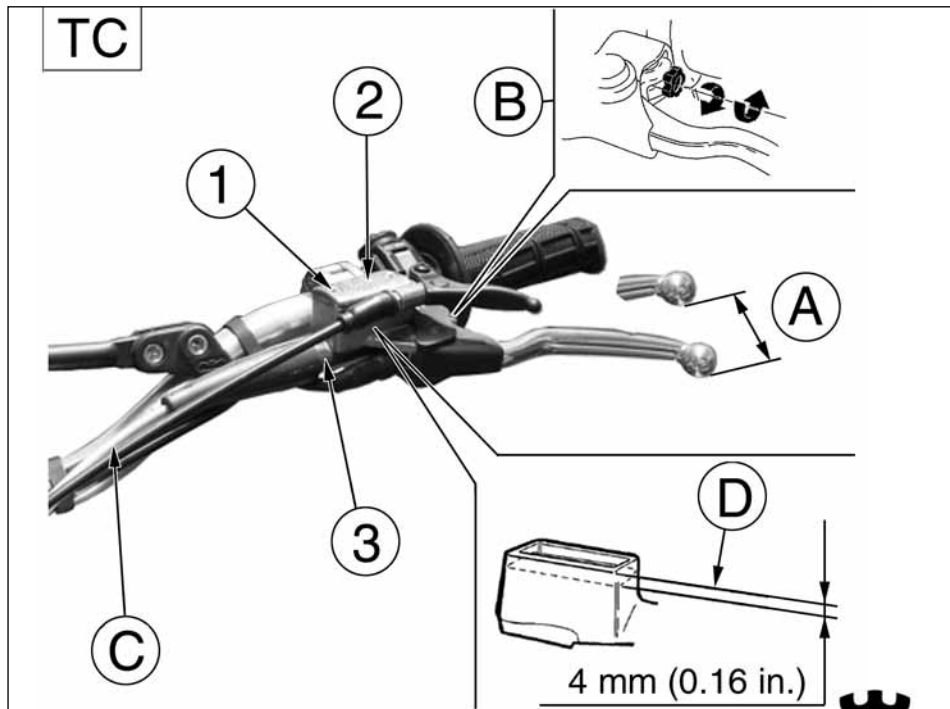
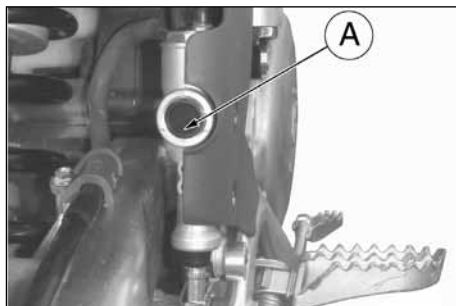
- togliere sul comando le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma;

- 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. 10.

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 IDRICA

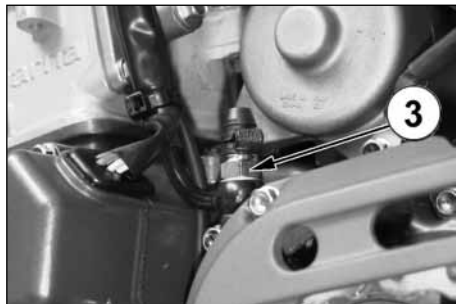
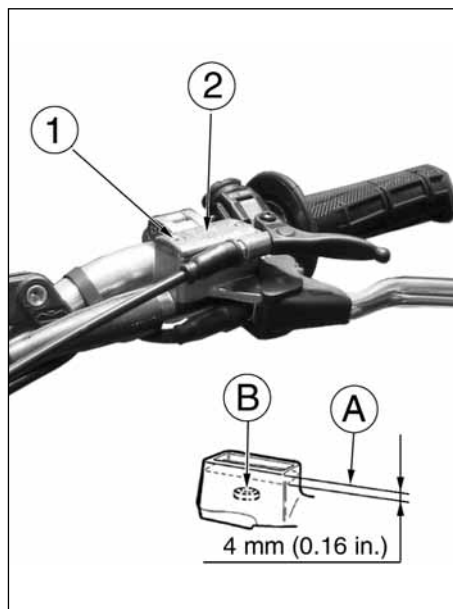
Per effettuare l'operazione, operare nel modo seguente:

- 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. 10.

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.

TERRENO FANGOSO

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

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

NOTE

Se la forcella fosse troppo morbida o troppo dura in ogni condizione di registrazione, verificare il livello dell'olio nello stelo di cui 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 perché potrebbero essere bloccati.



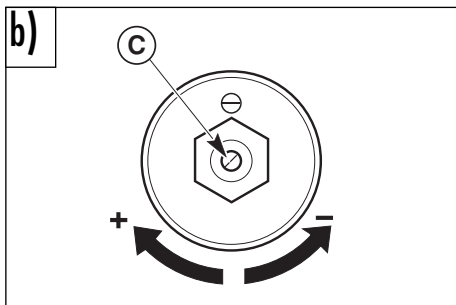
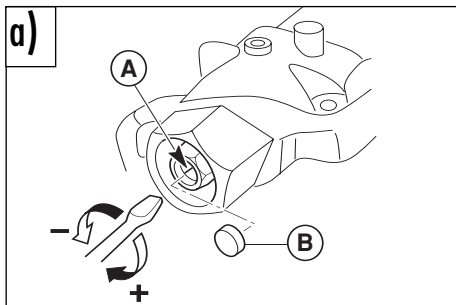
Le tarature standard e le procedure di registrazione sono riportate qui di seguito.

REGOLAZIONE FORCELLA (TE 310/EU-SMR 450, 510)

a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: -12 scatti.

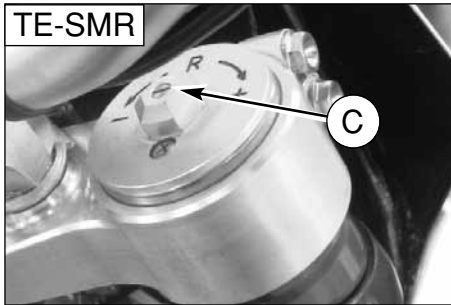
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, rimuovere il tappo (B) e ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente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



b) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard: -12 scatti.

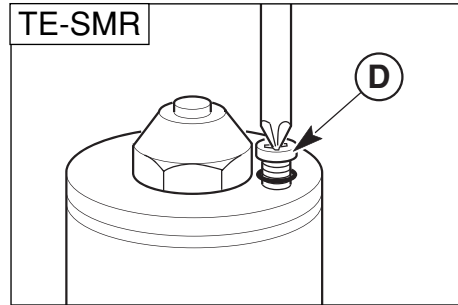
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura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



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

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

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. Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:

- rimuovere i tappi delle aste di forza;
- togliere le molle dagli steli facendo scolare l'olio all'interno di questi ultimi;
- portare la forcella a fondo corsa;
- verificare che il livello si trovi alla distanza "A" dal limite superiore dell'asta di forza.

QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO

- TE: 725 cm³
- SMR: 740 cm³

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE

NOTA

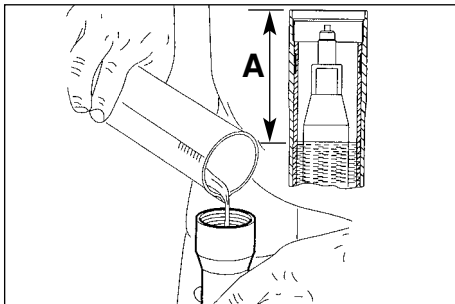
Indice di flessibilità molle di serie:

K=4,8 N/mm (TE)

K=5 N/mm (SMR)

NOTA

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



REGOLAZIONE FORCELLA (TC 450-TE 450, 510)

a) COMPRESSIONE (TC: REGISTRO SUPERIORE; TE: REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: -7 scatti (TC);

Taratura standard: -10 scatti (TE)

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

b) ESTENSIONE (TC: REGISTRO INFERIORE; TE: REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard: -10 scatti (TE);

Taratura standard: -13 scatti (TC).

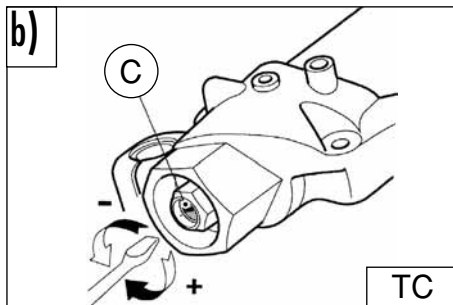
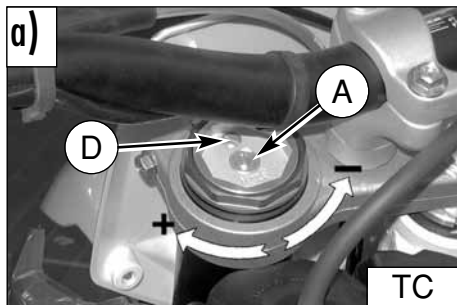
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura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

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

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

ATTENZIONE!

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. TE: Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:

- rimuovere i tappi delle aste di forza;
- togliere le molle dagli steli facendo scolare l'olio all'interno di questi ultimi;
- portare la forcella a fondo corsa;
- verificare che il livello si trovi alla distanza di 140 mm (5.51 in.) dal limite superiore dell'asta di forza.

QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO

- TC: 352 cm³
- TE: 643 cm³

NOTA

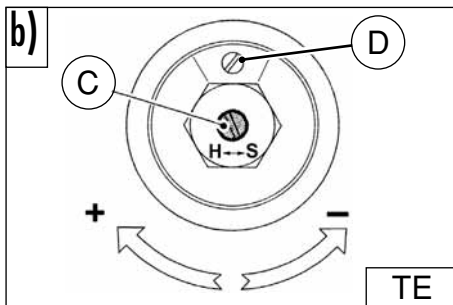
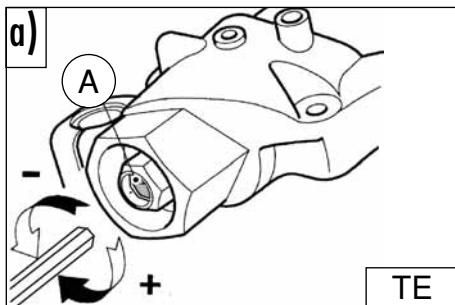
Indice di flessibilità molle di serie:

K=8,8 N/mm (TE)

K=9,6 N/mm (TC)

NOTA

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

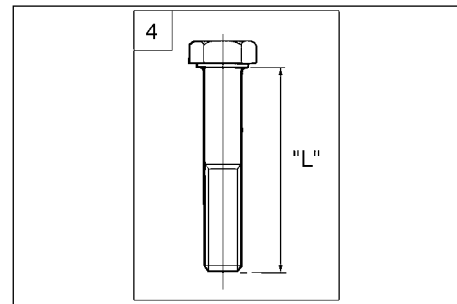
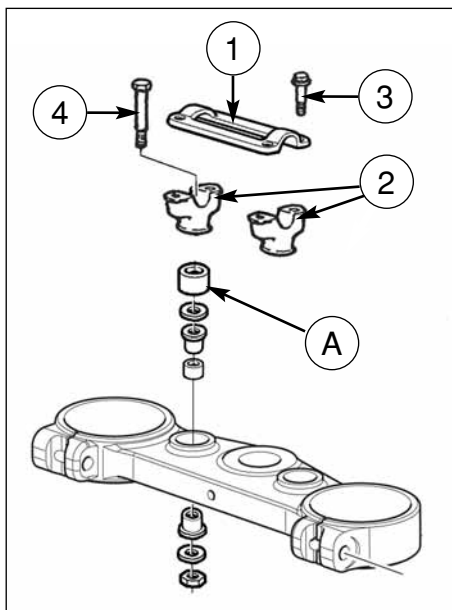
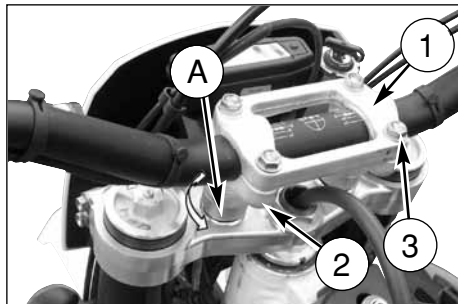


MODIFICA POSIZIONE ED ALTEZZA MANUBRIO

La posizione (a) e l'altezza (b) del manubrio possono essere modificati per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida. Per effettuare le operazioni, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4).

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

b) Modifica altezza manubrio
Rimuovere il distanziale inferiore (A) e sostituire la vite (4) con una di lunghezza L=65 mm..
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

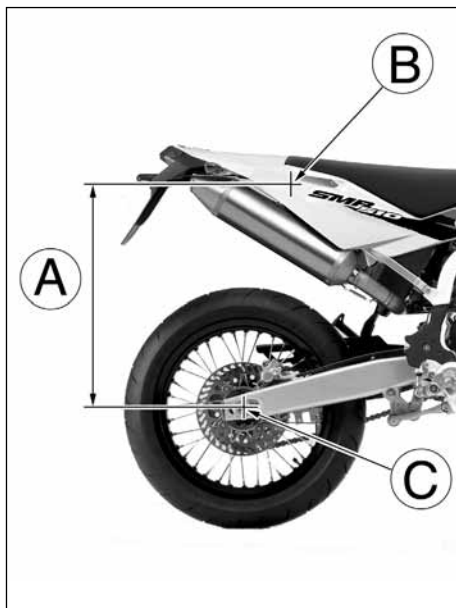
L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.

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.

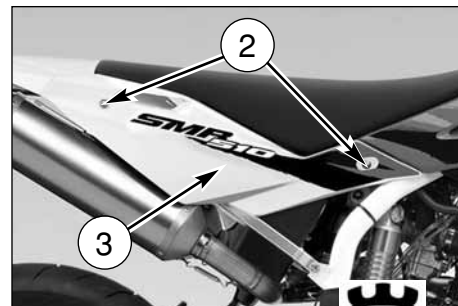
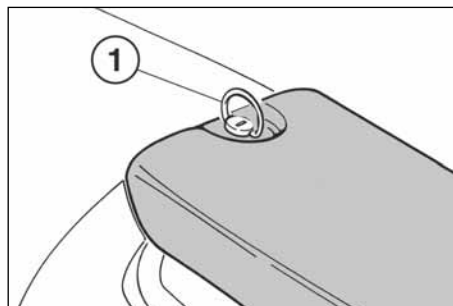
5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore come descritto a fianco.

ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perchè 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) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale destro (3).



2. Pulire la controghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
3. Allentare la controghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
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 controghiera (coppia di serraggio 5 Kgm).
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 4)

- 2) alta velocità di ammortizzazione:

- 15 scatti (± 2 scatti)

(registro 6)

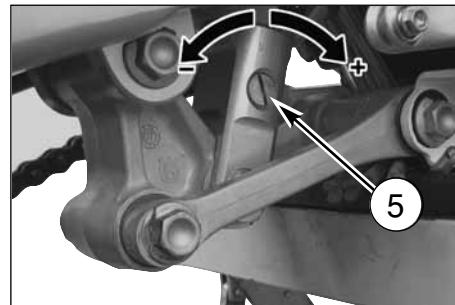
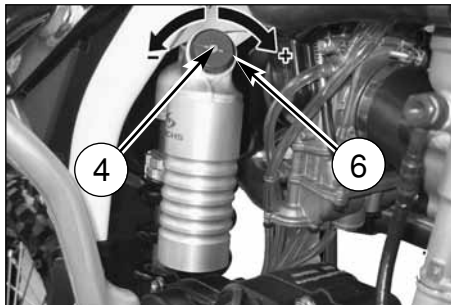
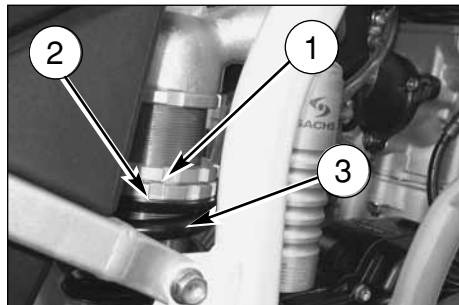
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (4) e (6) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere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

B) ESTENSIONE - Taratura standard:

- 18 scatti (± 2 scatti)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (5) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati.

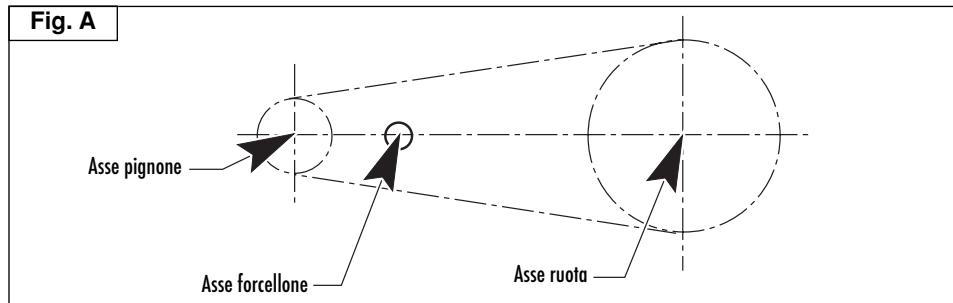
Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.



REGISTRAZIONE CATENA (Fig. A)

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 (a, 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.

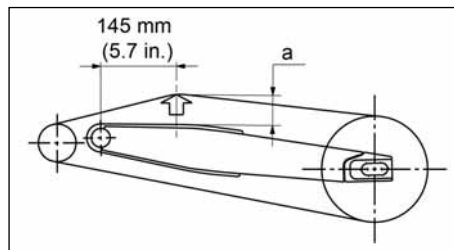
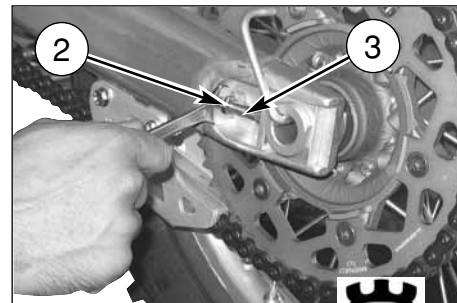
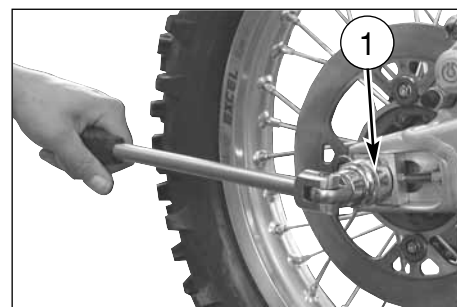
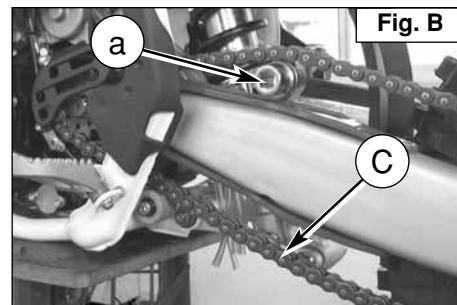


Fig. B



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.

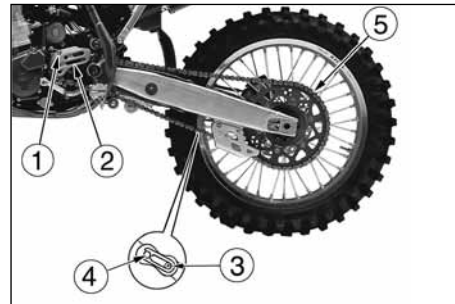
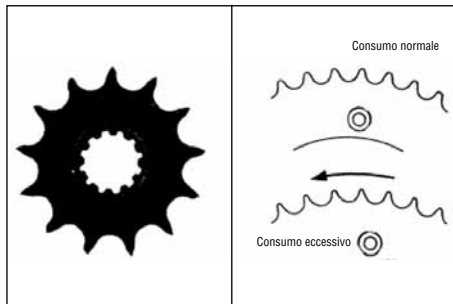
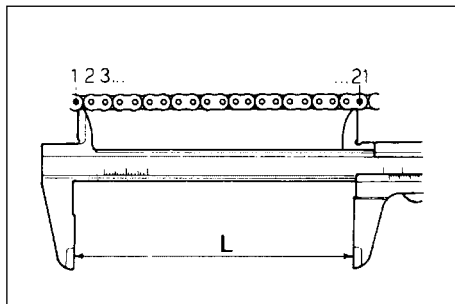
Smontaggio e pulizia

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 (4) e rimuovere la catena (5);

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.

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.

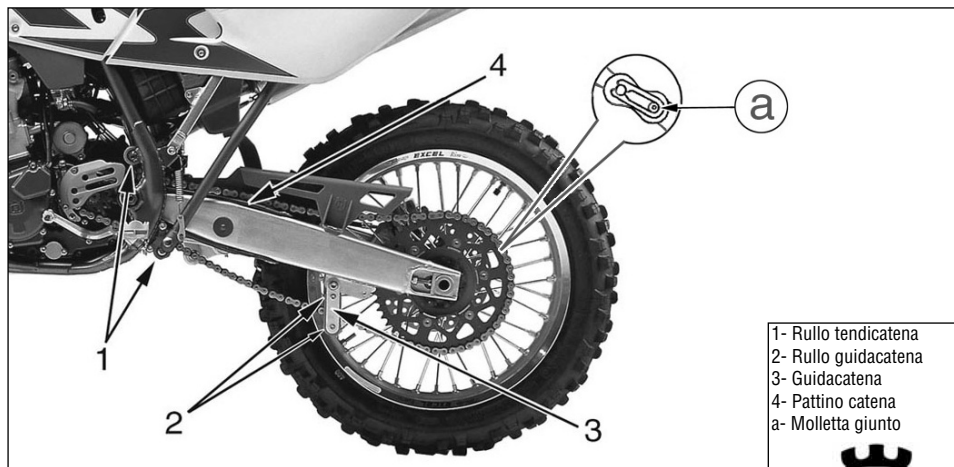
- 7- Registrare correttamente la catena come descritto a pagina 47.

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.



(*): TC
 (-): TE-TXC-SMR

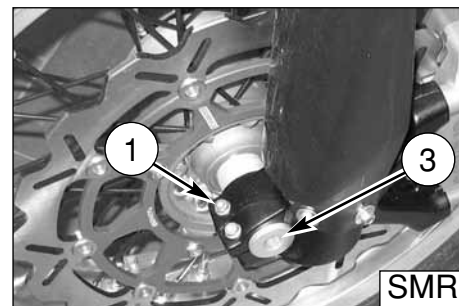
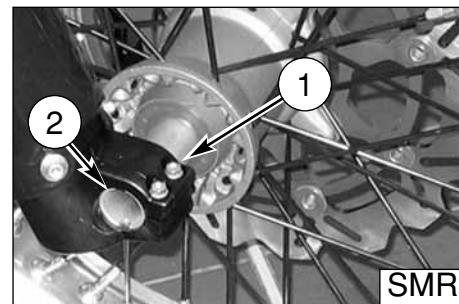
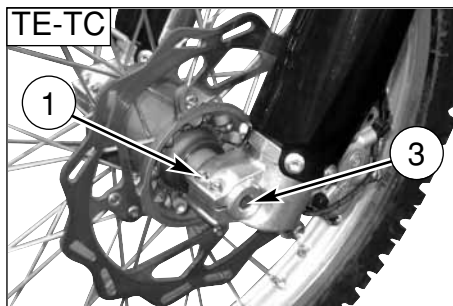
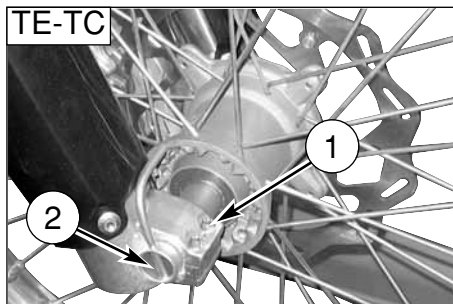
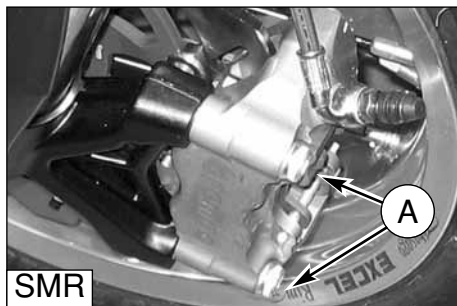


SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

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

SMR: 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

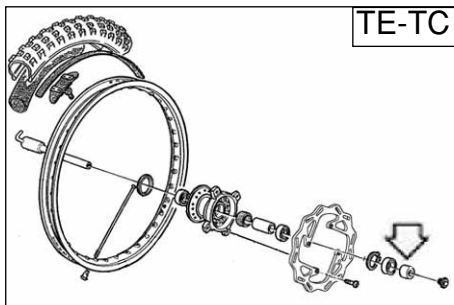
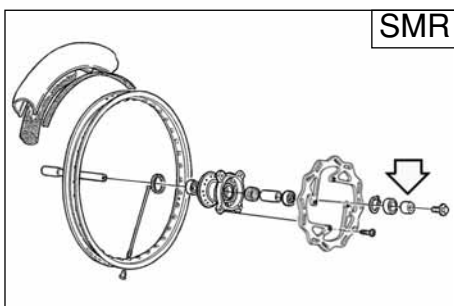
Montare il distanziale sinistro sul mozzo ruota.

TE-TC: inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza.

SMR: 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)

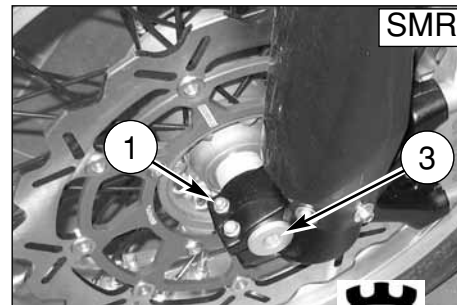
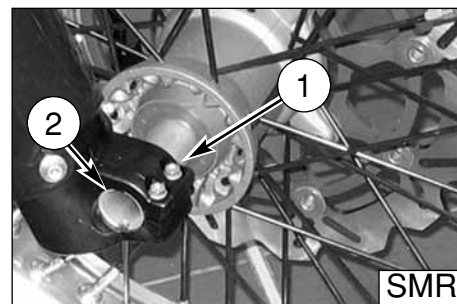
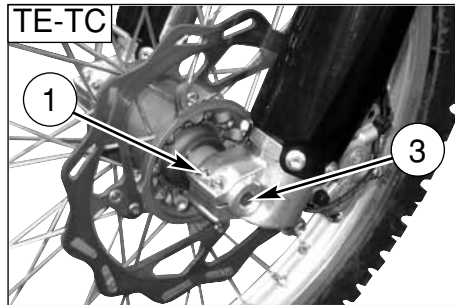
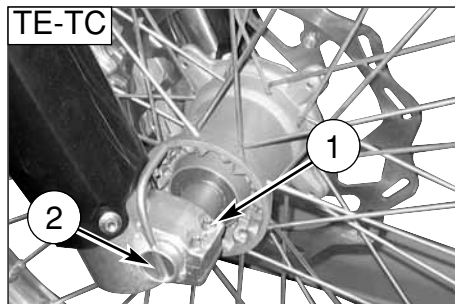


sullo stelo destro (10,4 Nm/ 1,05 Kg_m/ 7.7 ft-lb), la vite (3) sul lato sinistro (51,45 Nm/ 5,25 Kg_m/ 38 ft-lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm/ 1,05 Kg_m/ 7.7 ft-lb).

SMR: inserire la pinza freno nel disco, montarla sul relativo supporto serrando le due viti (A) a 25,5 Nm/ 2,6 Kg_m/ 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.

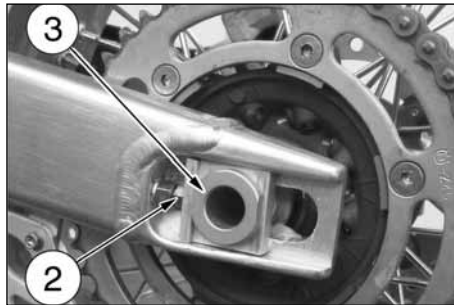
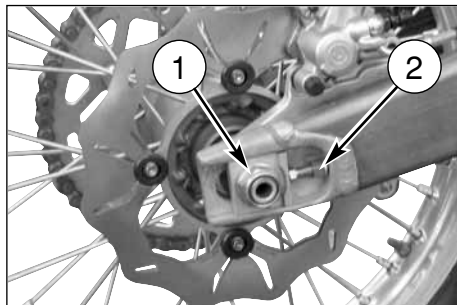
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

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. 9. Effettuate la sostituzione del pneumatico qualora l'usura fosse superiore a quanto riportato nella tabella sottostante.

ALTEZZA MINIMA DEL BATTISTRADA

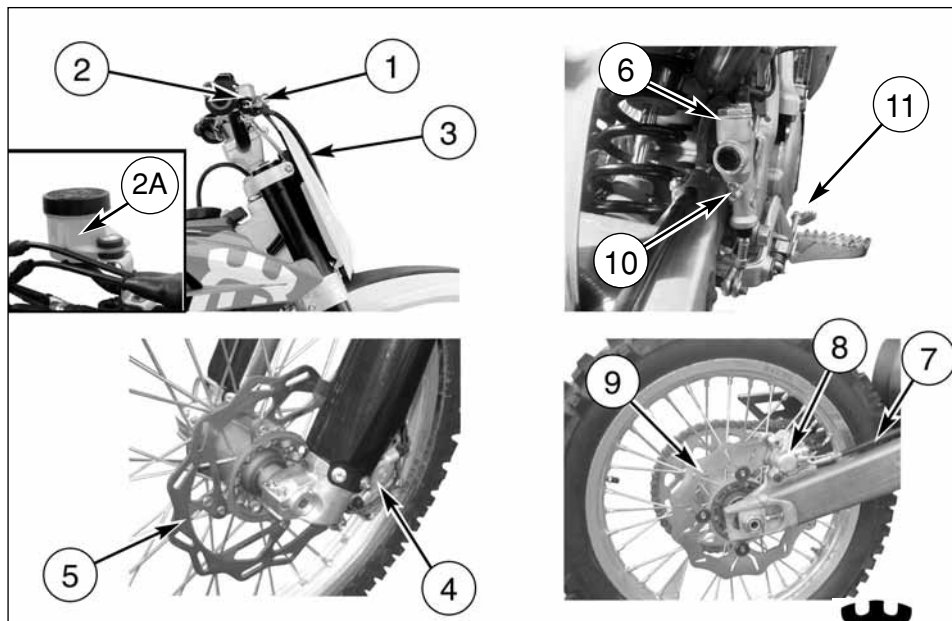
ANTERIORE	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)
POSTERIORE	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)

FRENI

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

LEGENDA

1. Leva comando freno anteriore
2. Pompa freno anteriore con serbatoio olio (TE, TC)
- 2A. Serbatoio olio (SMR)
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 (TE-TC)

Controllare l'usura delle pastiglie.

Il limite di servizio "A" è: 3,8 mm.

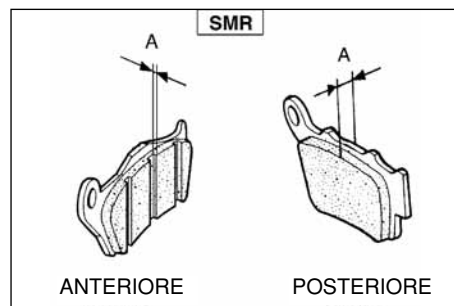
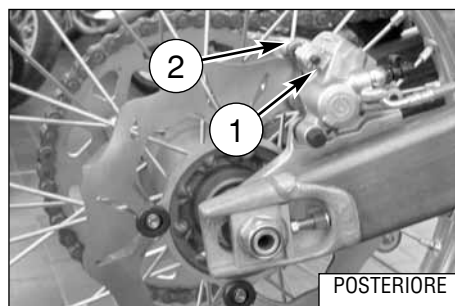
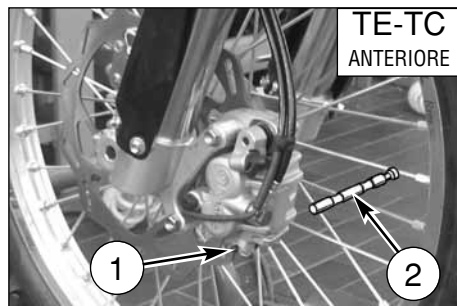
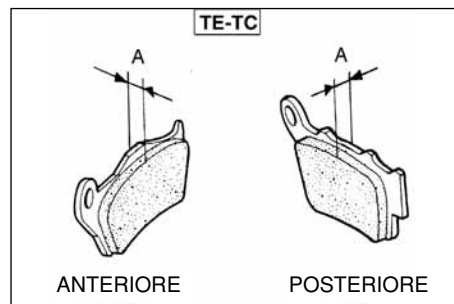
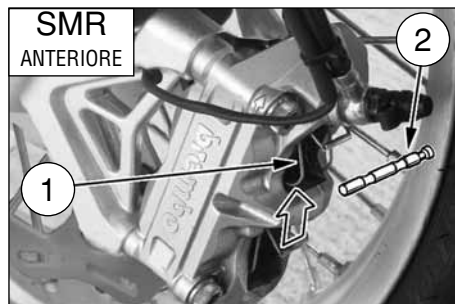
Se detto limite è stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.

USURA PASTIGLIE (SMR)

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

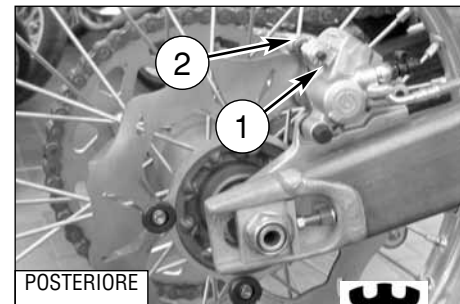
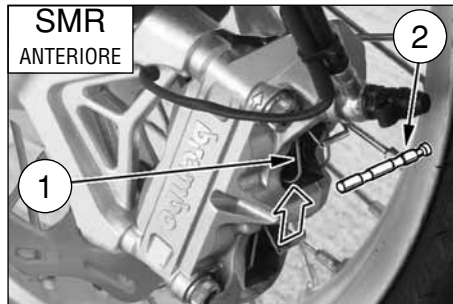
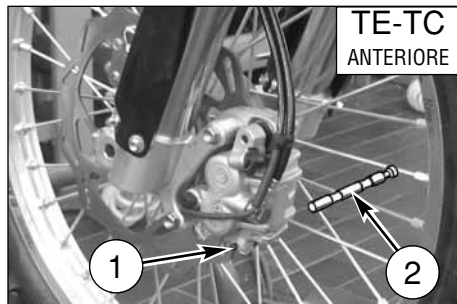
Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non è stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

ATTENZIONE!

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

MONTAGGIO PASTIGLIE

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



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.

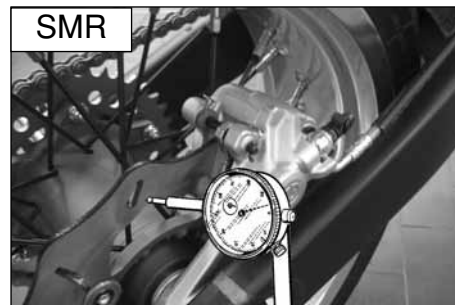
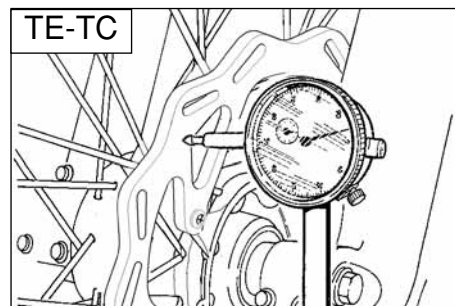
Spessore Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Anteriore (SMR)	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.

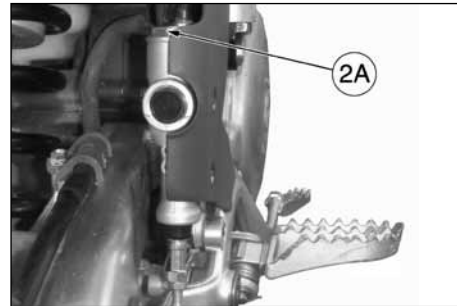
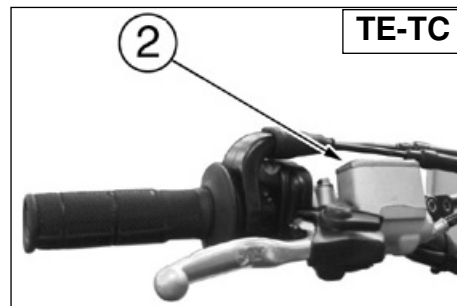
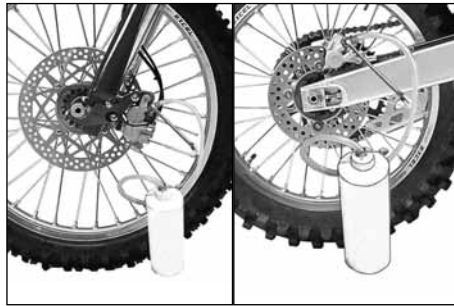
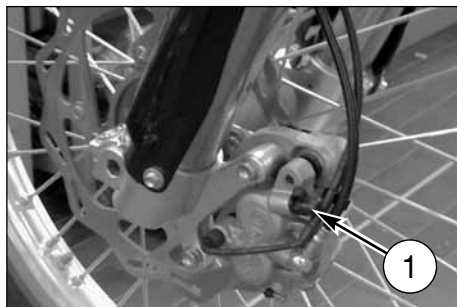
AVVERTENZA!

- * 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:

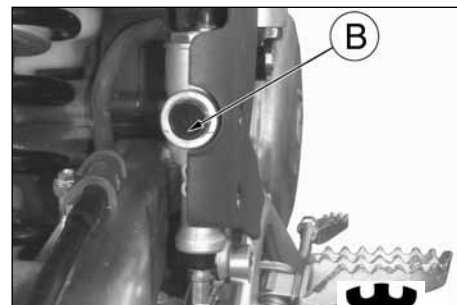
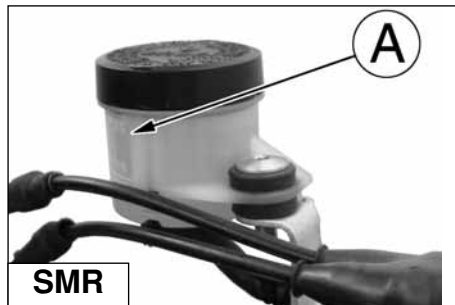
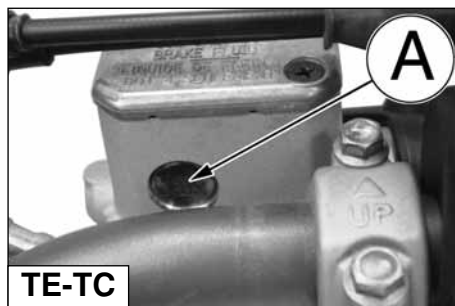
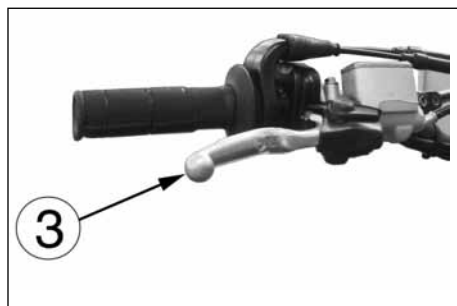
- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A: chiave da 21 mm) del serbatoio fluido ed il soffietto 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 (pag. 58).

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto alle pagine 60 e 63.

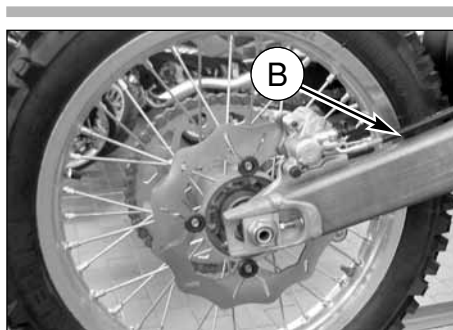
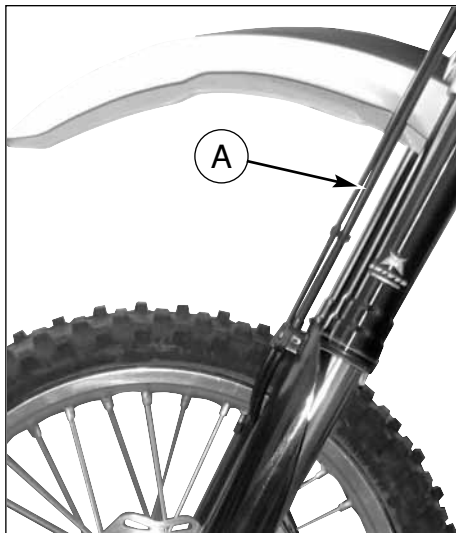


ATTENZIONE!

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.

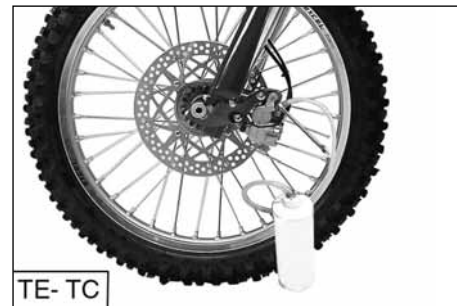
Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.



SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE (TE, TC)

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. Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1).
- 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 soffiello in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva (3) sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffiello 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.



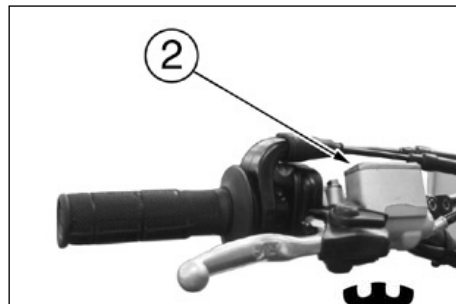
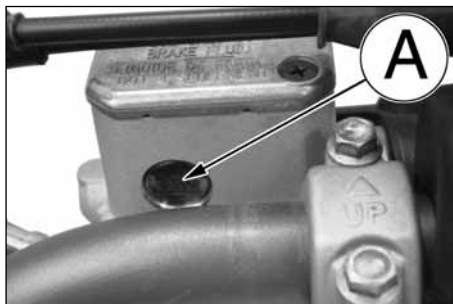
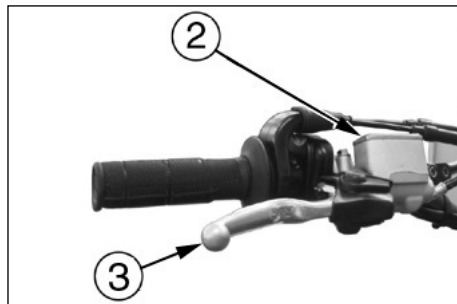
Durante lo spurgo dell'impianto il manubrio del motociclo deve essere girato verso sinistra. In questo modo il serbatoio pompa risulterà più alto, facilitando l'operazione di spurgo del circuito frenante.



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 ANTERIORE (SMR)

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.

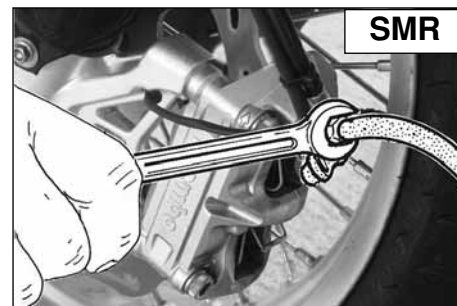
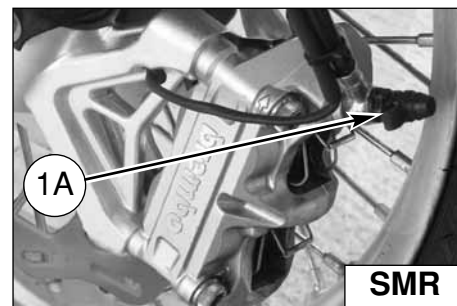
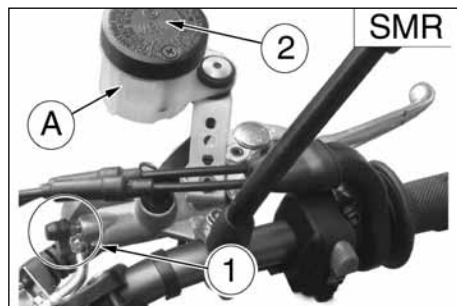
Nell'impianto frenante anteriore lo spurgo deve avvenire prima sul comando sul manubrio poi sulla pinza: le operazioni da effettuare sono le stesse.

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 soffietto 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.



- 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 occhibagnare 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.

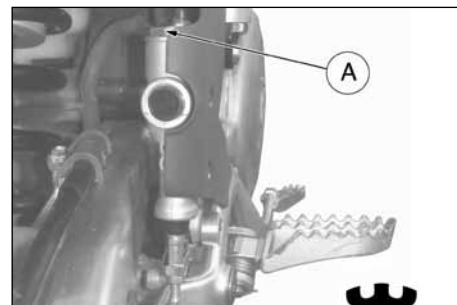
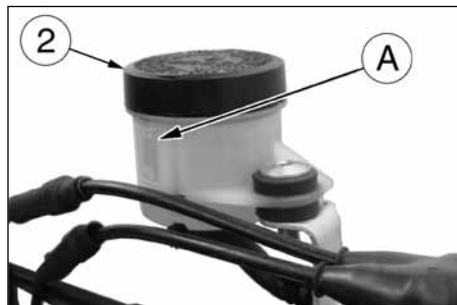
Lo spurgo non elimina completamente l'aria presente nel circuito; le piccole quantità rimanenti si eliminano automaticamente durante un breve periodo d'uso del motociclo; ciò comporta una minore elasticità e corsa della leva di comando.

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.

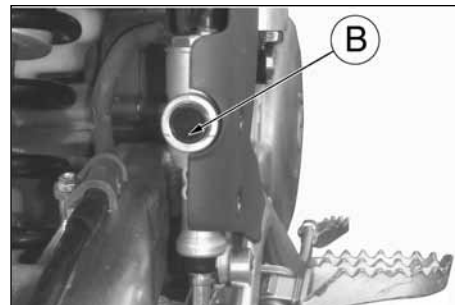
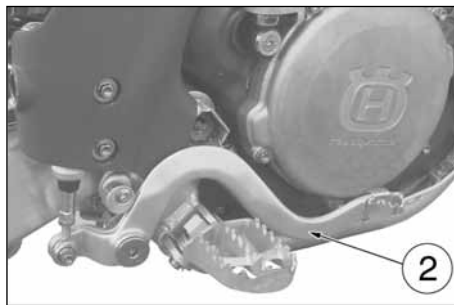
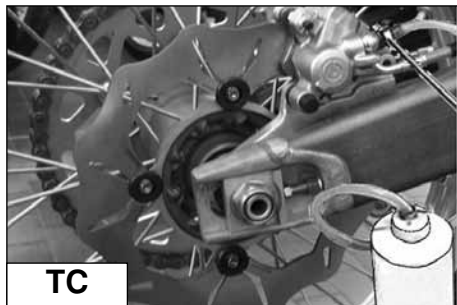
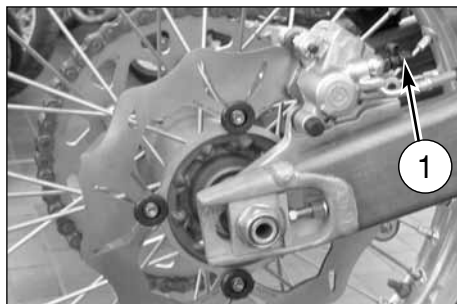
NOTA

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 (TC-TE-TXC)

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.

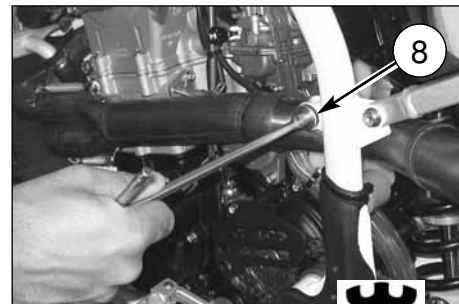
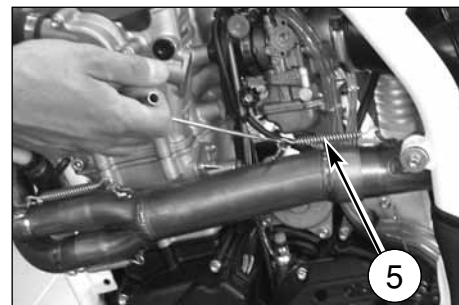
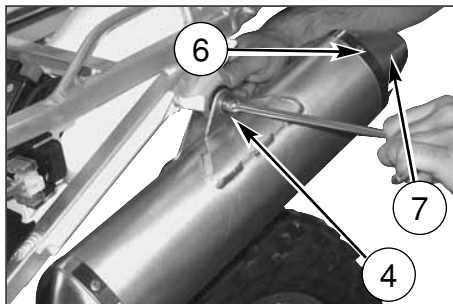
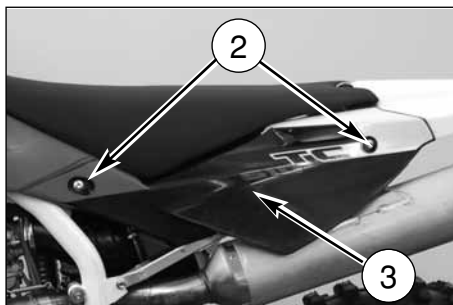
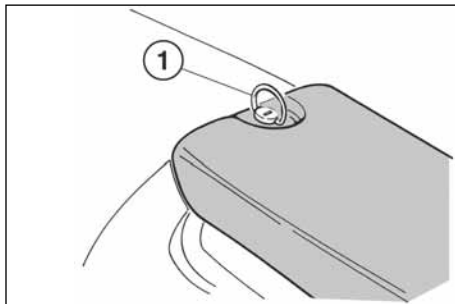
AVVERTENZA*: Controllare il materiale fonoassorbente ad ogni gara e sostituirlo, se necessario.

SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale sinistro (3). 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, con una chiave a "T" da 8 mm, la vite (8); sfilare quindi il silenziatore. Togliere i sei 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.



SILENZIATORE DI SCARICO (SMR)

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.

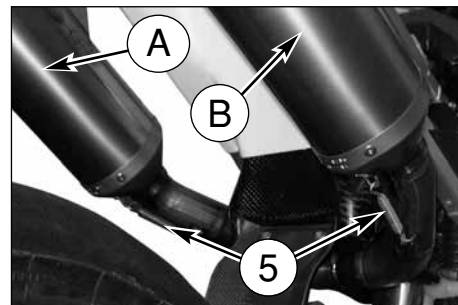
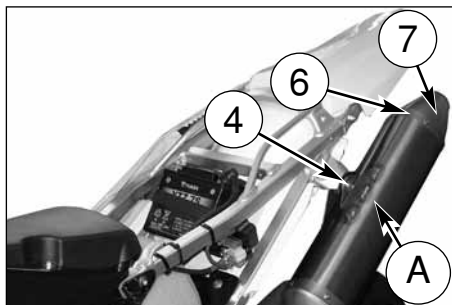
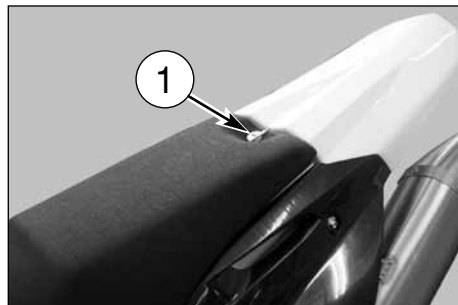
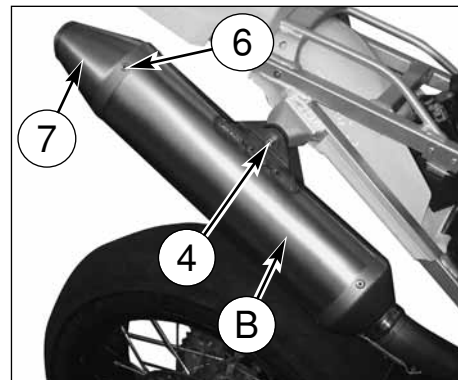
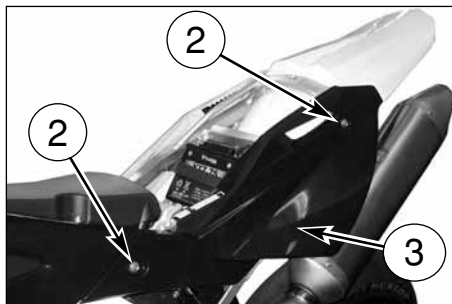
AVVERTENZA*: Controllare il materiale fonoassorbente ad ogni gara e sostituirlo, se necessario.

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.

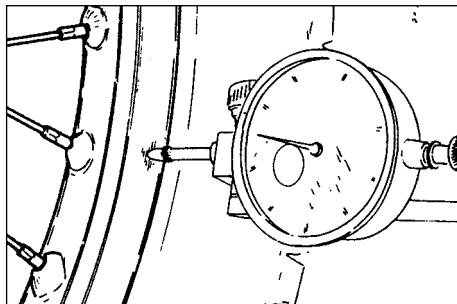
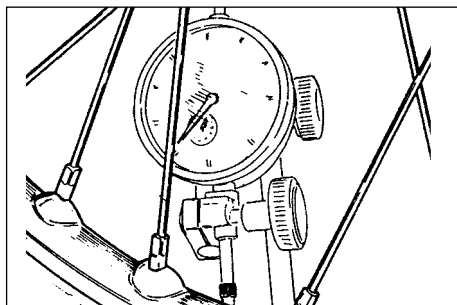
Nota*: se il cerchio è eccessivamente piegato, deve essere sostituito.

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

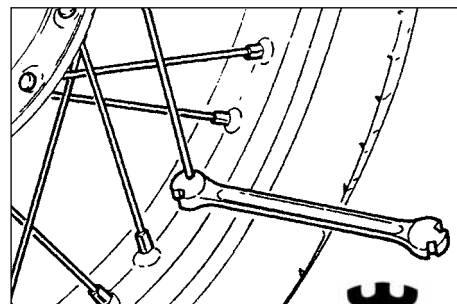
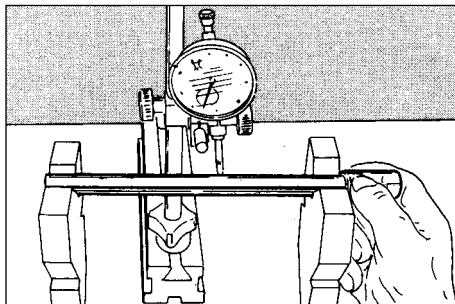
Accertarsi che tutti i nipples siano ben stretti e, se necessario, serrarli nuovamente. Una tensione insufficiente pregiudica la stabilità del motociclo; per effettuare un controllo immediato, è sufficiente battere i raggi con una punta metallica (ad esempio quella di un cacciavite): un suono vivo è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



UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI (TE-SMR)

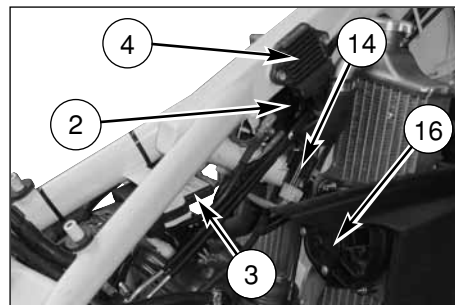
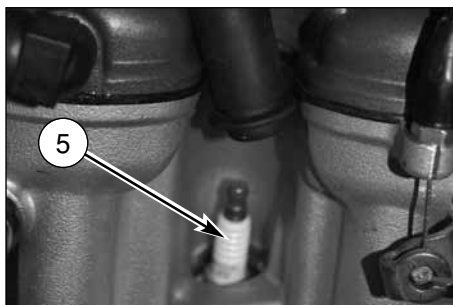
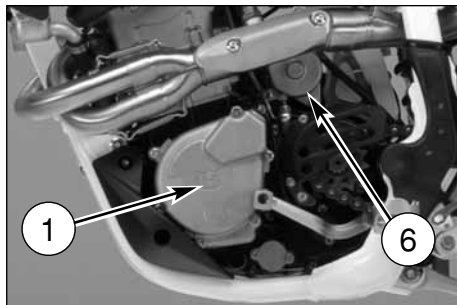
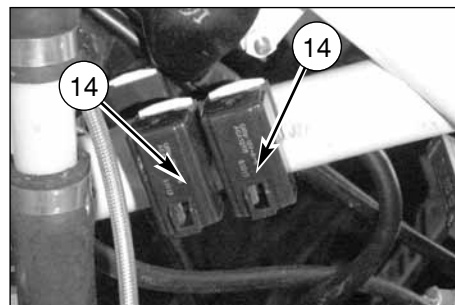
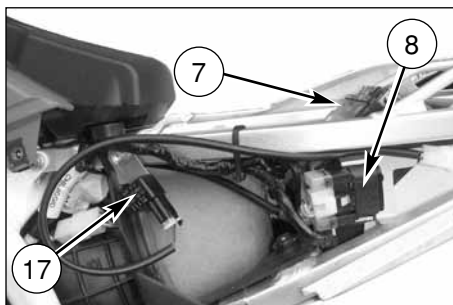
L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica (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 (8) sulla sinistra del telaio posteriore;
- Sensore M.A.Q.S. (pressione, posizione comando gas, temperatura aria) (10) sul corpo farfallato.

L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi:

- Batteria 12V-6Ah (7) sotto la sella;
- Dispositivo intermittenza lampeggiatori (17) sulla sinistra del telaio posteriore;

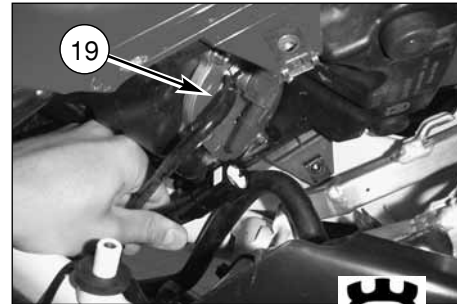
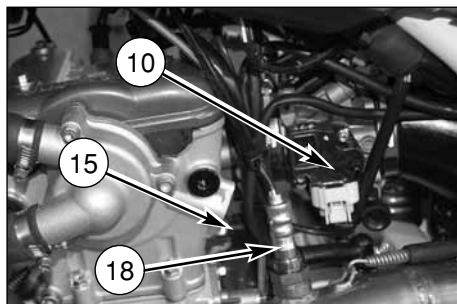
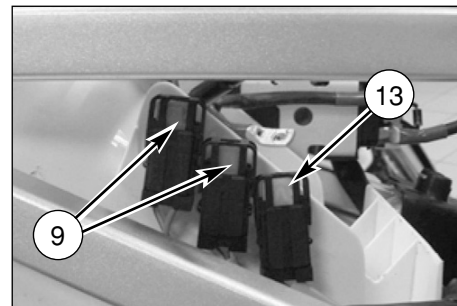
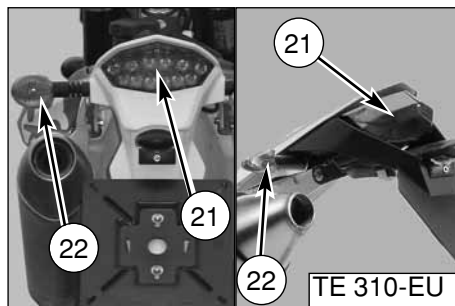
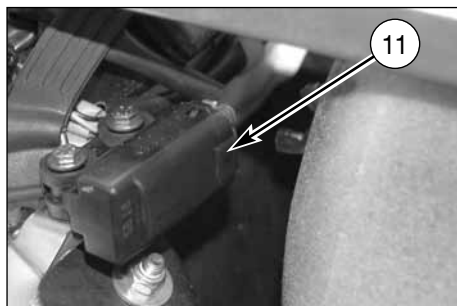
- Relè (14) impianto luci ed iniezione, sul lato sinistro del telaio;
- Relè (14) per elettroventola, sulla destra del telaio;
- Elettroventola (16);



- Due fusibili (9) da 15A ed uno (13) da 20A, sulla destra del parafrangente posteriore;
- Sensore di caduta (11) (SMR) sulla destra del telaio posteriore;
- Sensore (15) temperatura refrigerante;
- Sonda Lambda (18);

- Proiettore (20) con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione da 12V-5W;
- Fanale posteriore (21) del tipo a LED (escluso TE 310/Europa);
- Fanale posteriore (21) con lampada segnalazione arresto da 12V-21W lampada luce di posizione 12V-5W (TE 310/Europa);
- Indicatori di direzione (22) da 12V-10W;

- Pompa carburante (19) all'interno del serbatoio;



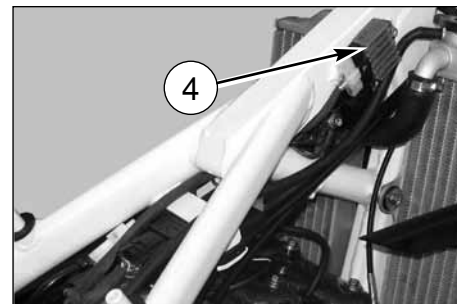
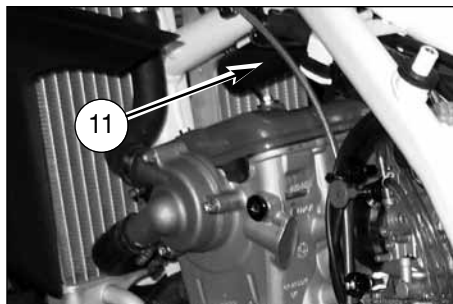
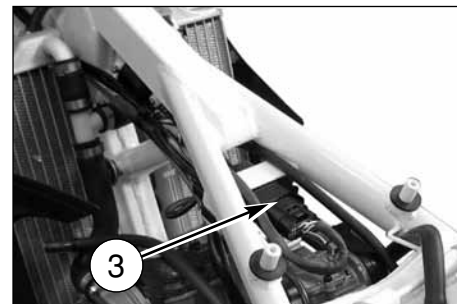
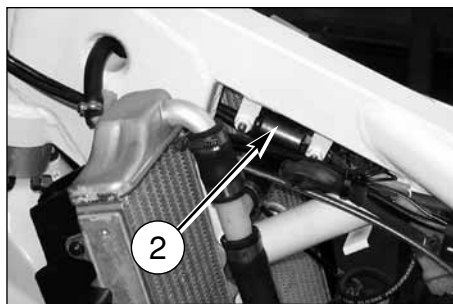
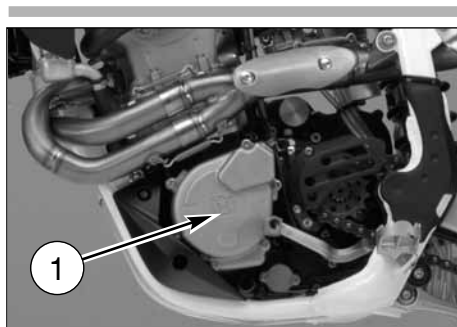
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI (TC-TXC)

L'impianto di accensione è composto dai seguenti elementi:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter sinistro;

- Bobina elettronica (2) e condensatore (11; TXC) sotto il serbatoio carburante;

- Centralina elettronica (3) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (4; TXC) sotto il serbatoio carburante;

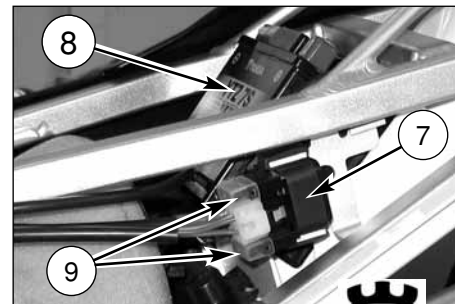
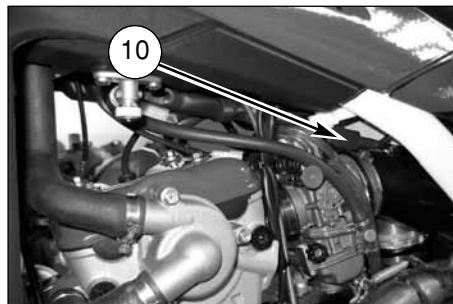
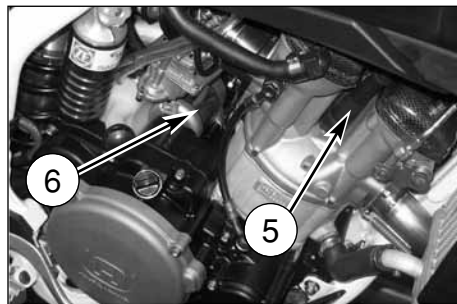


- Candela accensione (5) sulla destra della testa cilindro;
- Motorino di avviamento da 12V- 450W (6) dietro al cilindro motore (TXC);

- Teleruttore avviamento elettrico (7) sulla sinistra del telaio posteriore (TXC);
- Potenziometro (10) sul carburatore.

L'impianto elettrico è composto dai seguenti elementi (TXC):

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



Legenda colore cavi

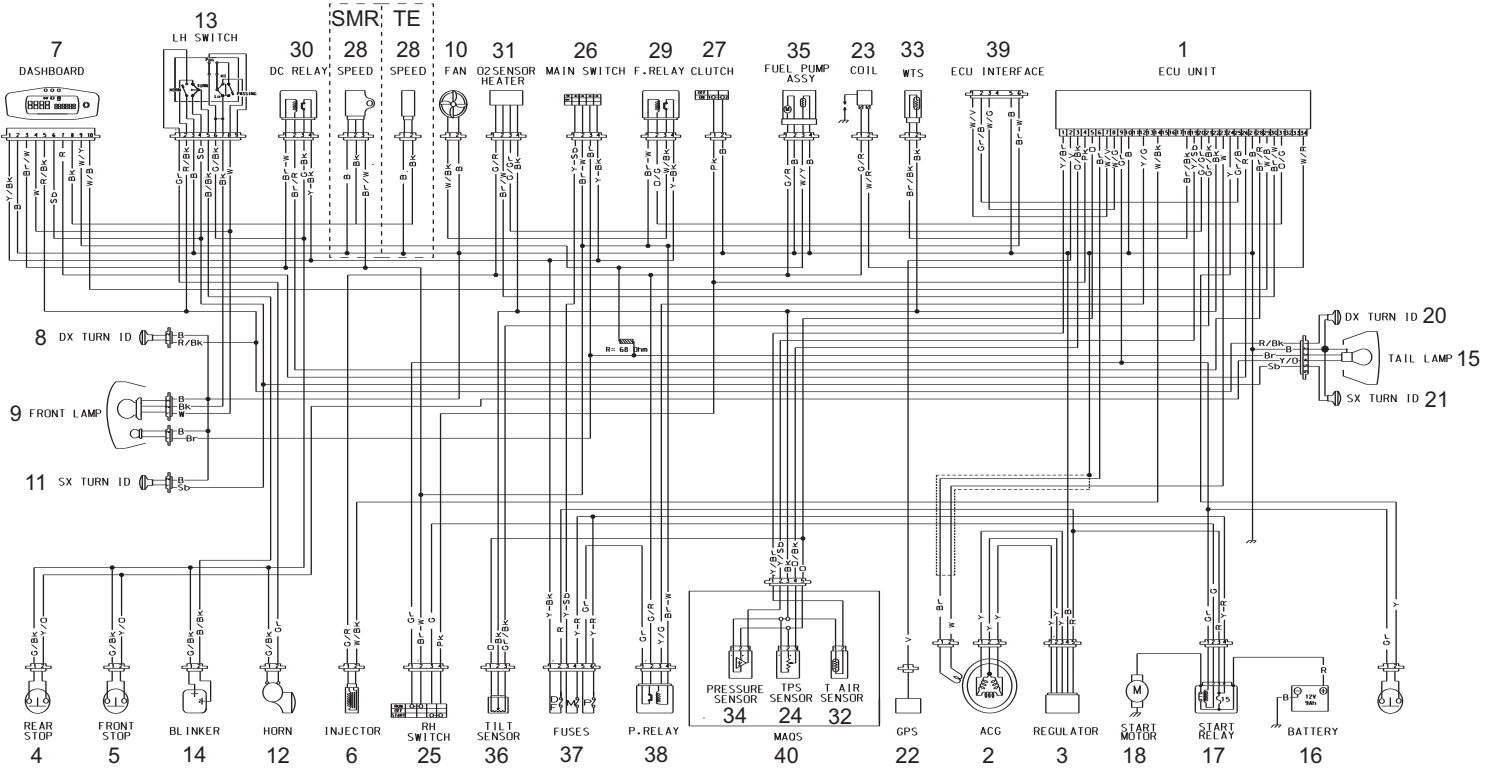
B	Blu
B/Bk	Blu/Nero
Bk	Nero
Br	Marrone
Br/Bk	Marrone/Nero
Br/R	Marrone/Rosso
Br/W	Marrone/Bianco
G	Verde
G/Bk	Verde/Nero
G/Gr	Verde/Grigio
G/R	Verde/Rosso
Gr	Grigio
Gr/B	Grigio/Blu
Gr/Bk	Grigio/Nero
O	Arancio
O/Bk	Arancio/Nero
O/G	Arancio/Verde
Pk	Rosa

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

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TE -SMR)

- | | |
|---|----------------------------|
| 1. Centralina elettronica | 37. Fusibili |
| 2. Alternatore | 38. Relè di potenza |
| 3. Regolatore di tensione | 39. Interfaccia centralina |
| 4. Interruttore stop posteriore | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 5. Interruttore stop anteriore | |
| 6. Inietture | |
| 7. Strumento | |
| 8. Indicatore di direzione anteriore destro | |
| 9. Proiettore anteriore | |
| 10. Ventola di raffreddamento | |
| 11. Indicatore di direzione anteriore sinistro | |
| 12. Avvisatore acustico | |
| 13. Commutatore sinistro | |
| 14. Intermittenza indicatori di direzione | |
| 15. Fanalino posteriore | |
| 16. Batteria | |
| 17. Teleruttore avviamento elettrico | |
| 18. Motorino di avviamento | |
| 19. Candela accensione | |
| 20. Indicatore di direzione posteriore destro | |
| 21. Indicatore di direzione posteriore sinistro | |
| 22. Sensore marce | |
| 23. Bobina A.T. | |
| 24. Sensore posizione comando gas (40) | |
| 25. Commutatore destro | |
| 26. Interruttore accensione | |
| 27. Interruttore frizione | |
| 28. Sensore velocità | |
| 29. Relè per elettroventola | |
| 30. Relè corrente continua | |
| 31. Sonda Lambda | |
| 32. Sensore temperatura aria (40) | |
| 33. Sensore temperatura refrigerante | |
| 34. Sensore di pressione (40) | |
| 35. Pompa carburante | |
| 36. Sensore di caduta* | |

*: Arresta il motore in caso di caduta.

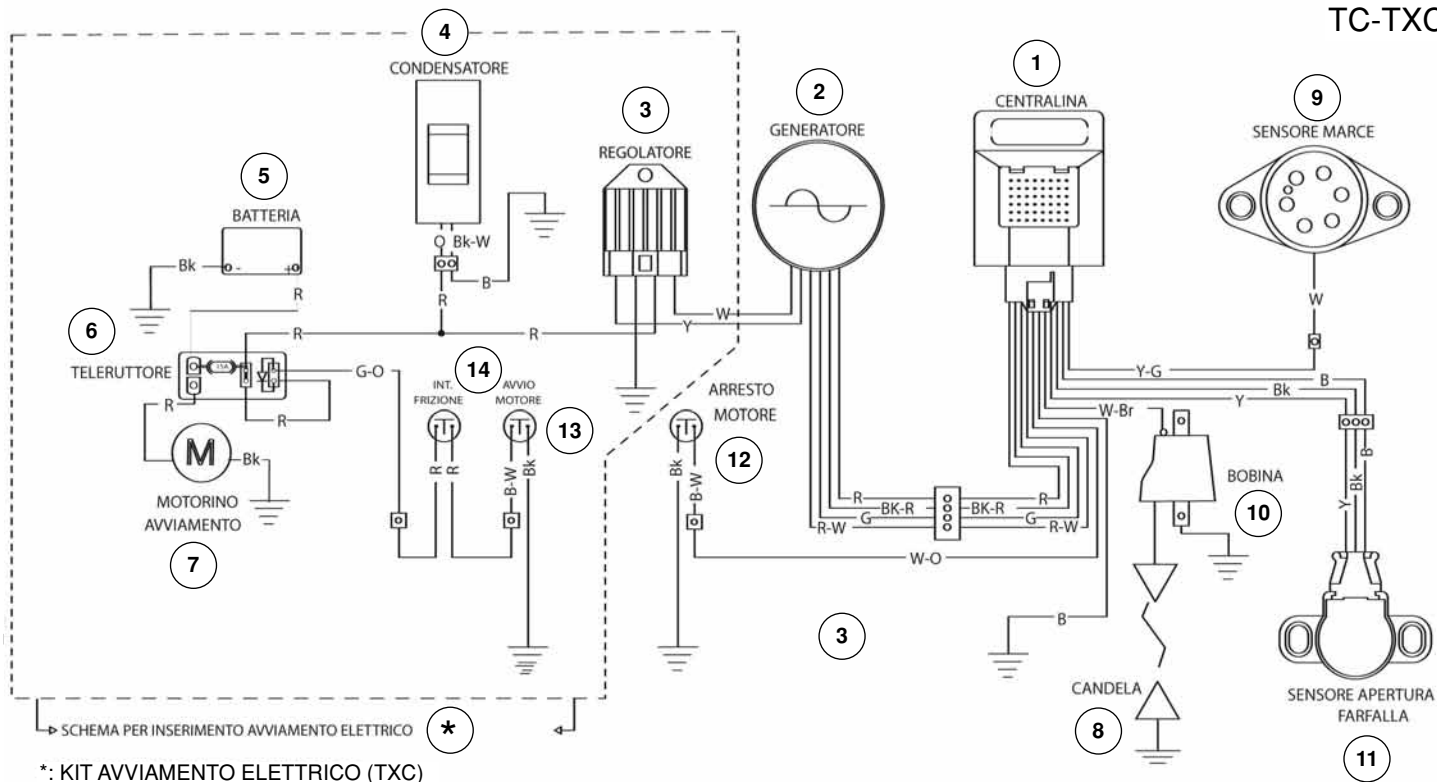


Legenda colore cavi

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

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TC-TXC)

1. Centralina elettronica
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione
4. Condensatore
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
14. Interruttore frizione



*: KIT AVVIAMENTO ELETTRICO (TXC)

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 (3) 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.

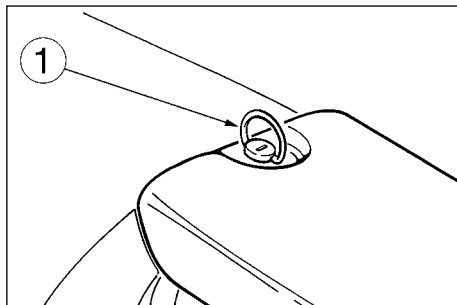
Utilizzando un caricabatteria a tensione costante, collegare per primo il cavo positivo ROSSO al morsetto positivo della batteria poi quello negativo NERO o BLU al morsetto negativo della stessa. Applicare alla tensione costante di 14,4 V una corrente di "x" Ampere come risulta dalla tabella sottostante, 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: - Bevete grandi quantità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesia, uova sbattute o olio vegetale. Chiamate subito un medico. Occhi: sciacquare con acqua per 15 minuti almeno e chiamate un medico.



ATTENZIONE*: La batteria in caso di inutilizzo deve comunque essere ricaricata con ciclo di carica lento (0,6A per 8 ore per batteria 12V-6Ah) almeno ogni 3 settimane.

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

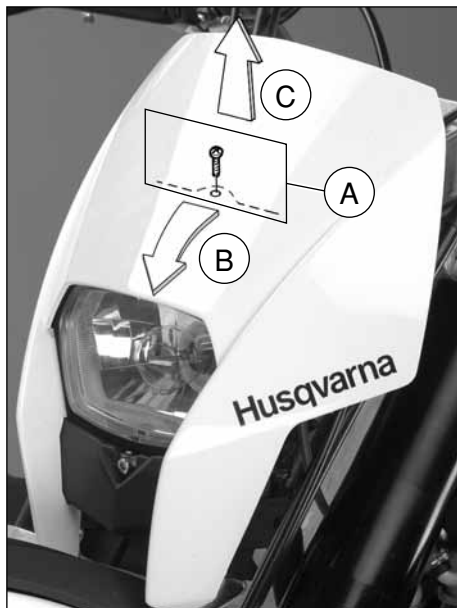
TENSIONE DI RIPOSO * (V)	% CARICA	DURATA DELLA CARICA (LA CORRENTE NOMINALE IN AMPERE DA APPLICARE É: 0,1x CAPACITÀ NOMINALE DELLA BATTERIA)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h



SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE (TE-SMR)

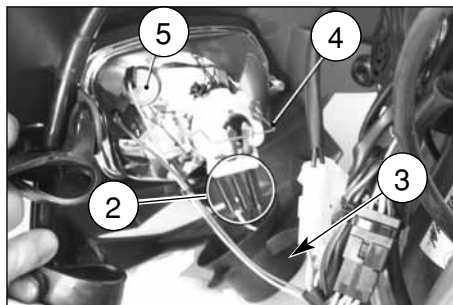
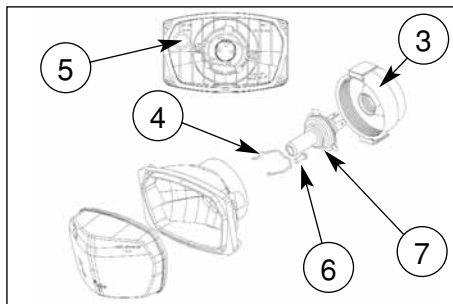
Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:

- togliere la vite di fissaggio superiore del portafaro al supporto strumento (A);
- spostare in avanti il portafaro (B) e tirarlo verso l'alto (C) per sganciarlo dai due supporti inferiori;
- rimuovere il portafaro;



- togliere il connettore (2) della lampada biluce (7) e la cuffia (3) in gomma;
- togliere la vite (6);
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada.

Per sostituire la lampada della luce di posizione (5) è sufficiente sfilarla dalla calotta interna. Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



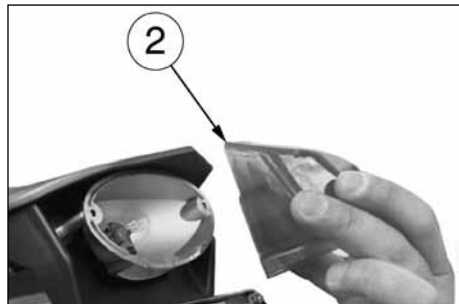
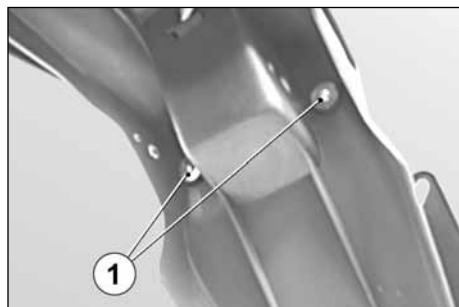
FANALE POSTERIORE (escluso TE 310 Europa)

Il fanale posteriore è del tipo a LED.



SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE POSTERIORE (TE 310 Europa)

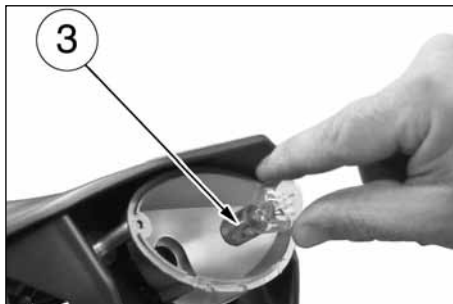
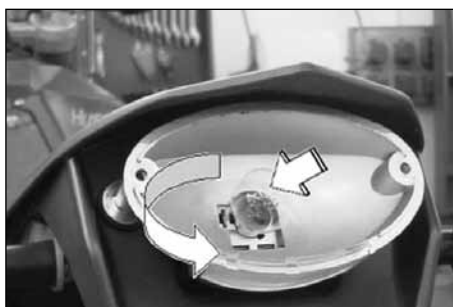
Rimuovere le due viti (1) all'interno del parafrangente posteriore e la lente (2).



Spingere la lampadina (3) verso l'interno, ruotarla in senso antiorario e rimuoverla dal portalampada.

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

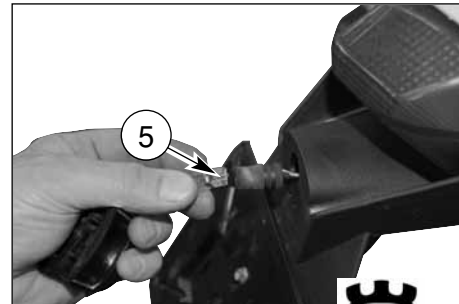
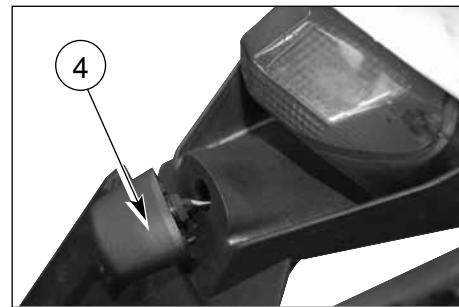
NOTA: fare attenzione a non serrare eccessivamente le viti.



SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA (TE- SMR)

Rimuovere il supporto della luce targa (4) sfilandolo dalla coda del veicolo. Estrarre il portalampada con la lampadina dal supporto. Ruotare la lampadina (5) per sfilarla dal portalampada.

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE (TE- SMR)

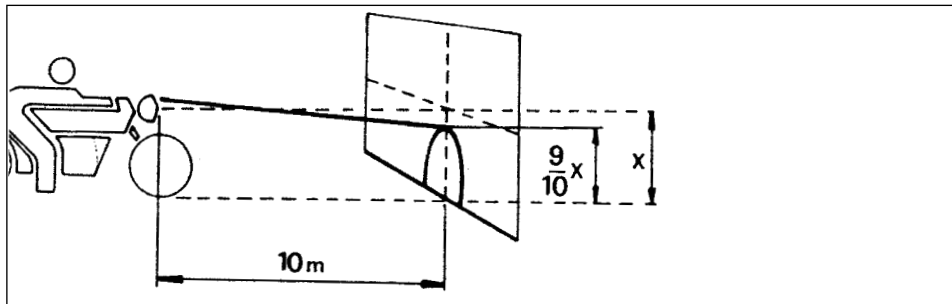
Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con in pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale.

Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale ed una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.

Accendendo la luce abbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a $\frac{9}{10}x$ dell'altezza da terra del centro del proiettore.

L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.

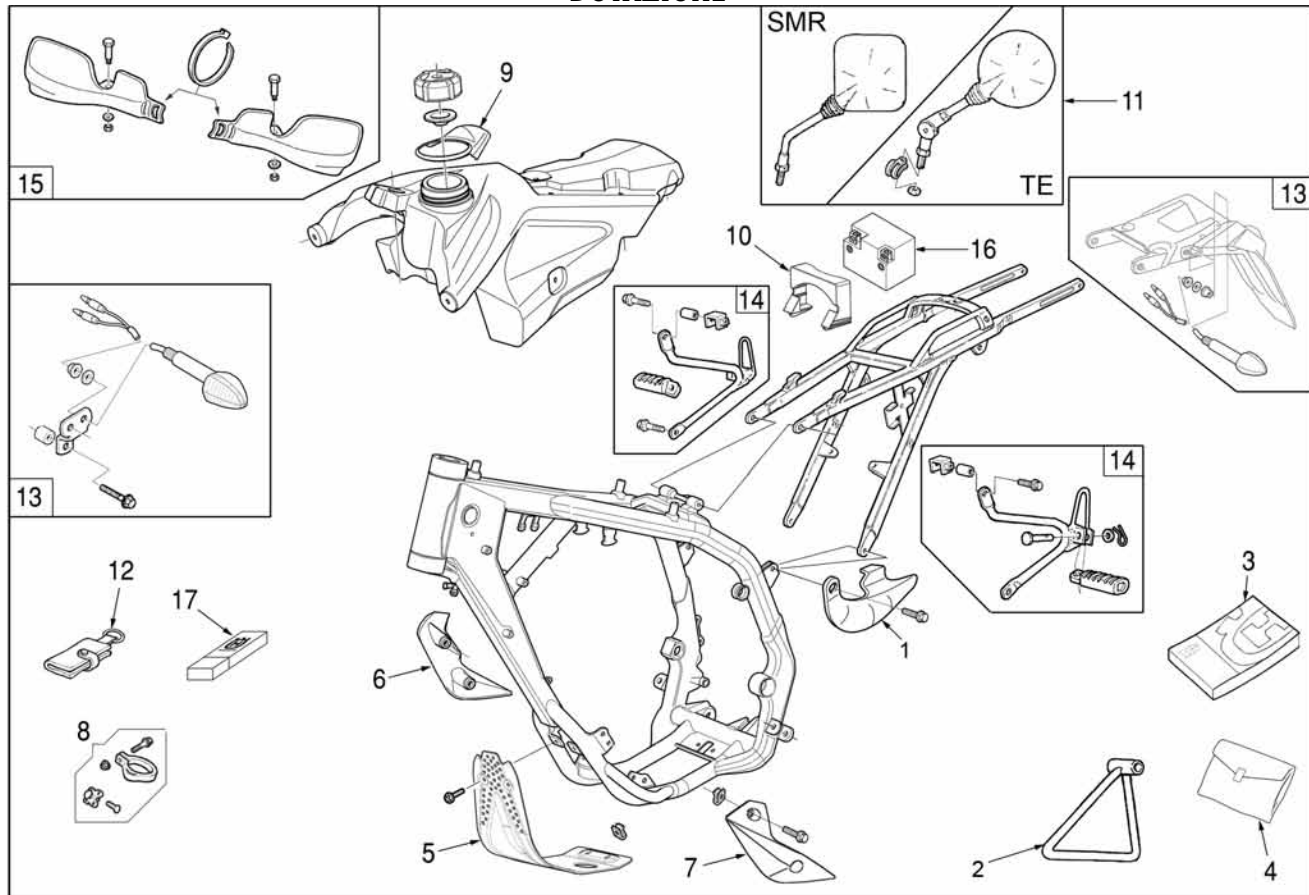


DOTAZIONE

Pos.	N. Codice	DENOMINAZIONE	MODELLI
1	8000B1747	PROTEZIONE CALORE (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
2	800074016	GAMBA LATERALE (1)	(TC-TXC)
3	8000H1343	MANUALE RAPIDO MULTILINGUA (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
4	8000A4296	KIT CARBURATORE KEIHIN 41 (1)	(TC-TXC 450/510)
5	8000B0157	RIPARO MOTORE (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
6	8000H0188	PROTEZIONE MOTORE DX (1)	(TE-TC-TXC)
7	8000H0187	PROTEZIONE MOTORE SX (1)	(TE-TC-TXC)
8	8000B1530	KIT GANCIO PARTENZA (1)	(TC-TXC)
9	8000B1390	PROTEZIONE TAPPO (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
10	8000H0159	CESTELLO BATTERIA (1)	(TE-SMR-TXC)
11	8A0065437	SPECCHIETTO RETROVISORE DX (1)	(TE)
	8B0065437	SPECCHIETTO RETROVISORE SX (1)	(TE)
	8A00H1673	SPECCHIETTO RETROVISORE DX (1)	(SMR)
	8000H1673	SPECCHIETTO RETROVISORE SX (1)	(SMR)
12	800097615	PORTACHIAVI HUSQVARNA (1)	(TE-SMR)
13	8000H1393	KIT INDICATORI DI DIREZIONE (1)	(TE)
	8000H1701	KIT INDICATORI DI DIREZIONE (1)	(SMR)
14	8000H1702	KIT POGGIPIEDI PASSEGGERO (1)	(SMR)
15	8000H1394	KIT PARAMANI	(TE)
16	8000A1891	BATTERIA 6AH	(TE-SMR-TXC)*
	8000H0864	BATTERIA 7AH	(TE-SMR)*
17	8000H1700	MEMORIA "USB"	(TE-SMR-TXC)

*: In alternativa

DOTAZIONE



PARTI OPTIONAL (TE)

Pos.	N. Codice	DENOMINAZIONE	MODELLI
1*	8A0096837	CORONA DENTATA Z=47 (1)	310
	8B0096837	CORONA DENTATA Z=48 (1)	310-450-510
	8C0096837	CORONA DENTATA Z=49 (1)	310-450-510
	8D0096837	CORONA DENTATA Z=50 (1)	450-510
2*	800063829	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=14 (1)	310-450-510
	800063827	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=12 (1)	310-450-510
	800063830	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=15 (1)	310-450-510
3*	8000H0772	ASS.PORTATARGA RACING (1)	310-450-510
4	8000H0503	KIT GUARNIZIONI MOTORE (1)	310
	8000H0942	KIT GUARNIZIONI MOTORE (1)	450-510
5	8000B0373	KIT ANELLI TENUTA MOTORE (1)	310
	8000B0364	KIT ANELLI TENUTA MOTORE (1)	450-510
6	800098504	MOLLA AMMORTIZZATORE (K=5,4 Kg/mm) (1)	450-510
	8000H0076	MOLLA AMMORTIZZATORE (K=5,6 Kg/mm) (1)	310
7*	8000H0590	PULSANTE DOPPIA MODALITÀ (1)	310-450-510

PARTI OPTIONAL (TC)

Pos.	N. Codice	DENOMINAZIONE	MODELLI
1	8A0096837	CORONA DENTATA Z=47 (1)	450
	8B0096837	CORONA DENTATA Z=48 (1)	450
	8C0096837	CORONA DENTATA Z=49 (1)	450
2	800063827	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=12 (1)	450
	800063828	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=13 (1)	450
	800063830	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=15 (1)	450
4	8000H0943	KIT GUARNIZIONI MOTORE (1)	450
5	8000A5736	KIT ANELLI TENUTA MOTORE (1)	450
6	800098504	MOLLA AMMORTIZZATORE (K=5,4 Kg/mm) (1)	450

PARTI OPTIONAL (SMR)

Pos.	N. Codice	DENOMINAZIONE	MODELLI
1*	8A00A4859	CORONA DENTATA Z=43	450-510
	8B00A4859	CORONA DENTATA Z=44	450-510
	8G00A4859	CORONA DENTATA Z=45	450-510
2*	800063829	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=14	450-510
3*	8000H0772	ASS.PORTATARGA RACING (1)	450-510
4	8000A5982	KIT GUARNIZIONI MOTORE	450-510
5	8000B0364	KIT ANELLI TENUTA MOTORE	450-510
8	8000B0591	KIT AVVIAMENTO A PEDALE	450-510

*: Per uso agonistico

PARTI OPTIONAL



1



2



3



4



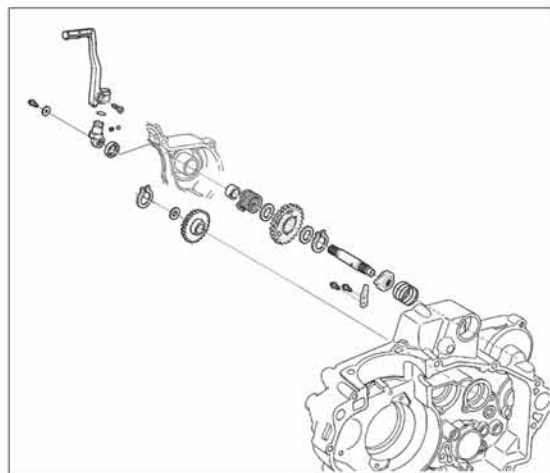
5



6



7



8

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.

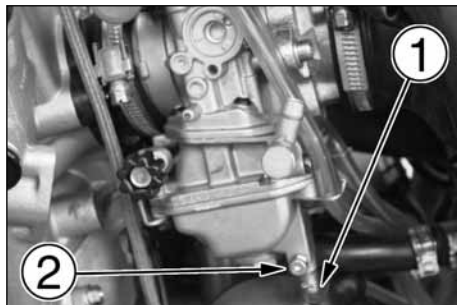
INATTIVITA' PROLUNGATA (TC)

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

- Pulire completamente il motociclo.
- Riempire il serbatoio con carburante miscelato ad uno stabilizzatore DOPO aver effettuato l'operazione sottoriportata: porre la tubazione (1) in una bacinella, allentare la 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:

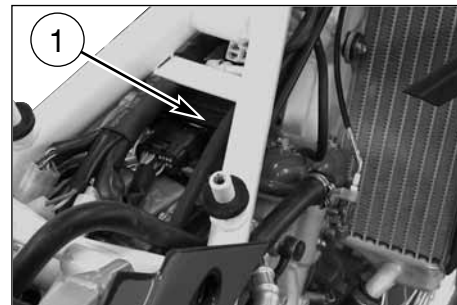
- Accertarsi che la candela sia serrata.
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter (pagina 28).
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Controlli e Registrazioni" (Appendice A).
- Lubrificare 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 e con quelle dell'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE, specialmente la centralina elettronica (1) ed il gruppo sensori M.A.Q.S. (2) (pag. 87).



RACCOMANDAZIONE IMPORTANTE

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.

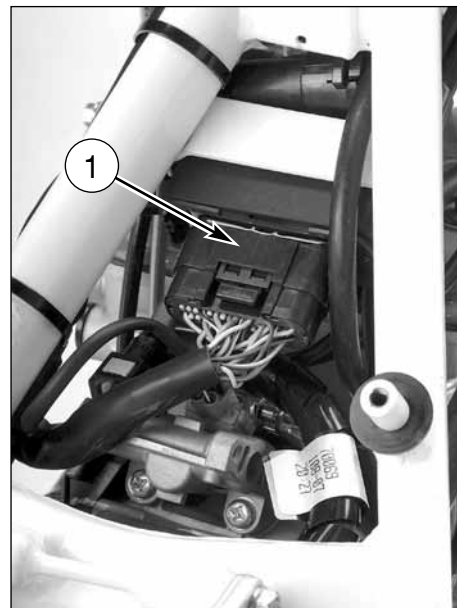
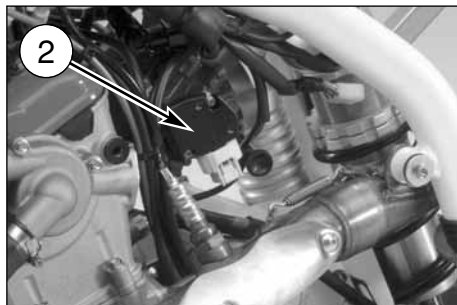


È necessario EVITARE ASSOLUTAMENTE CHE GETTI D'ACQUA O D'ARIA AD ALTA PRESSIONE vengano a contatto con le PARTI ELETTRICHE e con quelle dell'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE, specialmente la centralina elettronica (1) ed il gruppo sensori M.A.Q.S. (2).

Dopo il lavaggio:

- 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

INDICE ALFABETICO

	Pagina
A	
Accensione	8
Arresto del motociclo	27
Arresto del motore	27
Avviamento motore (TC)	23
Avviamento motore (TE-SMR)	22
B	
Bloccasterzo	17
Batteria	78
C	
Candela accensione	8
Carburante	12
Carburatore	8
Catena trasmissione secondaria	8
Cavalletto laterale	12
Comando cambio	19
Comando freno anteriore	17
Comando freno posteriore	19
Comando frizione	18
Comando gas	17
Commutatore sul manubrio	18
Componenti elettrici	70
Controlli durante il rodaggio	20
Controlli preliminari	20
Controllo candela	33
Controllo filtro aria	34,35
Controllo livello fluido freno ant.	37
Controllo livello fluido freno post.	39
Controllo livello fluido frizione	39
Controllo livello olio	28
Controllo livello refrigerante	29
Controllo usura catena, pignone, corona	50
Corona posteriore	8
D	
Decompressore manuale	22
F	
Forcella anteriore	9
Freni	55
Frizione	8
I	
Inattività prolungata	88
Iniezione	11
L	
Liquido di raffreddamento	10
Livello olio forcella	43,45
Lubrificazione catena	52
Lubrificazione motore	10
M	
Modifica posizione manubrio	46
Montaggio pastiglie freno	57
N	
Numero identificazione motociclo	5
P	
Piegatura perno ruota	69
Pignone uscita cambio	8
Pneumatici	9, 55
Premessa importante	3
Pulizia disco freno	59
Pulizia filtro aria	34,35
Pulizia generale	88
Pulizia pastiglie	57
R	
Raggi ruota	69
Registrazione carburatore	32
Registrazione catena trasmissione secondaria	49
Registrazione fanale anteriore	82
Registrazione freno idraulico ammortizzatore	48
Registrazione frizione	39
Registrazione minimo	32
Registrazione precarico molla ammortizzatore	47
Regolatore di tensione	33
Regolazione cavo comando gas	31
Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista	41
Regolazione forcella	42,44
Regolazione gioco cuscinetti di sterzo	36
Regolazione leva comando freno anteriore	37
Regolazione posizione pedale freno posteriore	38
Revisione ruote	69
Riempimento impianti frenanti	58
Rodaggio	20
Rubinetto carburante	11
Ruote	9, 52
S	
Schema elettrico	75, 77
Sfarfallamento disco freno	58
Silenziatore di scarico	67
Smontaggio pastiglie freno	56
Smontaggio dei particolari	3
Smontaggio ruota anteriore	52
Smontaggio ruota posteriore	54
Sostituzione fluido freni	59
Sostituzione lampadine proiettore	80
Sostituzione lampada fanale posteriore	80
Sostituzione lampada luce targa	81
Sostituzione olio, pulizia filtri	28
Sostituzione refrigerante	30
Spurgo frizione idraulica	40
Spie	14
Spurgo impianto frenante anteriore	62-64
Spurgo impianto frenante posteriore	65
Starter carburatore	13
Strumento digitale	14
U	
Ubicazione comandi	7
Usura disco freno	58
Usura pastiglie freno	56
V	
Verifiche dopo la gara	88

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" is part and parcel of the motorcycle, hence, this had 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.

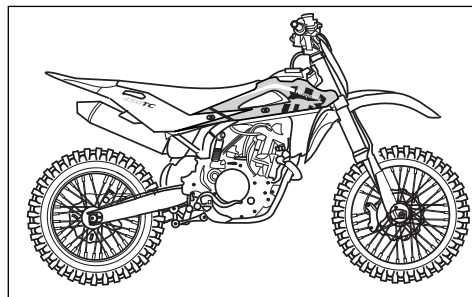
In competition motorcycles, every detail is verified after each race in order to always guarantee better performance. For correct functioning of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and control table found on Appendix A.

IMPORTANT NOTICES

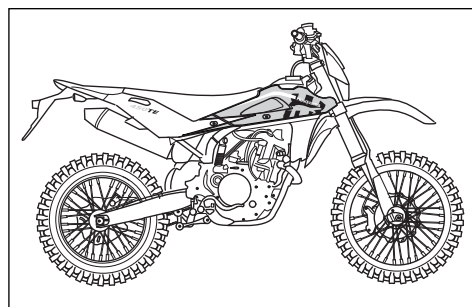
1) The **TC** and **TXC** models are guaranteed **COMPETITION** motorcycles exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown on Appendix A.

2) **TE** and **SMR** are **STREET LEGAL** motorcycles (with **LIMITED POWER ENGINE**); they are guaranteed exempt from functional defects and covered with legal guarantee, if the **STANDARD CONFIGURATION** is maintained and the suggested maintenance table, shown on Appendix A (page A8) is observed.

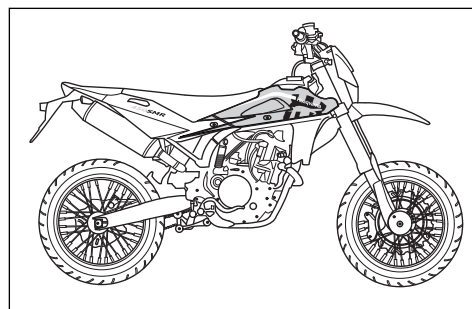
If **TE** and **SMR** are transformed in **COMPETITION MOTORCYCLES** (with **FULL POWER ENGINE**), the suggested maintenance table for competition use is shown on Appendix A.



MOTOCROSS



ENDURO



SUPERMOTARD



IMPORTANT

The reference for recognition of the guarantee will be the MOTORCYCLE CONFIGURATION, as shown below:

- A) STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL: with LIMITED POWER ENGINE
- B) COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE

This motorcycles was not designed for long trips with the engine always at maximum rpm as can occur whilst travelling on roads or highways. Long trips at full throttle can cause severe damage to the engine.

This motorcycles is setup for competition use and therefore guarantees maximum performance with the rider alone. It is thereby not recommended to use the vehicle on circuits or off-road with a passenger.

ALWAYS keep in mind that these motorcycles have been designed strictly for competition use, that is, for conditions of usage very different from those presented on the road.

ALWAYS keep in mind that these motorcycles have been designed strictly for competition use, that is, for conditions of usage very different from those presented on the road.

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 substitut-

ing parts and for the labour necessary in order to respect the maintenance plan, is charged to the client.

NOTE: the guarantee is EXTINGUISHED in the case where the motorcycle is rented.

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	8
LUBRICATION TABLE, SUPPLIES	10
CONTROLS	11
RIDING	20
IGNITION SYSTEM/ELECTRICAL SYSTEM	70-77
EQUIPMENT	84-85
OPTIONAL PARTS LIST	86-87
APPENDIX	88
PRE-DELIVERY INSPECTION	91
NOTE FOR USA/CDN- AUS MODELS	92-95
ALPHABETICAL INDEX	96
PERIODIC MAINTENANCE -ADJUSTMENT	Appendix A

Note

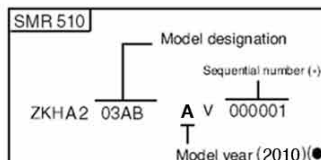
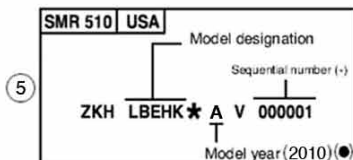
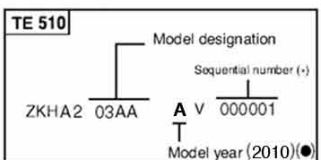
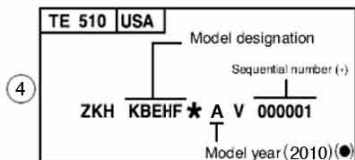
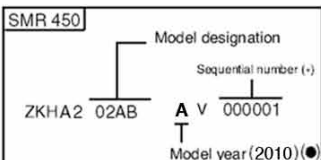
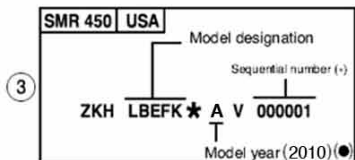
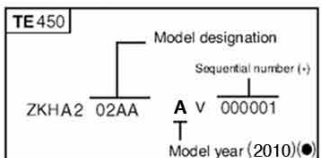
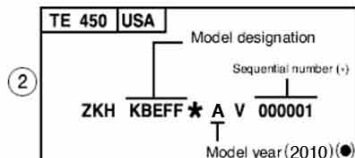
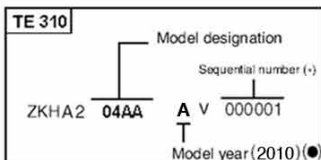
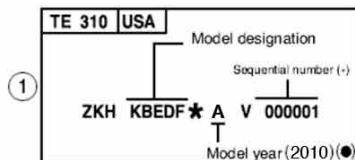
● References to the "left" or "right" of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.

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

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

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).



1. Frame serial number
2. Engine serial number

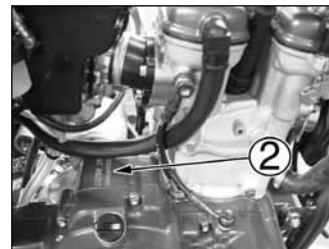
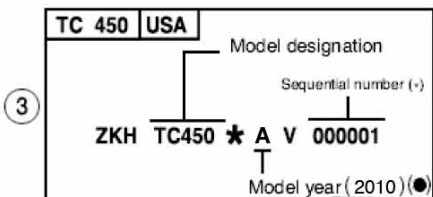
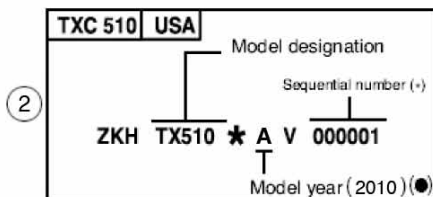
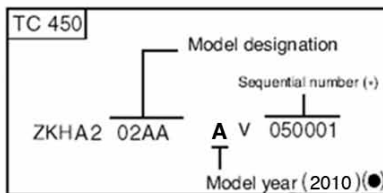
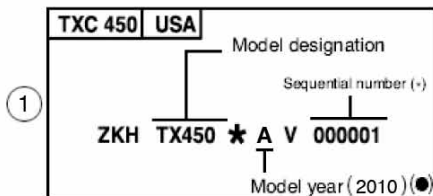
(*): Progressiv nr.

(●): Year of the model



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).



1. Frame serial number
2. Engine serial number

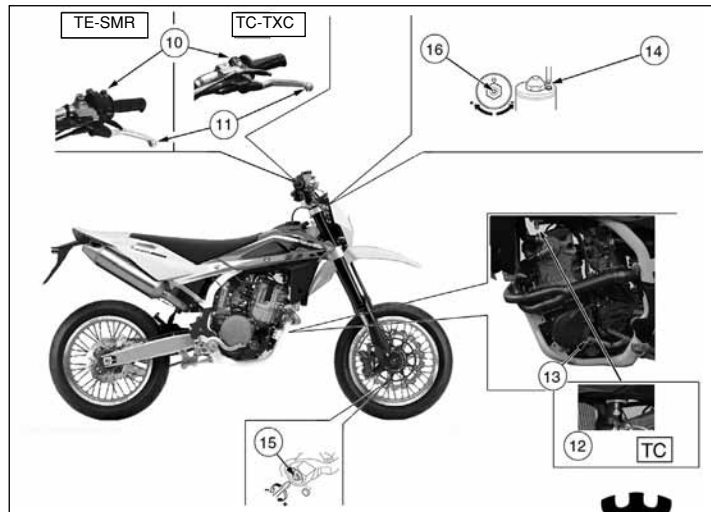
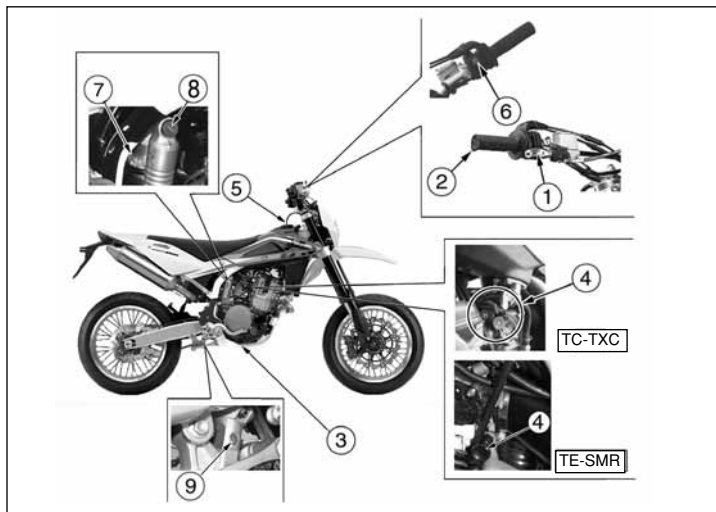
(*): Progressiv nr.

(●): Year of the model

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. R.H. commutator (engine electric start)
- 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. L.H. commutator (TE, SMR)
- 10. Engine stop button (TC-TXC)
- 11. Clutch control lever
- 12. Fuel cock (TC-TXC)
- 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 with electric fan on TE-SMR models
Bore (310)	3.27 in.
Bore (450-510)	3.81 in.
Stroke (310)	2.17 in.
Stroke (450)	2.39 in.
Stroke (510)	2.67 in.
Displacement (310)	18.16 cu. in.
Displacement (450)	27.39 cu. in.
Displacement (510)	30.56 cu. in.
Compression ratio	12.9:1
Starting (TC)	kick start (with automatic decompressor)
Starting (SMR)	electric (with automatic decompressor)
Starting (TE-TXC)	electric and kick start (with automatic decompressor)

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.....Electronic, inductive (TE-SMR) or capacitive (TC-TXC) discharge, with adjustable advance (digital control)

Spark plug type	NGK CR8EB
Spark plug gap	0.027 in.

FUEL SYSTEM

Type (TE-SMR)	Electronic injection feed
Type (TC 450, TXC 450-510)	.Keihin" FCR-MX 41 with acceleration pump and throttle position sensor
Venturi diameter	1.61 in.
High speed jet	180
Low speed jet	45
Starting jet	85
Starting air jet	0.16 in.
Main air jet	200
Low air jet	100
Floater	g 11.2
Throttle piston	15 M
Metering pin	OBDVR
Metering pin slot	.5th
Idle mixture adjusting screw	rounds 2

PRIMARY DRIVE

Drive pinion gear- Clutch ring gear (TE 310)	Z 24- Z 88
Drive pinion gear- Clutch ring gear (450-510)	Z 23- Z 63
Transmission ratio (310)	3.666
Transmission ratio (450-510)	2.739

CLUTCH

Type.....oil bath multiple disc clutch, hydraulic control

TRANSMISSION

Type	constant mesh gear type
Transmission ratio (TE-SMR-TXC)	
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)
5 th gear	0.920 (z 23/25)
6 th gear	0.814 (z 22/27)

Transmission ratio (TC)

1st gear	1.866 (z 28/15)
2nd gear	1.444 (z 26/18)
3rd gear	1.263 (z 24/19)
4th gear	1.086 (z 25/23)
5 th gear	0.954 (z 21/22)

SECONDARY DRIVE

Transmission sprocket- Rear wheel sprocket (TE 310)	Z 13- Z 50
Transmission sprocket- Rear wheel sprocket (TE-TXC 450-510)	Z 13- Z 47
Transmission sprocket- Rear wheel sprocket (TC 450)	Z 14- Z 50
Transmission sprocket- Rear wheel sprocket (SMR 450-510)	Z 15- Z 42

Transmission ratio (TE 310)	3.846
Transmission ratio (TE-TXC 450-510)	3.615
Transmission ratio (TC 450)	3.571
Transmission ratio (SMR 450-510)	2.800

FINAL RATIOS

1st gear (TE 310)	28,205
1st gear (TE-TXC 450-510)	19,806
1st gear (TC 450)	18,261
1st gear (SMR 450-510)	15,339
2nd gear (TE 310)	22,721
2nd gear (TE-TXC 450-510)	15,955
2nd gear (TC 450)	14,130
2nd gear (SMR 450-510)	12,356
3rd gear (TE 310)	18,803
3rd gear (TE-TXC 450-510)	13,204
3rd gear (TC 450)	12,357
3rd gear (SMR 450-510)	10,226
4th gear (TE 310)	15,329
4th gear (TE-TXC 450-510)	10,764
4th gear (TC 450)	10,633
4th gear (SMR 450-510)	8,336
5th gear (TE 310)	12,974
5th gear (TE-TXC 450-510)	9,111
5th gear (TC 450)	9,338
5th gear (SMR 450-510)	7,056
6th gear (TE 310)	11,491
6th gear (TE-TXC 450-510)	8,069
6th gear (SMR 450-510)	6,249

FRAME

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

FRONT SUSPENSION

Type. "Upside-down" telescopic hydraulic front fork with advanced axle (adjustable in compression and rebound stroke);

a) USA-AUS model excluded: stanchions tubes Ø 1.89 in. (TE 450-510, TC 450) or Ø 1.97 in. (TE 310, SMR 450-510);

b) USA-AUS model: stanchions tubes Ø 1.89 in. (TE 310-450-510, TC 450) or Ø 1.97 in. (SMR 450-510);

Legs axis stroke.....(TE, TC, TXC) 11.8 in.; (SMR) 9.84 in.

REAR SUSPENSION

Type.....progressive with hydraulic single shock absorber

Wheel stroke (TC-TXC-TE).....11.6 in.

Wheel stroke (SMR).....11.4 in.

FRONT BRAKE

Type fixed disc Ø 10.23 mm "Wave" type with hydraulic control and floating caliper (TE, TC); floating disc Ø 12.59 mm "Wave" type with hydraulic control and fixed radial caliper (SMR)

REAR BRAKE

Type..... floating disc, ø 9.45 in. "Wave" type with hydraulic control and floating caliper

RIMS

Front (TE, TC, TXC).....TAKASAGO "Excel" in light alloy: 1,6x21"

Front (SMR).....SANREMO in light alloy: 3,50x17"

Rear (TE, TXC).....TAKASAGO "Excel" in light alloy: 2,15x18"

Rear (TC).....TAKASAGO "Excel" in light alloy: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)

Rear (SMR).....SANREMO in light alloy 4,25x17"

TIRES

Front

(TE, USA model excluded -TXC) Michelin ENDURO COMP. 3 or Pirelli MT 83 Scorpion; 90/90x21"

(TE, USA model) Metzeler MCE Karoo; 90/90x21"

(TC) Pirelli 51R-MT 32A or Dunlop D756; 80/100 x 21"

(SMR) Pirelli MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Rear

(TE, USA model excluded -TXC) . . . Michelin ENDURO COMP. 3 or Pirelli MT 83 Scorpion; 120/90x18" (310);

140/80x18" (450-510);

(TE USA model) . Metzeler MCE Karoo; 120/90x18" (310);

140/80x18" (450-510)

(TC) Pirelli NHS (57) MT 32 or Dunlop D756;

110/90x19" (450)

(SMR) Pirelli MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Cold tire pressure

(front TC) 0,9±1,0 Kg/cm²

(front TE) (*) (TXC) 0,9±1,0 Kg/cm²

(front TE) (%) 1,1 Kg/cm²

(front SMR) (*) 1,4 kg/cm²

(front SMR) (%) rider only 1,8 kg/cm²

(front SMR) (%) 2,0 kg/cm²

rider and passenger

(rear TC) 0,8±0,9 Kg/cm²

(rear TE) (*) (TXC) 0,8±0,9 Kg/cm²

(rear TE) (%) 1,0 Kg/cm²

(rear SMR) (*) 1,6 kg/cm²

(rear SMR) (%) 2,0 kg/cm² rider only

(rear SMR) (%) 2,2 kg/cm² rider and passenger

(*) In case of racing use - (%) Road use



DIMENSION, WEIGHT, CAPACITY

Wheelbase
(TC-TE-TXC) 58.38 in.
(SMR) 56.89 in.

Overall length
(TC) 86.42 in.
(TE) 89.25 in.
(SMR) 85.16 in.
(TXC) 85.94 in.

Overall width 32.30 in.

Overall height
(TC-TE-TXC) 50.59 in.
(SMR) 49.21 in.

Saddle height
(TC) 38.11 in.
(TE-TXC) 37.91 in.
(SMR) 36.22 in.

Minimum ground clearance
(TC-TE-TXC) 11.81 in.
(SMR) 9.64 in.

Dry weight
(TC 450) lb. 228.2
(TE 310) lb. 235.9
(TE 450-510) lb. 244.7
(SMR 450-510) lb. 265.7
(TXC 450-510) lb. 238.1

Fuel tank capacity (TE-SMR, 1.58 Imp. Qt./ 1.9 U.S. Qt. re-
serve included) 1.58 Imp. Gall./ 1.9 U.S. Gall

Coolant capacity 2.0±2.4 Imp. Pints;
..... 2.3±2.7 U.S. Pints

Transmission oil
Oil and oil filter replacement Imp. Quarts 1.5, U.S. Quarts 1.8
Oil replacement Imp. Quarts 1.3, U.S. Quarts 1.6

TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES

Engine, gearbox and primary drive lubricating oil
CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Engine coolant
ASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Brake system fluid
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Clutch fluid
CASTROL FORK OIL 10W

Grease lubrication
CASTROL LM GREASE 2

Final drive chain lubrication
CASTROL CHAIN LUBE RACING

Front fork oil
Marzocchi: CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W - Kayaba: KHL15-11

Oil for rear shock absorber
CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W

Electric contact protection
CASTROL METAL PARTS CLEANER

Fillers for radiator
AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

CONTROLS

FUEL COCK (TC-TXC)

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.

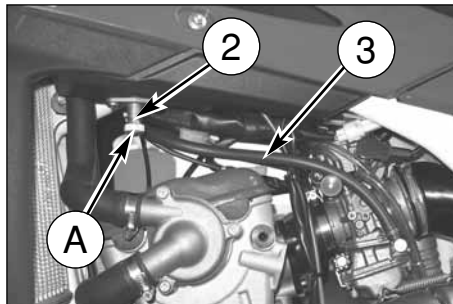
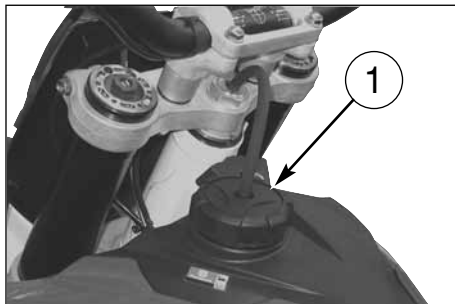
A fuel filter is incorporated in the fuel valves. Accumulation of dirt in the filter will restrict the flow of the fuel to the carburetor. Therefore, the fuel filter should be serviced periodically.

- 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.

FUEL INJECTION ENGINE (TE-SMR)

On vehicles which are fitted with a fuel injection engine, the fuel pump is built into the fuel tank and there is no tap mounted on the fuel supply system. The quantity of remaining fuel is indicated on the digital dash-board by the special warning light (see on page 14).

EN



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



SIDESTAND

A sidestand (1) is supplied with every motorcycle.

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.

Periodically check the side stand (see "Periodical maintenance card"); check that the springs are not damaged and that the side stand freely moves. If the side stand is noisy, lubricate the fastening pivot (A).

FUEL

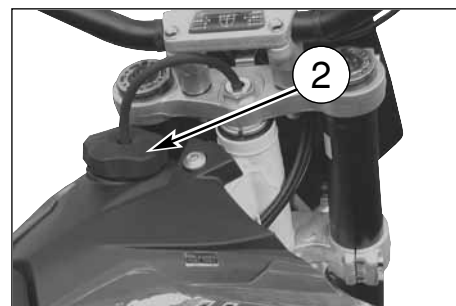
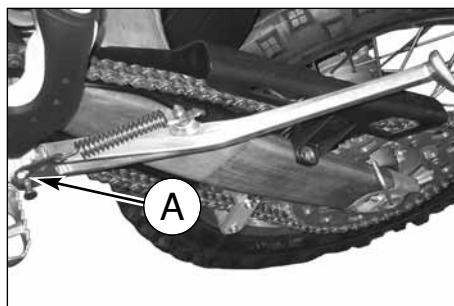
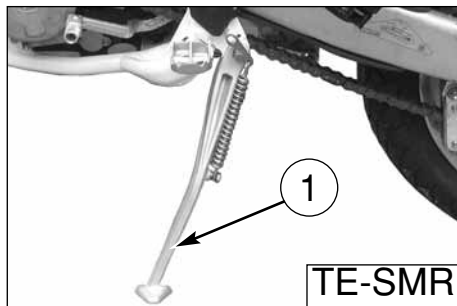
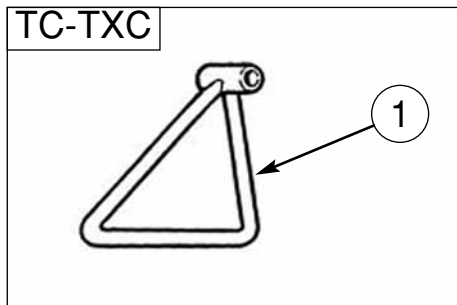
Recommended fuel: premium grade unleaded fuel. (R.O.N. 98).

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

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

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

WARNING*: Do not overfill the tank. After refueling, make sure the tank cap (2) is closed securely.



CARBURETOR CHOKE (TC-TXC)

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:

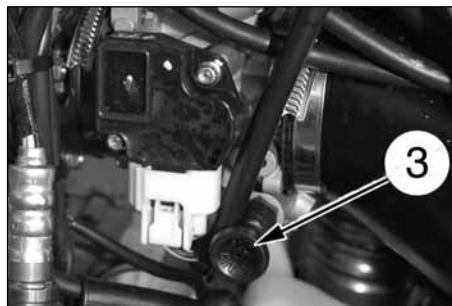
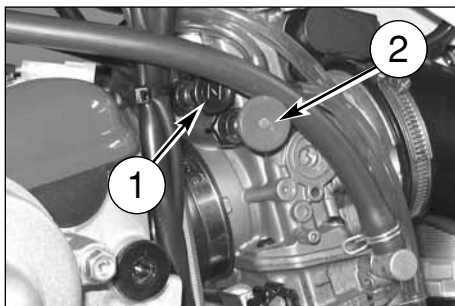
- 1) BLACK KNOB: COLD start (°)
- 2) RED KNOB: WARM start (°)

(°) See page 23

COLD START (TE-SMR)

For a cold start, the models with a fuel injection engine are fitted with a black knob (3) located on the left of the throttle body.

Pull the knob outwards to open the starter and push inwards to close.



DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS (TE-SMR)

The motorcycle is equipped with a digital instrument; on the instrument are located 3 warning lights too: high beam, blinkers and fuel reserve.

- 1- BLUE warning light "HIGH BEAM"
- 2- GREEN warning light "BLINKERS"
- 3- ORANGE warning light "Fuel reserve"
(1,8 l - 1.58 Imp. qt - 1.9 U.S. qt)

Turning the ignition key to the position "IGNITION" the instrument display illuminates (amber colour).

NOTES

- When linked to the battery, for the first 2 seconds, the instrument shows the version of the checking SW; after the check, the instrument shows the last planned function.
- When the motorcycle engine is OFF, the instrument doesn't also show its functions.
- To select the instrument functions and to set to zero the functions, use the SCROLL knob (A).

- The instrument functions are the following, as shown below.

- 1- SPEED / ODO (figure 1, page 14)
 - 2- SPEED / CLOCK (figure 2, page 15)
 - 3- SPEED / TRIP (figure 3, page 15)
 - 4- SPEED / CHRONO (figure 4, page 15)
 - 5- SPEED / RPM (engine r.p.m. numerical value) (figure 5, page 16)
- 1- SPEED / ODO (figure 1, page 14)
-

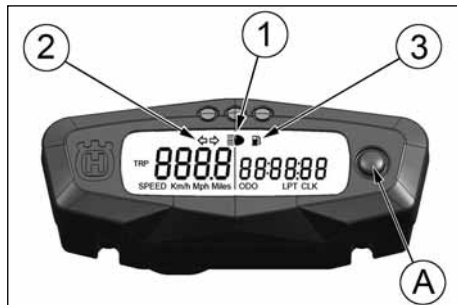
IMPORTANT: in case of FUEL INJECTION SYSTEM malfunction on the right side of the instrument display will be displayed the warning message "FAIL": (see page 16): **in this case contact your local HUSQVARNA Dealer.**

1- SPEED (Km/h or mph) / ODO (figure 1)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 Km/h or 299 mph;
- ODO: odometer- maximum value: 99999 km;

To replace kilometers with miles or miles with kilometers proceed as follows:

- 1) set to figure 1, stop the engine and push the knob SCROLL (A);
- 2) turn the ignition key to the IGNITION position, holding pushed the button SCROLL (A) until the symbol "Km/h" will be displayed;
- 3) then the symbols "Km/h" and "Mph Miles" will be displayed alternatively. Push again the SCROLL (A) button when the unit you wish to use is displayed.



2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED: motorcycle speed maximum value: 299 Km/h o 299 mph;
- CLOCK: clock- Reading from 0:00 to 23:59:59;

To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob and then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;

3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED: motorcycle speed maximum value: 299 Km/h o 299 mph
- TRIP 1: distance- maximum value: 999.9 km (the data will be lost after battery detachment).

To setup the TRIP, push the SCROLL (A) button holding down more than 3 seconds

4- SPEED / CHRONO (STP) (figure 4)

- SPEED: motorcycle speed maximum value: 299 Km/h o 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers covered time;
- Reading from 0:00 to 99:59:59 (the data will be lost after battery detachment).

To activate the function STP 1, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds.

- 1st step: function ON;
- 2nd step: stop to the counters;
- 3rd step: STP 1 zero-setting; TRIP 1 and AVS 1 data zero-setting;
- 4th step: function ON;
- 5th step: stop to the counters;

.....
and so following



5- SPEED / DIGITAL RPM (figure 5)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- DIGITAL RPM: MIN. 500, MAX. 14250

The instrument display shows even then informations of the "Neutral" condition and of any possible "Malfunction" of the FUEL INJECTION SYSTEM; **this last condition is showed with absolute priority with respect to any other information.**

NEUTRAL: if the speed is under 20 Km/h (12,5 mph), the "Neutral" condition the instrument displays the N character before the value of the speed.

MALFUNCTION: in case of FUEL INJECTION SYSTEM malfunction on the right side of the instrument display will be displayed the warning message "FAIL".



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.

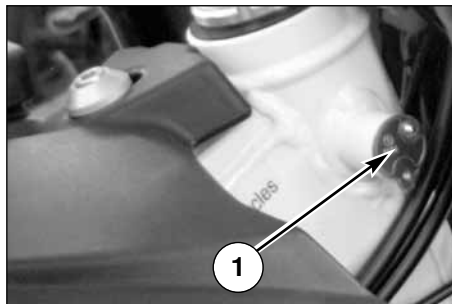
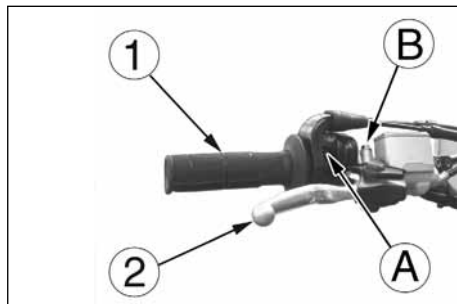
STEERING LOCK (TE-SMR)

The motorcycle is equipped with a steering lock (1) on the R.H. side of the steering head tube.

To lock it, proceed as follows:

turn the handlebar leftwards, place the key in lock and turn counterclockwise. Push the key inwards (if necessary, turn to and from). Turn the key clockwise and remove it from the lock.

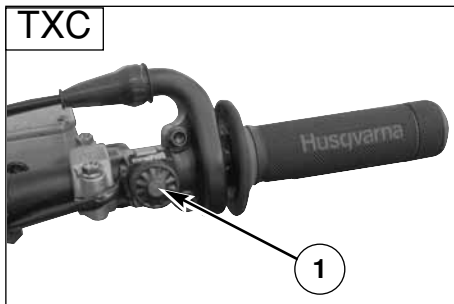
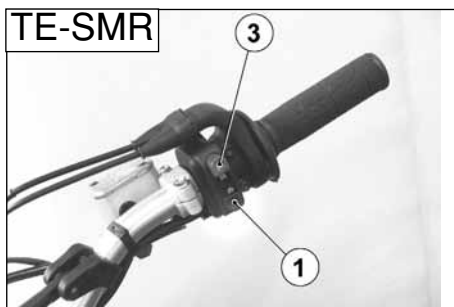
To unlock the steering lock, reverse the above procedure.



R.H. HANDLEBAR COMMUTATOR (TE-TXC-SMR)






The right commutator has the following controls:

- 1) Engine start button
- 3) Engine start - stop switch (TE-SMR)



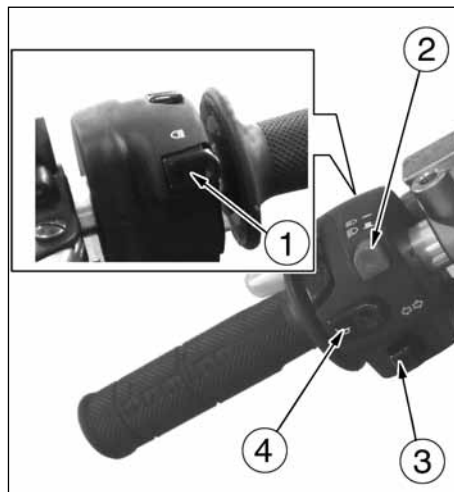
L.H. HANDLEBAR COMMUTATOR (TE-SMR)

CONTROLS:

- 1)  High beam flash (self cancelling)
- 2)  Selection control High beam
 Selection control Low beam
- 3)  Left turn signals (automatic return)
 Right turn signals (automatic return)

To deactivate the turn signals, press the control lever after its returning to center.

- 4)  Warning horn



ENGINE STOP BUTTON (TC-TXC)

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

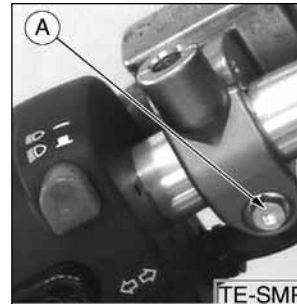
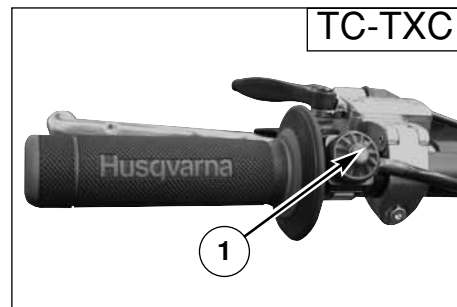
CLUTCH CONTROL

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. On models TE and SMR as stop switch, during the braking action, causes the rear light to come on.

GEAR SHIFT CONTROL

The lever (1) 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:

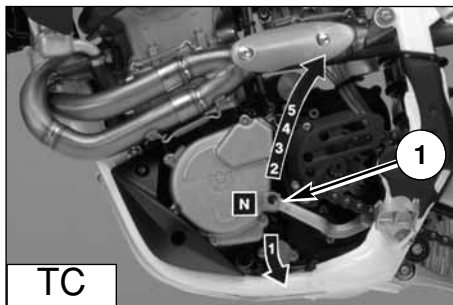
- loosening screw;
- pulling lever out;
- placing lever in new position on the shaft when the operation is over tighten the screw and then tightening the screw.

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

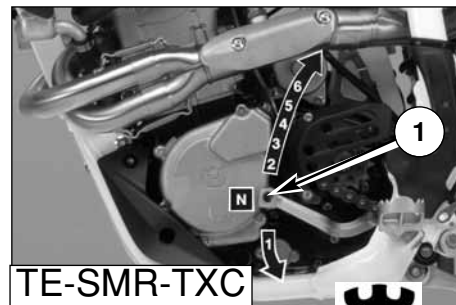
WARNING*: Do not downshift when traveling at a speed that would force the engine to overrev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose traction.

N: Neutral

N: Neutral



TC



TE-SMR-TXC



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 muffler.

9. Check torque

- A. Spark plug (see page 34).
- B. General check of torque

10. Check steering action

Check bearing play.

11. Check the electric system (TE- SMR).

Start the engine and check that the front and rear lamps, the stop light, the turn signals the cluster warning lights and the horn are working correctly.

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

RUNNING 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

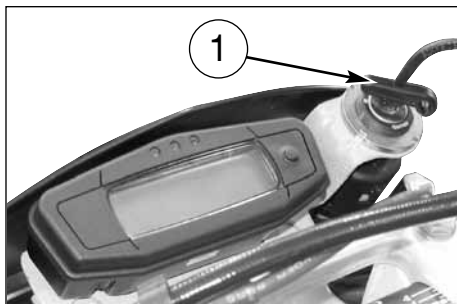
- SPOKE TENSION OF WHEELS (see page 69);
- TIGHTENING OF WHEELS;
- FORK PIN TIGHTENING;
- CHAIN ADJUSTMENT (see page 49);
- STEERING BEARING PLAY (see page 36);
- HANDLEBAR TIGHTENING;
- ENGINE GRIP TO FRAME;
- SUCTION FITTING GRIP;
- HEAD AND CYLINDER NUTS GRIP;

OFTEN CHECK THE BATTERY CHARGE CONDITION (see page 78)

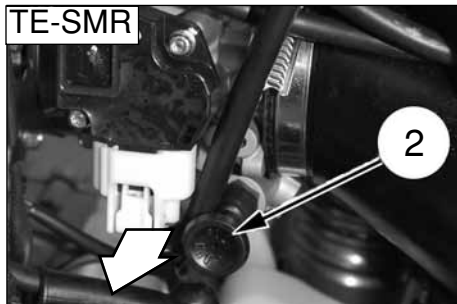
ENGINE START (TE-SMR)

With cold engine, as after a prolonged inactivity of the motorcycle or in presence of a low external temperature, proceed as follows:

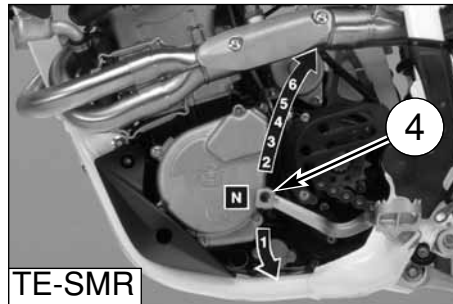
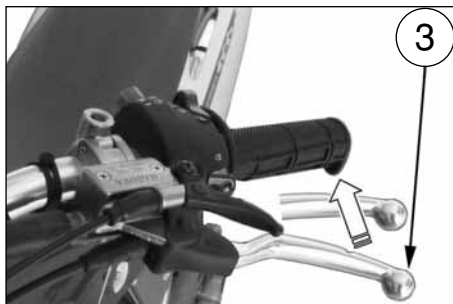
- 1) set ignition key (1) in IGNITION position (the buzz that you hear when you turn the key to IGNITION is caused by the fuel pump which puts the feeding system under pressure);
- 2) pull the starter knob (2);



TE-SMR



- 3) pull the clutch lever (3);
- 4) shift gear pedal (4) in neutral position then release the clutch control lever;
- 5) press the engine start-stop switch (5) then the start button (6). Put the starter knob (2) in its initial position as soon as the engine is idling. When starting with an already warmed up engine DO NOT USE the starter. When a cold engine has just been started, do not increase revs, to ensure an adequate oil warm-up and circulation.



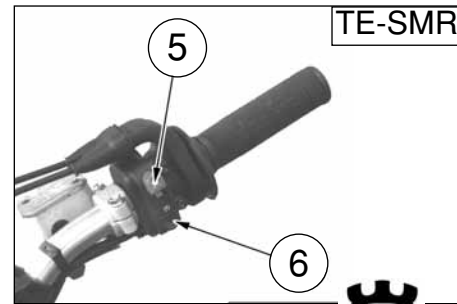
TE-SMR

NOTE

A safety switch is set on the clutch lever support. This switch allows you ONLY to start the engine with idle gearbox, or with the gear engaged and the clutch lever pulled.

IMPORTANT

NEVER START WITH DISCONNECTED BATTERY.



TE-SMR



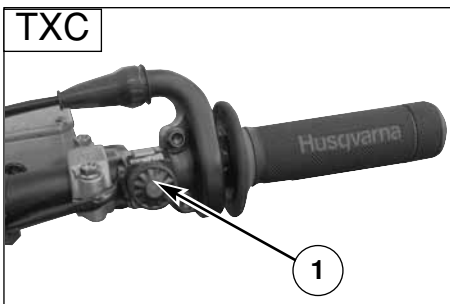
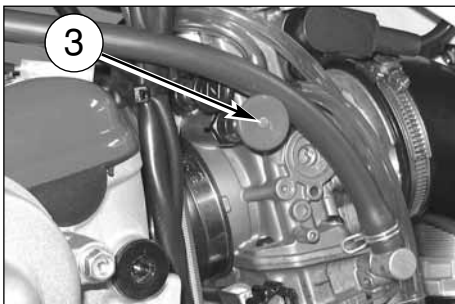
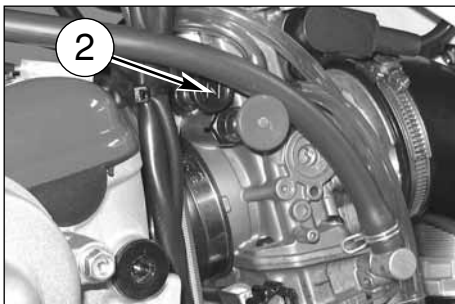
ENGINE START (TXC)

Make sure the fuel tap is in the OPEN position, then shift gear pedal in neutral position.

Pull the starter knob (BLACK knob (2) for cold starting*, RED knob (3) for warm starting), pull the clutch control lever, then press the engine start button (1).

Release the clutch control lever.

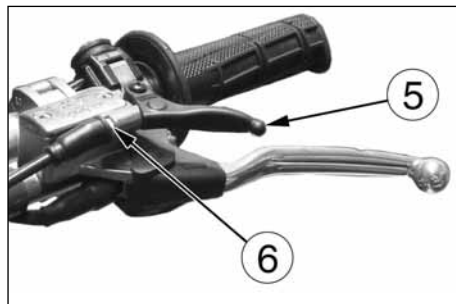
*: after a prolonged inactivity of the motorcycle or in presence of a low external temperature.



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).



ENGINE START (TC-TXC)

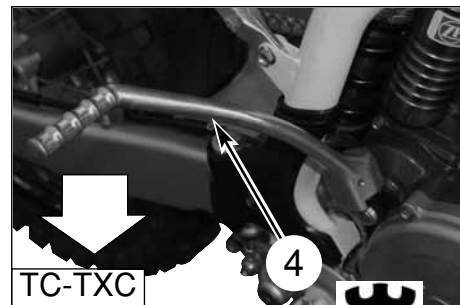
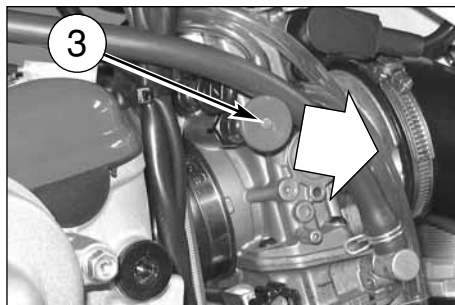
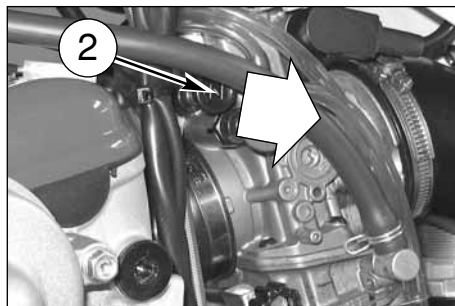
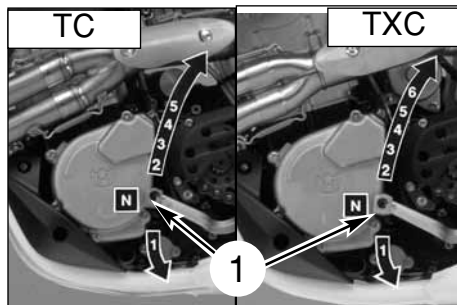
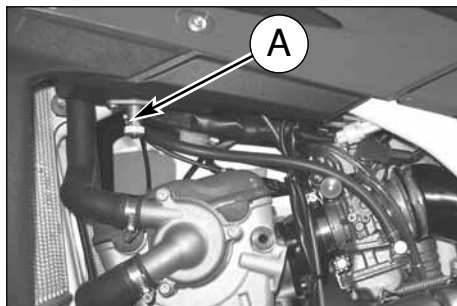
Proceed as follows:

- 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 (BLACK knob 2 for cold starting*, RED knob 3 for warm starting)

- 4) lower the starter pedal (4) until a certain resistance is noticed (piston at T.D.C.);

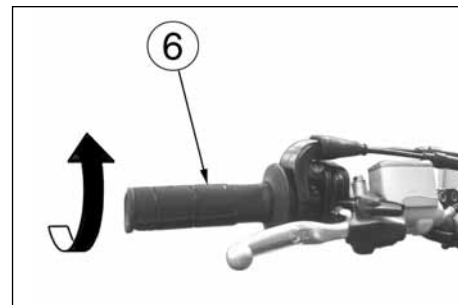
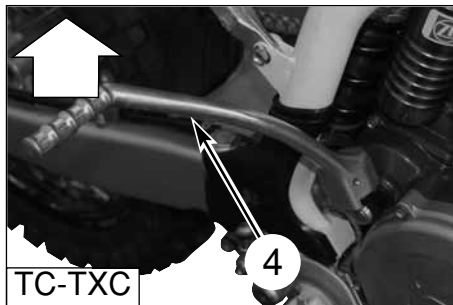
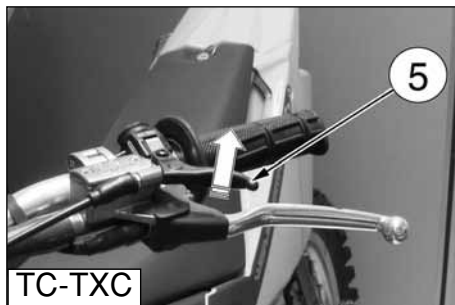
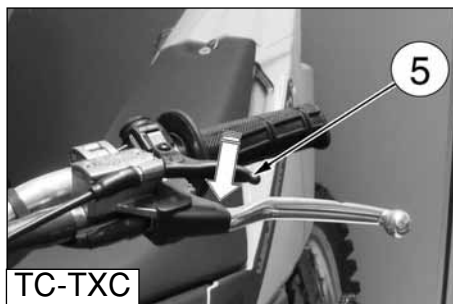
*: after a prolonged inactivity of the motorcycle or in presence of a low external temperature.



5) pull the lever (5) and lower further, by a limited stroke, the pedal until the abovementioned resistance is overcome (surpassing of T.D.C.);

6) at this point, release the lever (5) and the pedal (4);

7) in the case of COLD STARTING, completely rotate the throttle (6) twice (in the case of warm starting DO NOT carry out this operation);



8) COMPLETELY lower the pedal (4) until the engine starts.

WARM STARTING: BEFORE MOTORCYCLE STARTING, PRESS RED CHOKE KNOB (3) ON CARBURETOR TOWARD THE INSIDE IN ORDER TO DEACTIVATE THE STARTING DEVICE.

In case the engine does not start, repeat this procedure.

IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

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

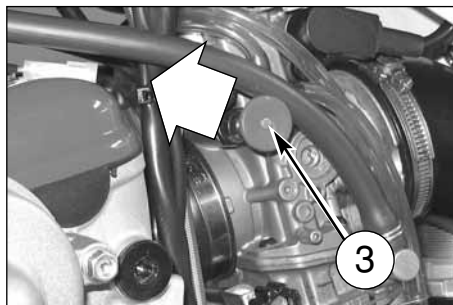
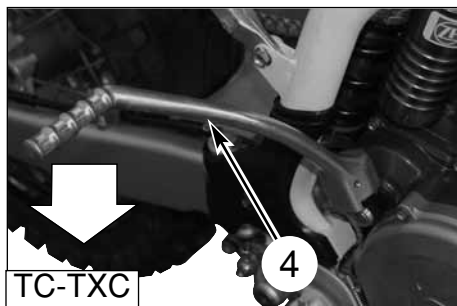
IMPORTANT

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. In the case of using a kick-starter, follow carefully the instructions on the page 23 keep in mind the undermentioned note.

Kick start pedal

WARNING*: This high performance motorcycle can some times «kick back» strongly when you are starting it. Do not attempt to start this motorcycle unless you are wearing high top heavy sided riding boots. You could seriously hurt you leg if the kickstarter kicked back and your foot slipped.



HOT START (TC-TXC)

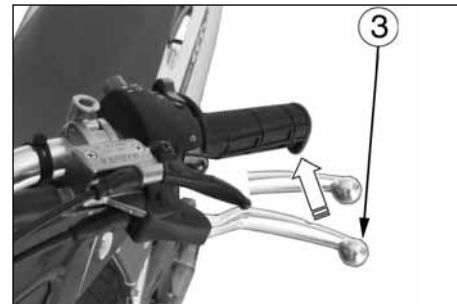
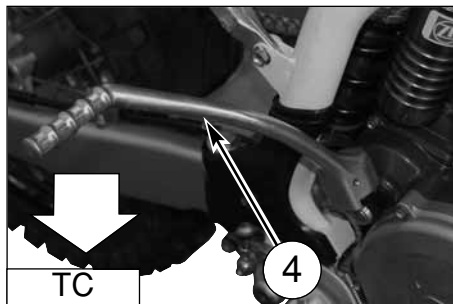
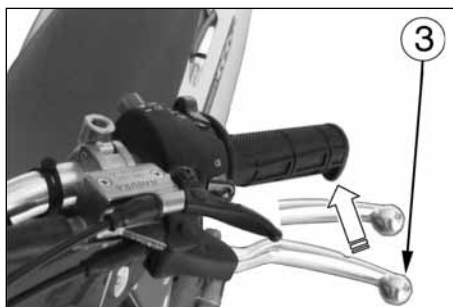
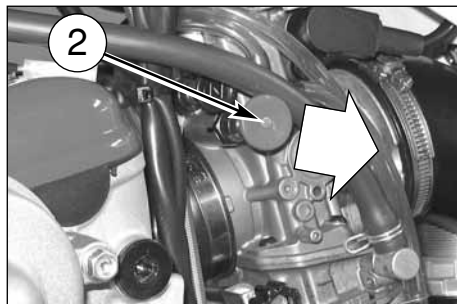
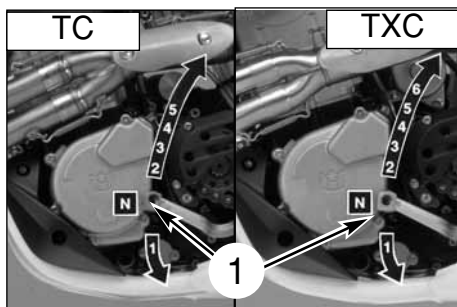
If it is a problem to start the engine when hot, or following a fall, proceed as follows:

- 1) the transmission (1) should be placed in neutral;
- 2) pull the RED knob of the starter (2);

- 3) pull the clutch lever (3);
- 4) push the kick-starter pedal (4) to start the vehicle.

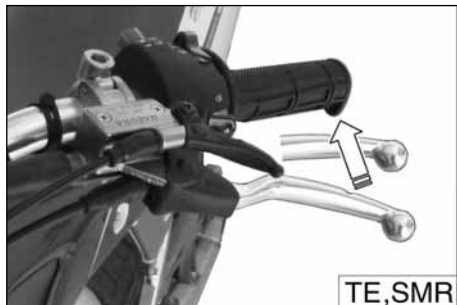
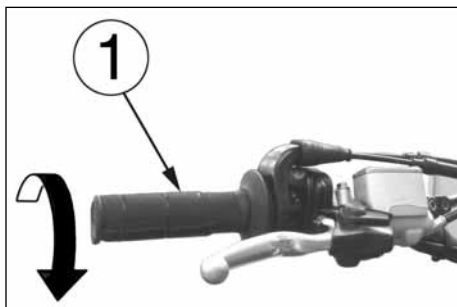
- 5) Then release the clutch lever (3).

BEFORE MOVING OFF, DEACTIVATE THE RED KNOB (2) OF THE STARTER ON THE CARBURETOR.



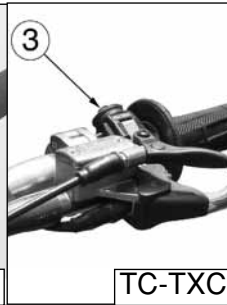
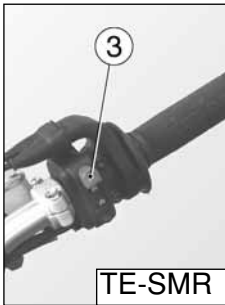
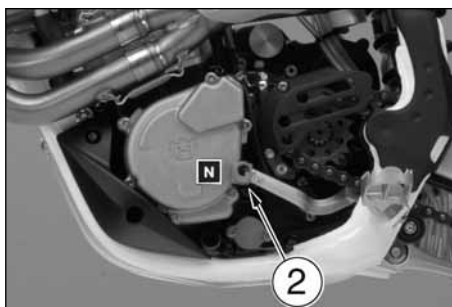
STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- 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.

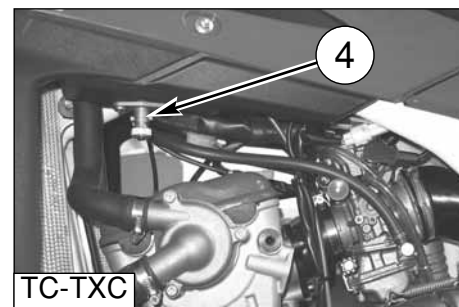


- Press the engine stop RED button (3).
- TC-TXC: close the fuel cock (4).
- TE-SMR: turn towards left the ignition key.

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.



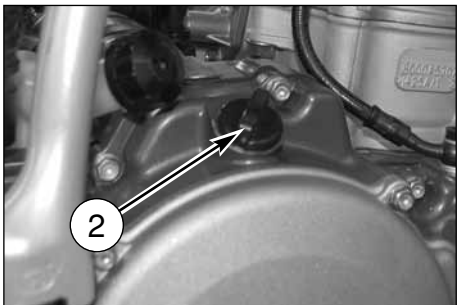
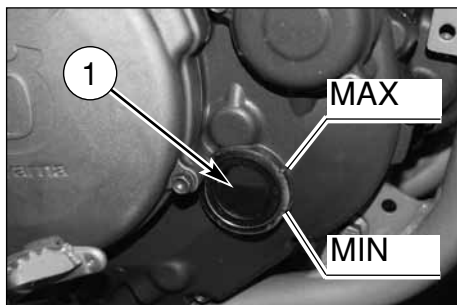
CHECKING THE OIL LEVEL

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.



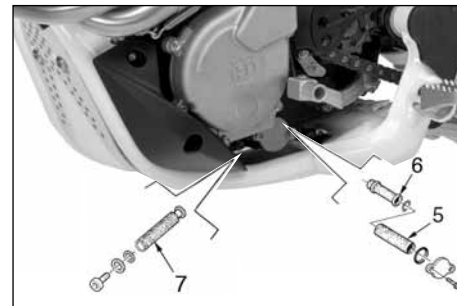
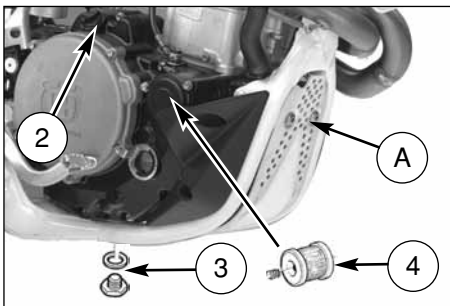
ENGINE OIL REPLACEMENT AND BAG FILTERS-FILTER CARTRIDGE CLEANING OR REPLACEMENT

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 (A)
- 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), unscrew the three fastening screws then the filter cartridge cover;
- after filters replacement, reassemble the drain cap (3), the engine guard (A) 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 and besides, on TE-TXC and SMR models, it doesn't exceed the middle of the expansion tank (2) located in front of the rear shock absorber.

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

WARNING

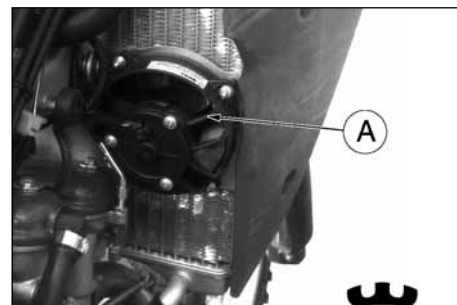
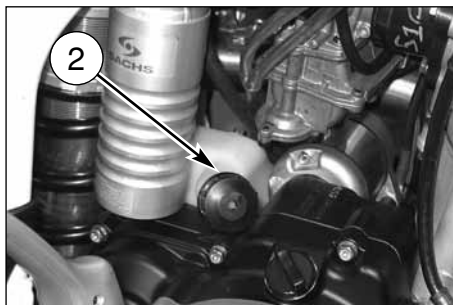
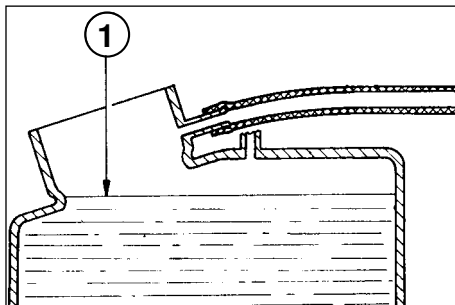
Avoid removing radiator cap when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.

WARNING

TE-SMR: Because the cooling fan (A) can be activated even when the start switch is in OFF position, always keep at a safe distance from the fan vanes.

NOTE

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

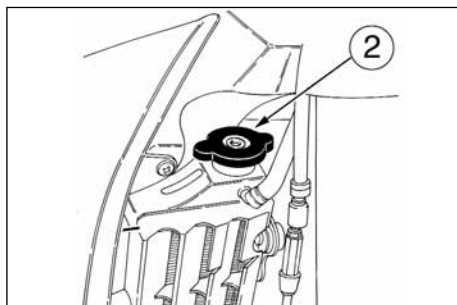
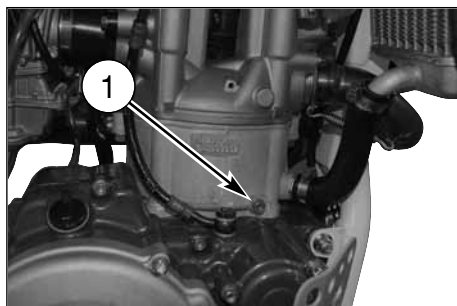


REPLACEMENT OF COOLING FLUID

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

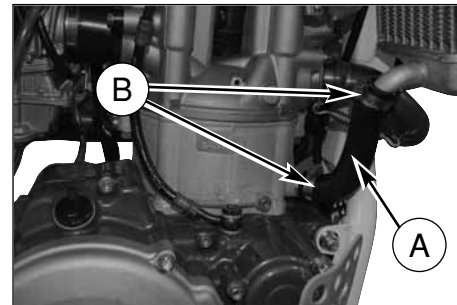
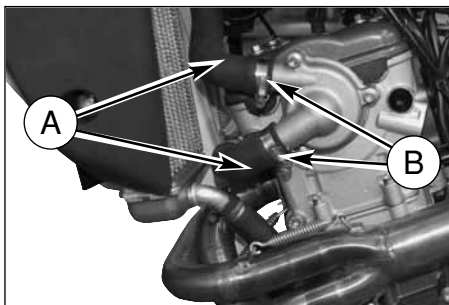
FIRST remove the screw (1) then SLOWLY open the R.H. radiator cap; slope the motorcycle on the right side to drain the coolant easily in the vessel. Reassemble the screw (1).

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).

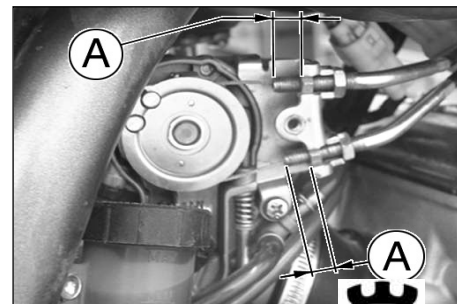
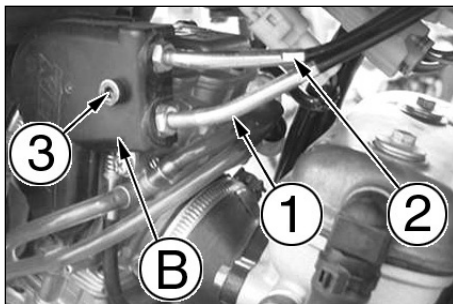
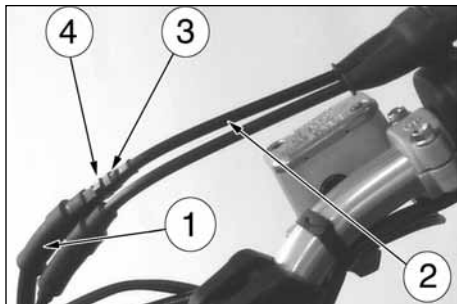
WARNING*: Operation with damaged throttle cable could result in an unsafe riding condition.

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.



ADJUSTING THE CARBURETTOR (TC-TXC)

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

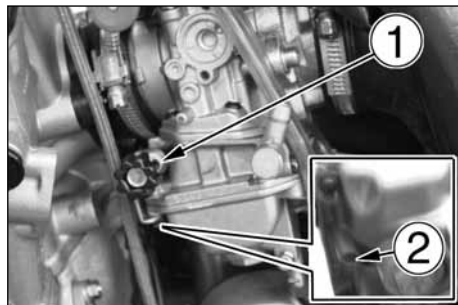
Work as follows:

- 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 1,5 turns (TXC 250) 2,0 turns (450-510)
- progressively loosen adjusting screw (1) to obtain the slow running required.

ADJUSTING THE IDLE (TC-TXC)

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

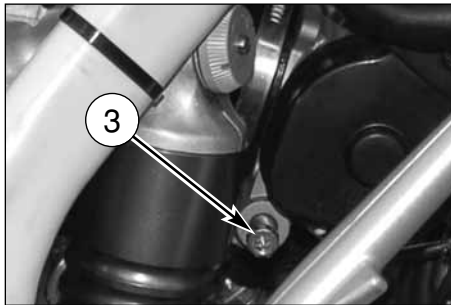
- Turn slow running adjusting screw (1) on the left side of the bike, near the fuel cock (turn the screw clockwise to increase the rpm, and anticlockwise to decrease the rpm).



ADJUSTING THE IDLE (TE-SMR)

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

- turn the idle speed adjustment screw (3) on the throttle body, located on the right side of the vehicle, until the idle speed of 1600 RPM is reached (turn clockwise to increase the speed and anti-clockwise to reduce the speed).



SPARK PLUG CHECK

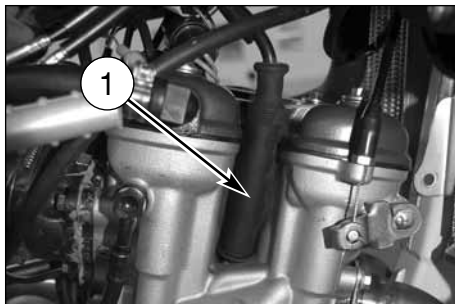
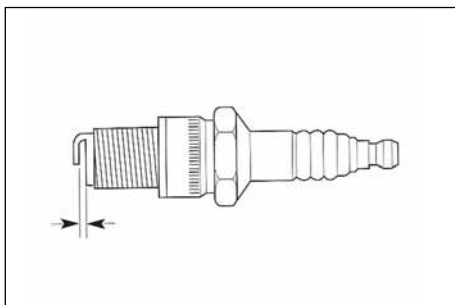
Use NGK CR8EB spark plug (2); the gap is 0.027 in.

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.

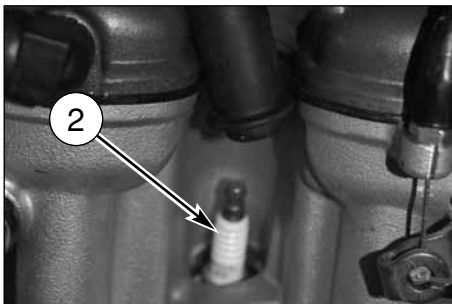
High heat rating:

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.



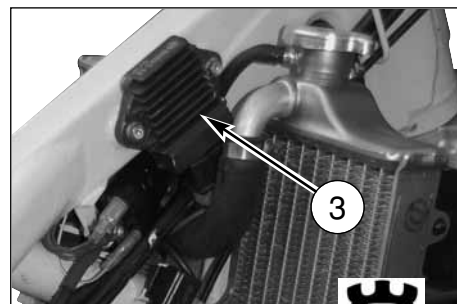
Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.

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-7.4÷8.9 ft/lb. Loosen the spark plug then tighten it again to the torque of 10÷12 Nm-7.4÷8.9 ft/lb.

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

VOLTAGE REGULATOR (TXC-TE-SMR)

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

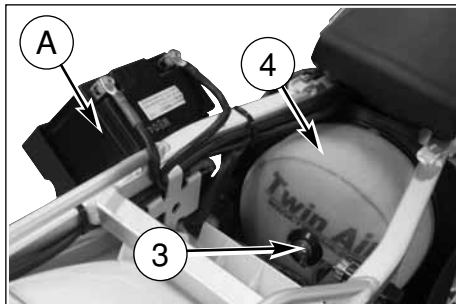
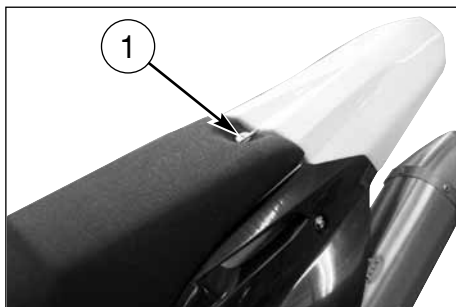


AIR FILTER CHECK (TC-TXC)

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

TXC: Take out the battery (A) and place it sideways on the vehicle.

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



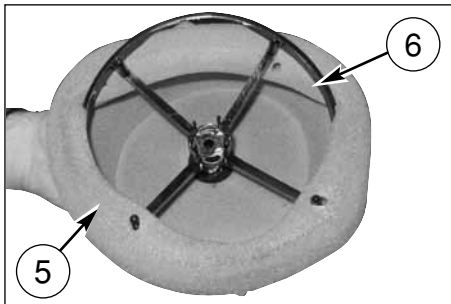
AIR FILTER AND CLEANING

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.

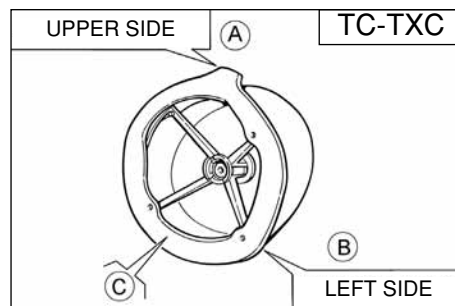


ASSEMBLY

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 (battery: connect the positive cable first).

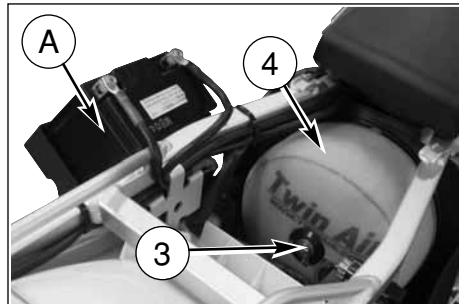
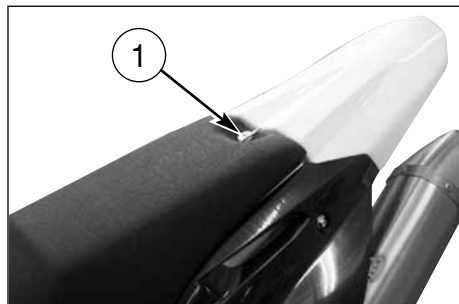
CAUTION*: If the element assembly is not installed correctly, dirt and dust may enter and the engine resulting in rapid wear of the piston rings and cylinder.



AIR FILTER CHECK (TE-SMR)

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

Take out the battery (A) and place it sideways on the vehicle. Remove screw (3) and the filter (4). Separate filter (5) from frame (6).

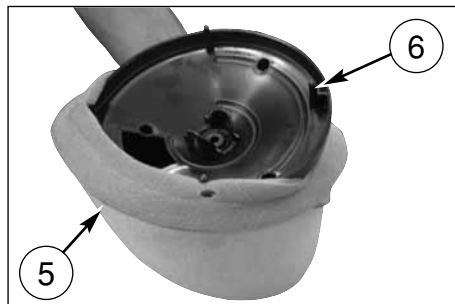


AIR FILTER AND CLEANING

Wash the filter with a specific detergent (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER or similar) then dry it fully (wash filter with gasoline only in case of necessity). Plunge the filter in special oil for filters (CASTROL FOAM AIR FILTER 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.

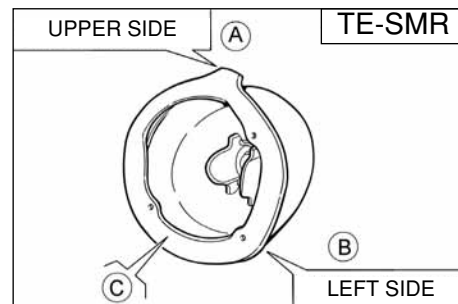


ASSEMBLY

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 (battery: connect the positive cable first).

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.

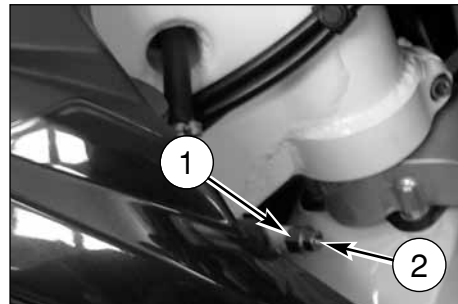
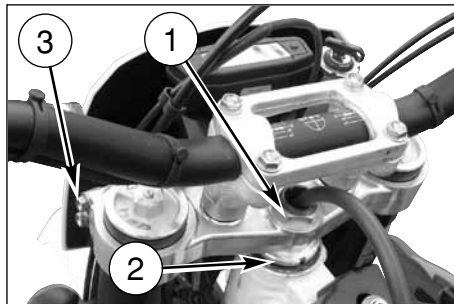
Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in the direction of their axis. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:

- loosen steering sleeve nut (1).
- Loosen four screws that fix steering head to fork rods (3).
- Turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly.
- Tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of 57,9÷65,1 Lb/ft; (78,4÷88,3 Nm).
- Tighten four screws on the steering head (3) to a torque of 22,5÷26,5 Nm (16.6÷19.5 Lb/ft).

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.

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



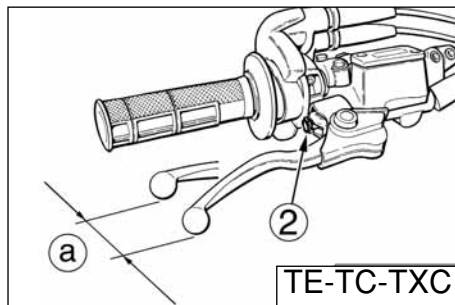
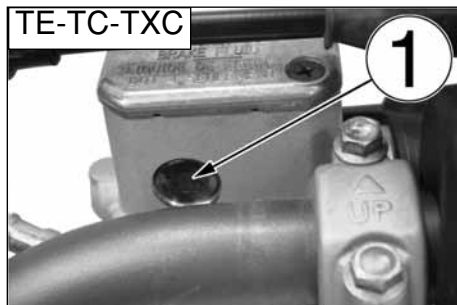
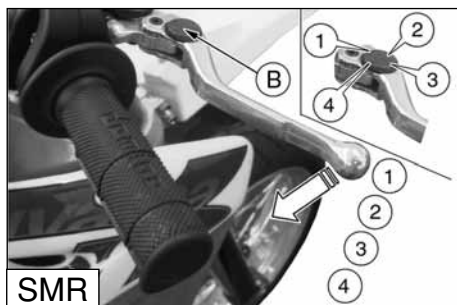
ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND CHECK OF THE FRONT BRAKE FLUID LEVEL

On the SMR model the lever position can be adjusted (4 adjustments) for any driver hand size. To decrease the lever distance from the handle grip, turn the adjuster (B) CLOCKWISE. To increase the lever distance from the handle grip, turn the adjuster (B) COUNTERCLOCKWISE.

On the TE, TXC and TC models the adjuster (2), located on the control lever, allows adjusting of the free play (a).

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

The level of the fluid in pump reservoir must never be below the minimum value (1), which can be checked from the window



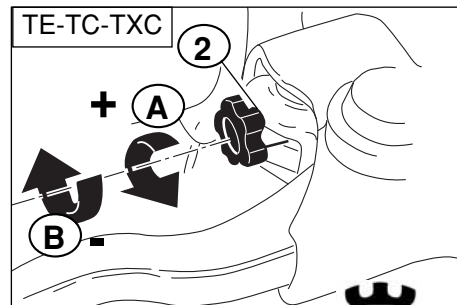
CAUTION*: Do not spill brake fluid on to any painted surface or lenses.

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.

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.

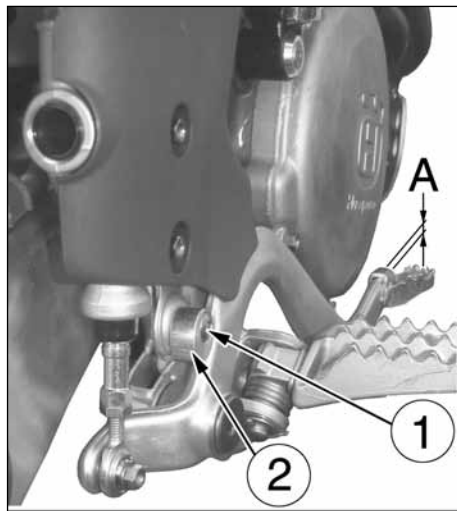
A: to increase clearance
B: to decrease clearance



REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

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

- loosen the screw (1);
- turn the cam (2) 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 should have a (B) 5 mm (0.2 in.) idle stroke before starting the true braking action.

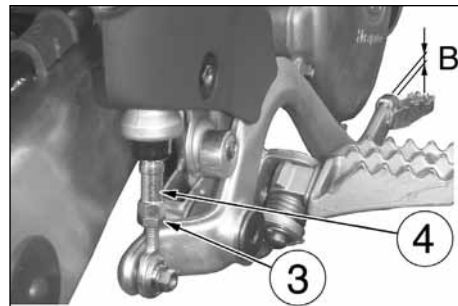


Should this not happen, operate as follows:

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

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:

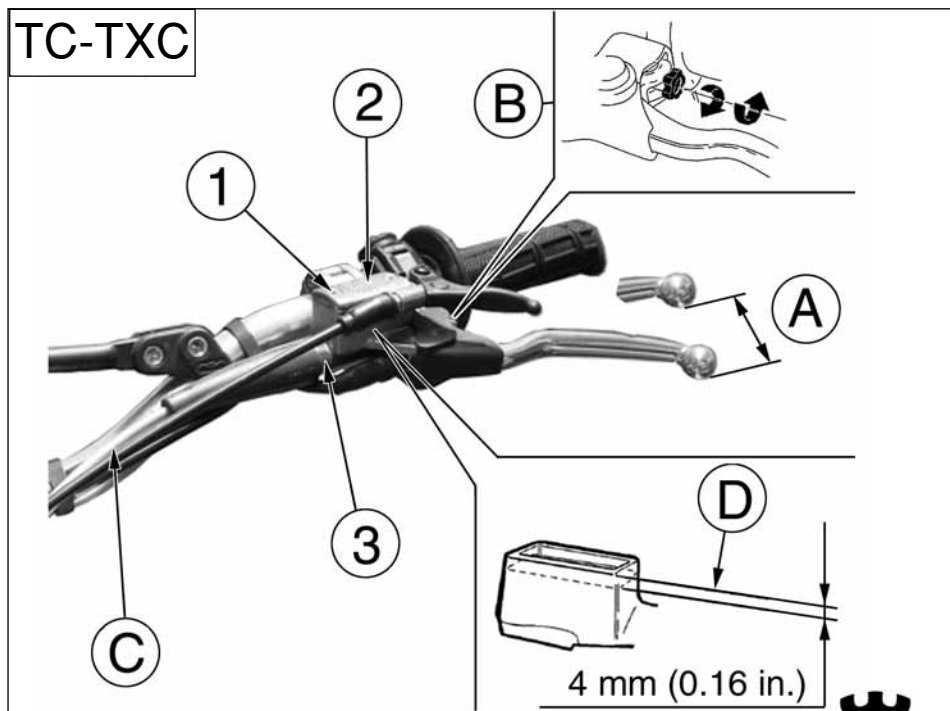
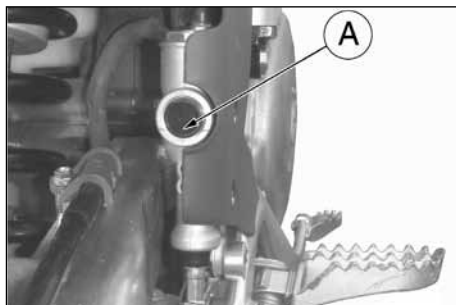
- remove screws (1), cover (2) and rubber pump diaphragm on the handlebar clutch control;

- 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 10.

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) show is bent or cracked, its replacement is advised.



HYDRAULIC CLUTCH BLEEDING

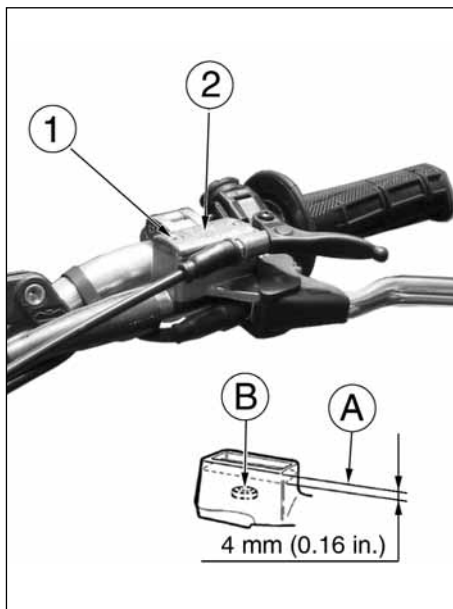
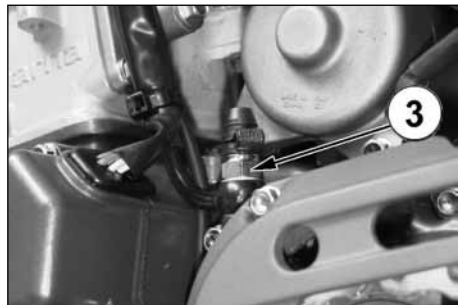
Proceed as follows:

- 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 12.

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.



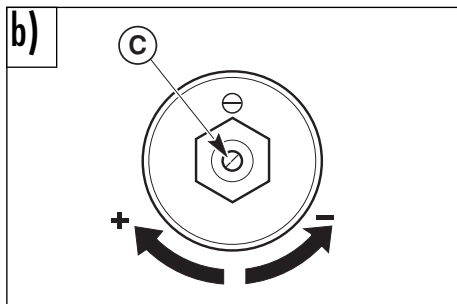
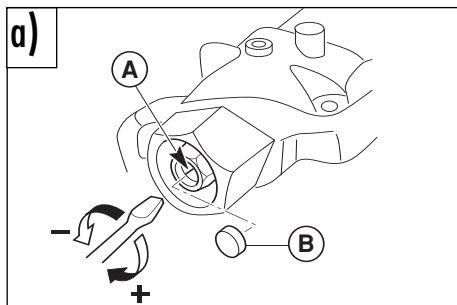
The standard calibrations and the adjustment procedures are shown below.

ADJUSTING THE COMPRESSION FORK (TE 310/EU - SMR 450, 510)

a) Compression (Lower register)

Standard calibration: -12 clicks .

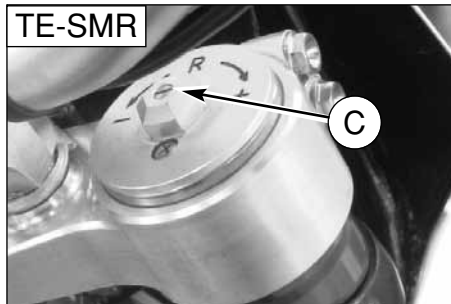
Remove plug (B) and turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.



b) EXTENSION (upper register)

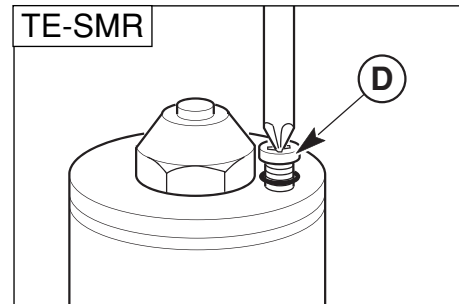
Standard calibration: -12 clicks.

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



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

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. Remove the forkrods from the fork to check the oil level inside the forkrods. Work as follows:

- remove the power rod caps;
- remove springs from the stems letting the oil drop into the latter;
- bring forks to stroke end;
- check that the level is at distance "A" below the upper limit of rods.

NOTE

Flexibility index for the serial springs:

K=4,8 N/mm (TE)

K=5 N/mm (SMR)

NOTE

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

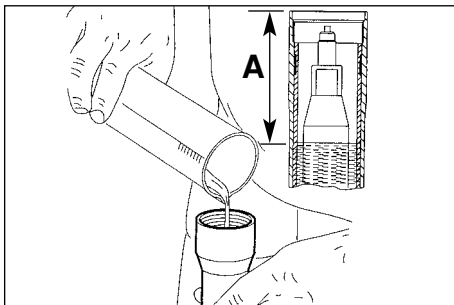
OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG

- TE: 725 cm³ (44.2 cu. in.)

- SMR: 740 cm³ (45.1 cu. in.)

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE



ADJUSTING THE COMPRESSION FORK (TC 450; TXC 450-510; TE 310-450-510)

a) Compression (TC, TXC: upper register; TE: Lower register)

Standard calibration: -7 clicks (TC-TXC);

Standard calibration: -10 clicks (TE);

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 braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

b) EXTENSION (TC-TXC: lower register; TE: upper register)

Standard calibration: - 10 clicks (TE).

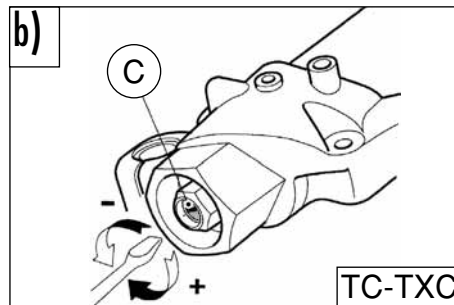
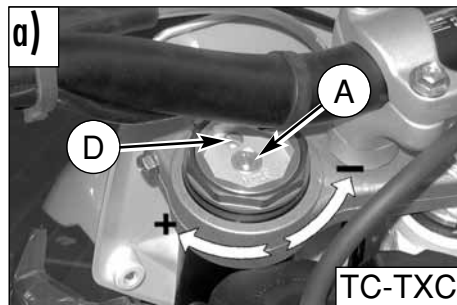
Standard calibration: - 13 clicks (TC-TXC).

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

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

Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

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. TE: remove the forkrods from the fork to check the oil level inside the forkrods. Work as follows:

- remove the power rod caps;
- remove springs from the stems letting the oil drop into the latter;
- bring forks to stroke end;
- check that the level is at distance of 5.51in below the upper limit of rods.

OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG

- TC-TXC: 352 cm³ (21.5 cu. in.)
- TE: 643 cm³ (39.2 cu. in.)

NOTE

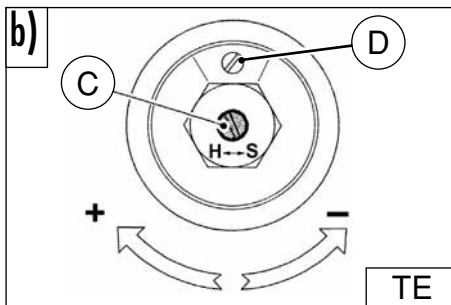
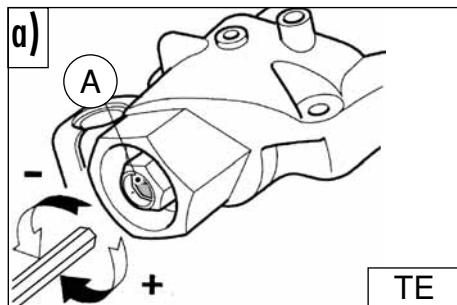
Flexibility index for the serial springs:

K=8.8 N/mm (TE)

K=9.6 N/mm (TC-TXC)

NOTE

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



HANDLEBAR POSITION AND HEIGHT CHANGE

The handlebar position (a) and height (b) can be changed for better suiting Your driving requirements. To effect these operations, remove the upper clamp (1) and the lower one (2), after removing the fixing screws (3) and (4).

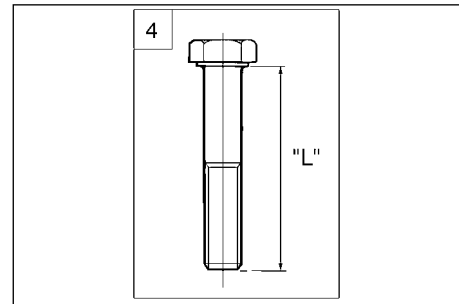
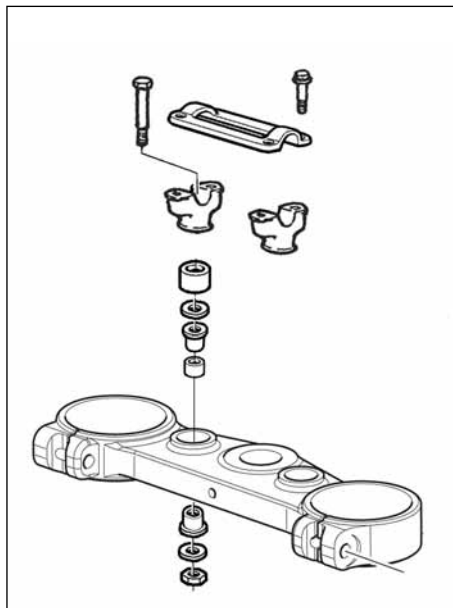
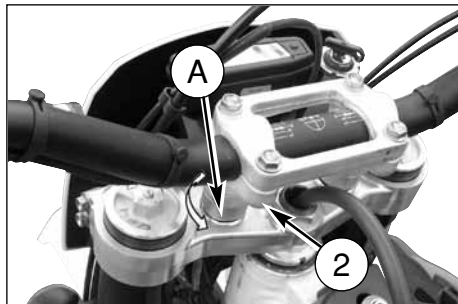
a) Handlebar position change

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

b) Handlebar height change

Remove the lower spacer (A) then replace the screw (4) with a new one of L=65 mm (2.56 in.) height.

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

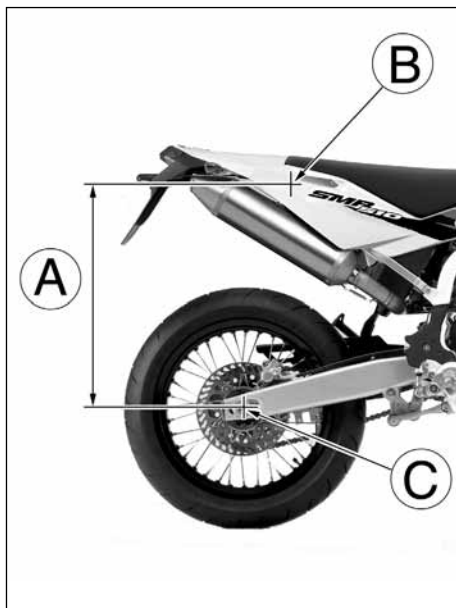
The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.

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



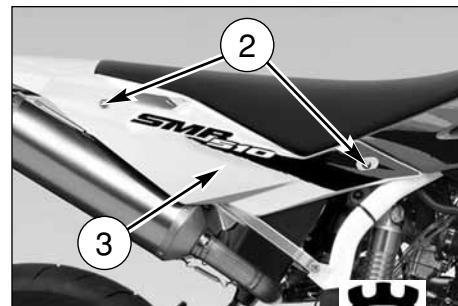
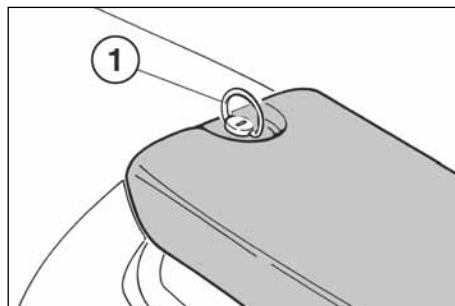
4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.
Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.
5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload as described at side.

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 ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).
3. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut .
4. Turn the adjusting nut as required.
5. When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 5 Kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).
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 4)

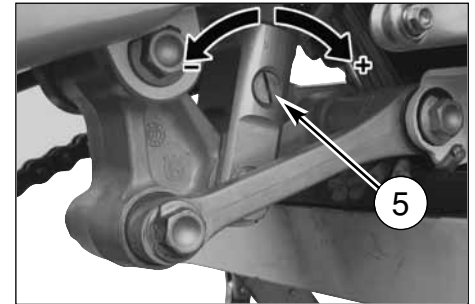
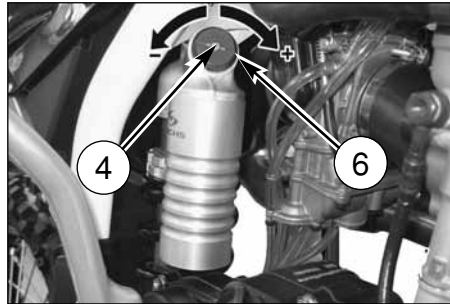
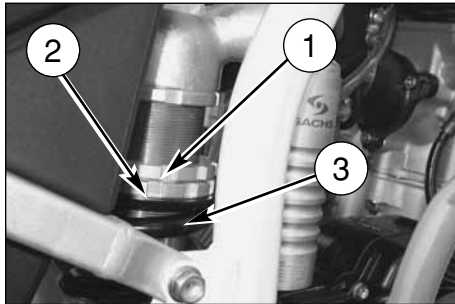
2) High damping speed:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(register 6)

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

B) EXTENSION - Standard calibration:

- 18 clicks (± 2 clicks)

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



CHAIN ADJUSTMENT (Fig. A)

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 taugt), 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.

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.

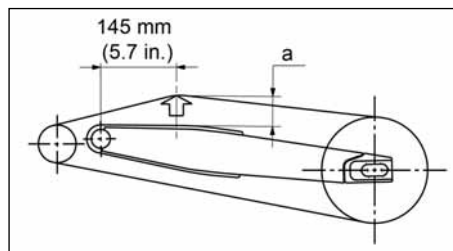
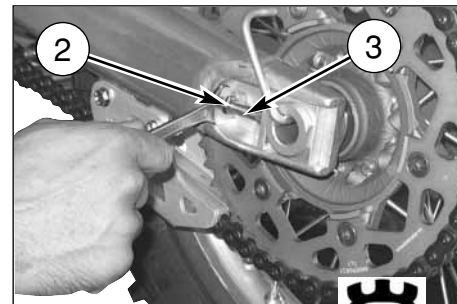
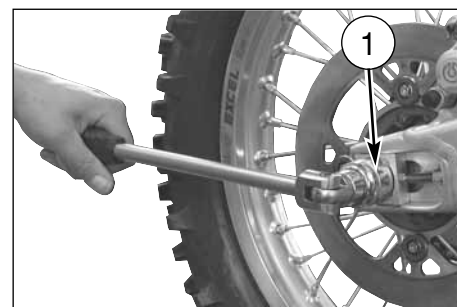
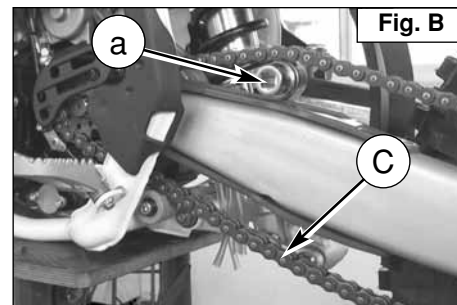
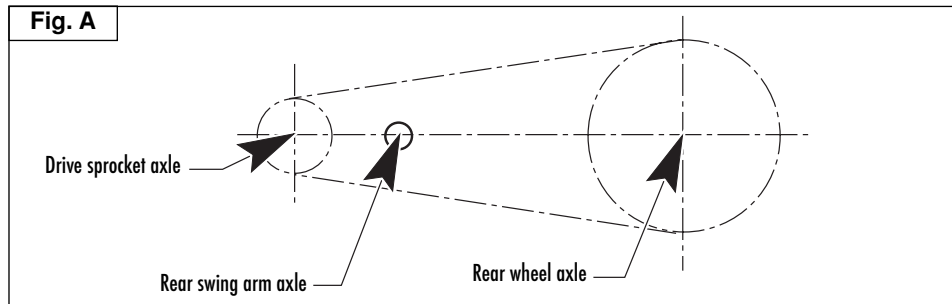


Fig. A



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 12,5 in	323 mm 12,72 in

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

Remove the wheel and check the wear of the rear sprocket teeth. The 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.

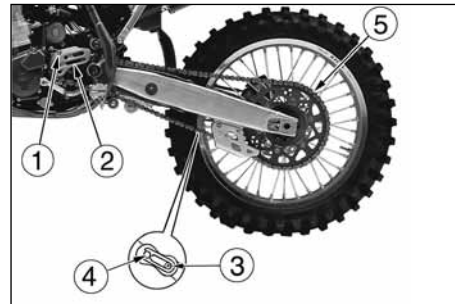
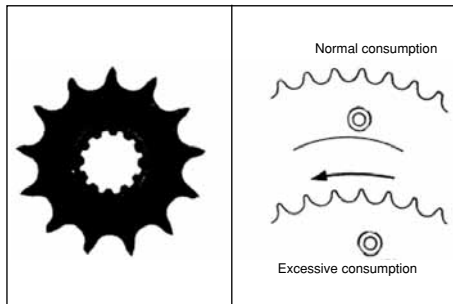
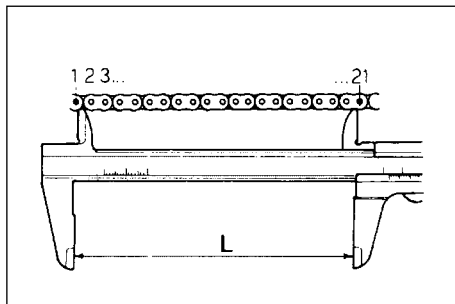
WARNING * : Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and help to rapidly wear out the chain, the sprocket, and the crown.

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 (4) and transmission chain (5);
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.

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.

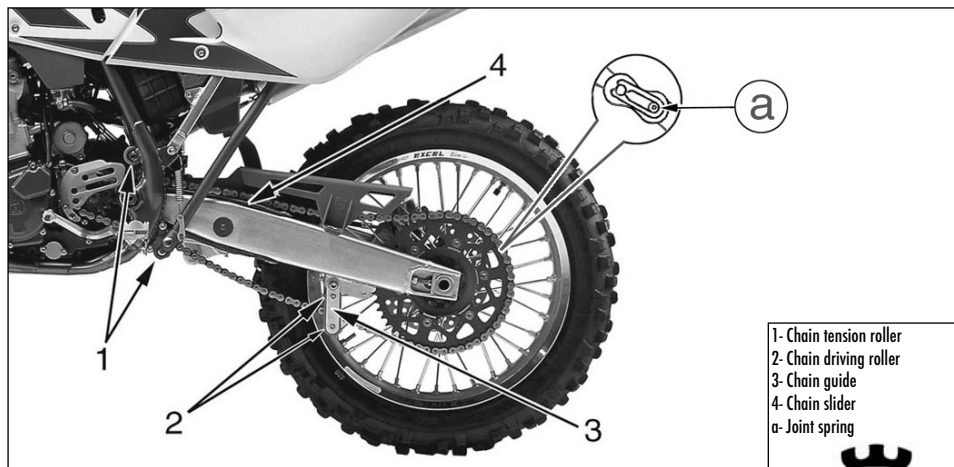
- 7 - Accurately adjust the chain as described on page 47.

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

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

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

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



(*): TC
(•): TE-TXC-SMR

REMOVING THE FRONT WHEEL

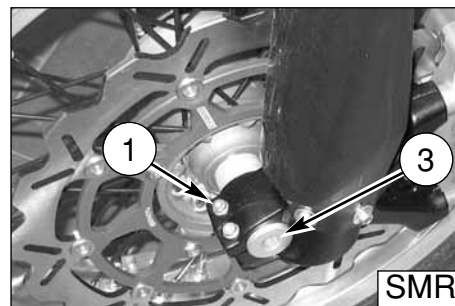
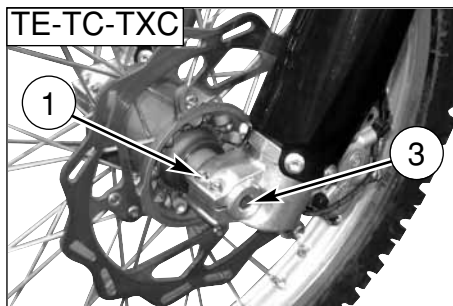
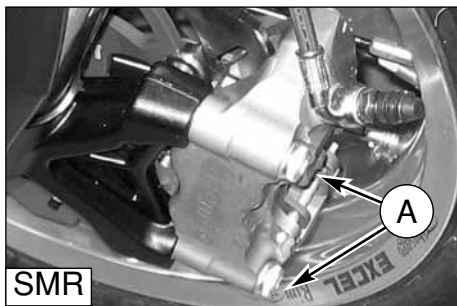
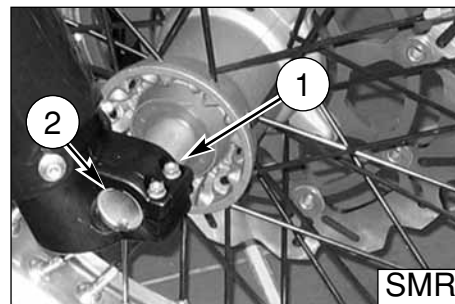
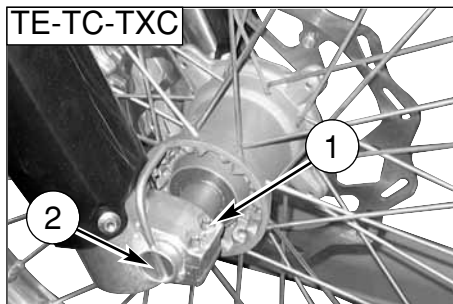
Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground. Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork stanchions.

SMR: remove the two screws (A) and the brake caliper.

Hold the head of the wheel axle (2) 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.



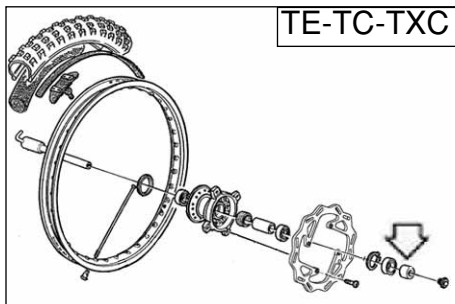
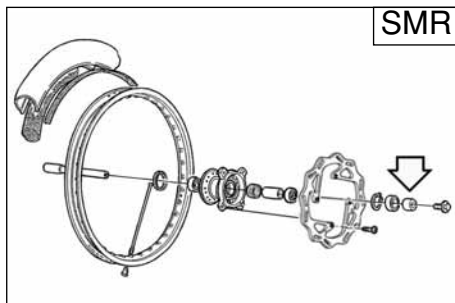
REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

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

TE-TC-TXC: Fit the wheel between the front fork legs so that the brake disc is fitted into the caliper.

SMR: 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.



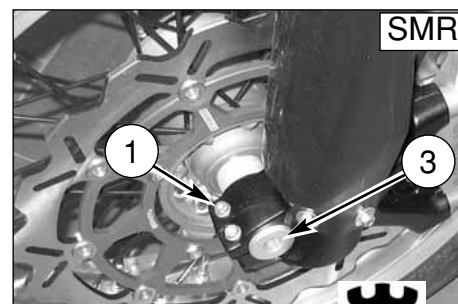
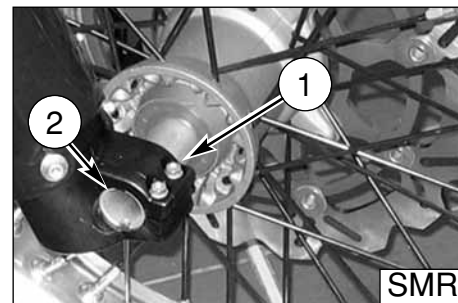
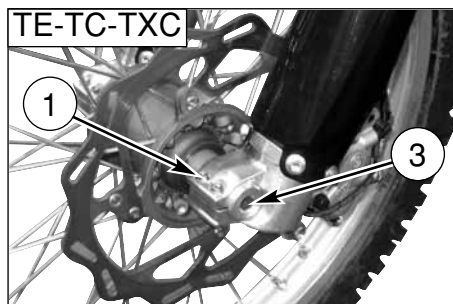
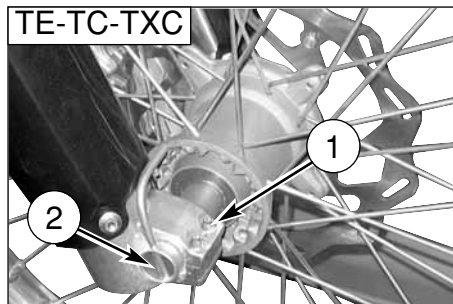
Lock: the screws (1) on the R.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), the screw (3) on the L.H. side (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb), the screws (1) on the L.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

SMR: 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.

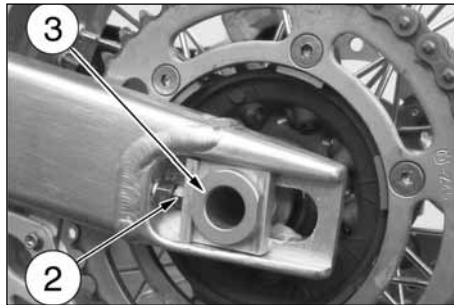
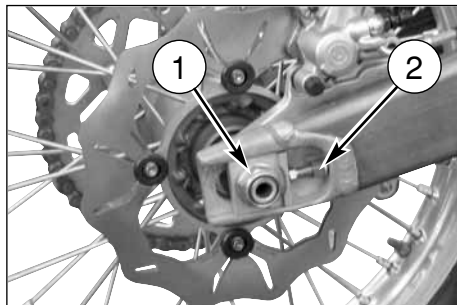
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

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 11). Replace the tire if its wear exceeds what is shown on the table below.

MINIMUM HEIGHT OF THE TREAD

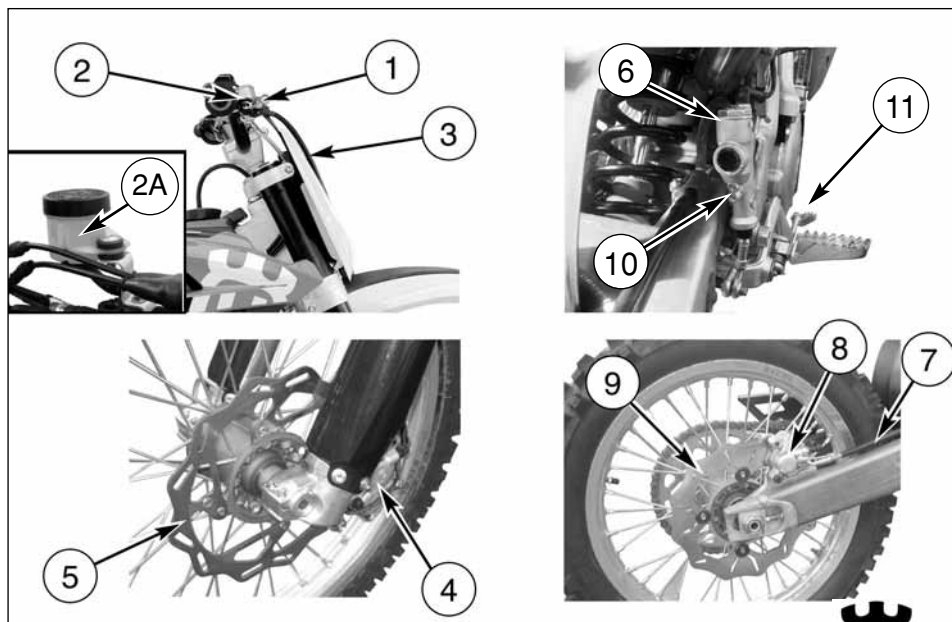
FRONT	3 mm (TC,TE,TXC); 2 mm (SMR)
REAR	3 mm (TC,TE,TXC); 2 mm (SMR)

BRAKES

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

LEGEND

1. Front brake control lever
2. Front brake pump with oil reservoir (TE, TC,TXC)
2. Front brake pump (SMR)
- 2A. Oil reservoir (SMR)
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 (TE-TC-TXC)

Inspect pads for wear.

Service limit "A" is: 3,8 mm (0.15 in.).

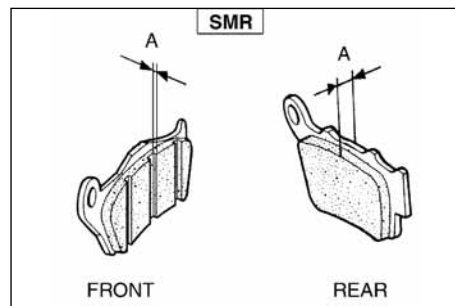
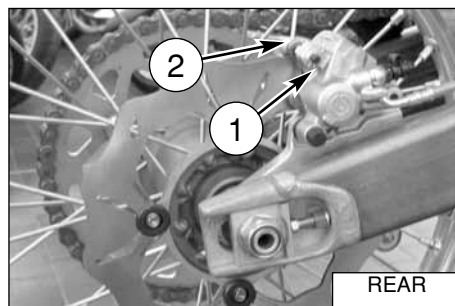
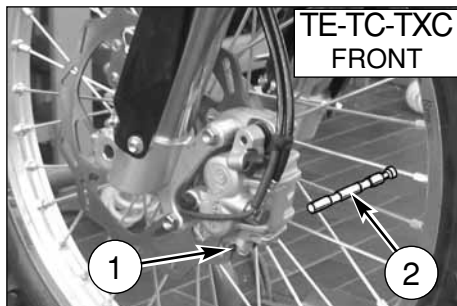
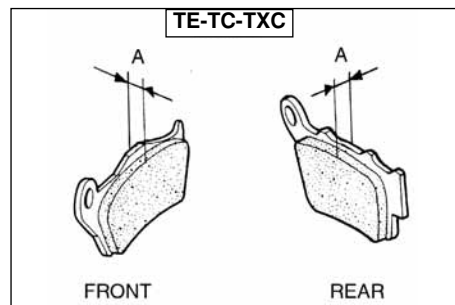
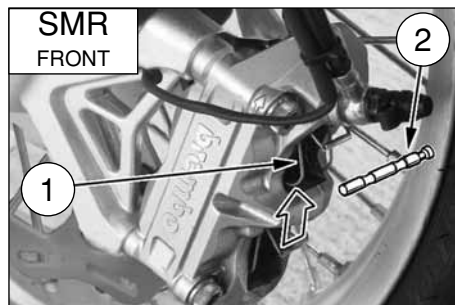
If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.

PADS WEAR (SMR)

a) In front: thickness "A" must never be lower than the one pointed out by the wear control notches.

b) At the back: thickness "A" must never be lower than 3,8 mm.

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



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.

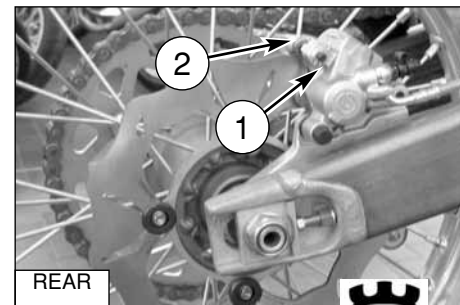
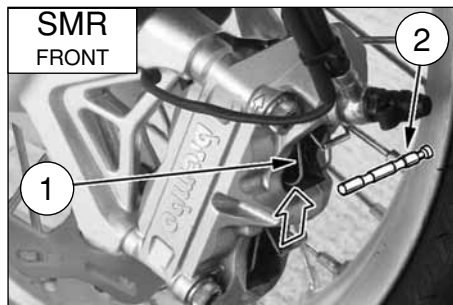
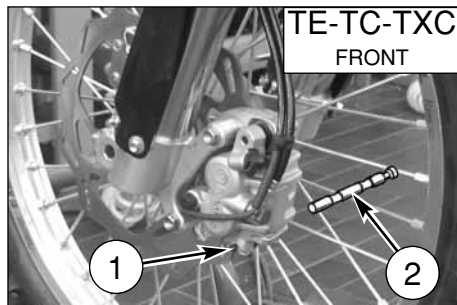
Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.

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.

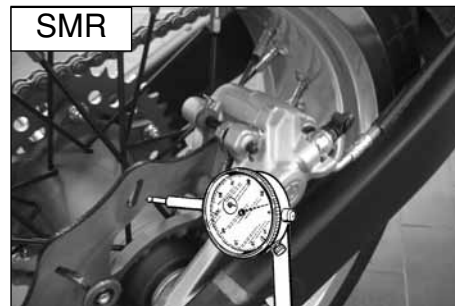
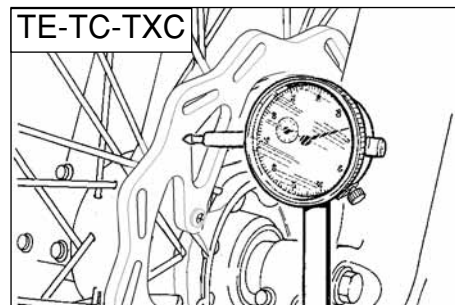
Disc Thickness

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
Front (TE-TC-TXC)	3 mm 0.118 in	2,5 mm 0.098 in
Front (SMR)	5 mm 0.197 in	4,5 mm 0.177 in
Rear	4 mm 0.157 in	3,5 mm 0.138 in

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.

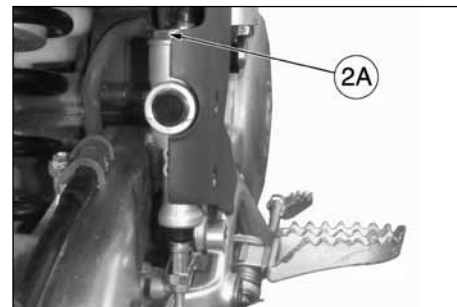
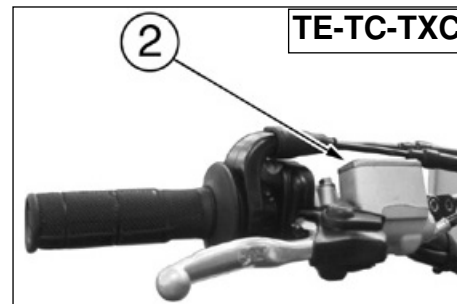
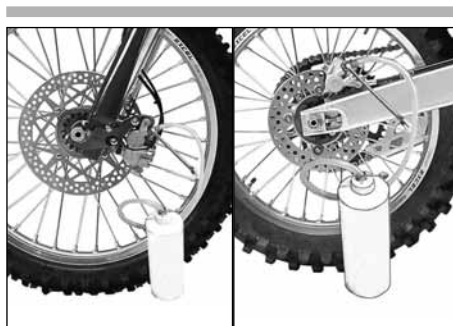
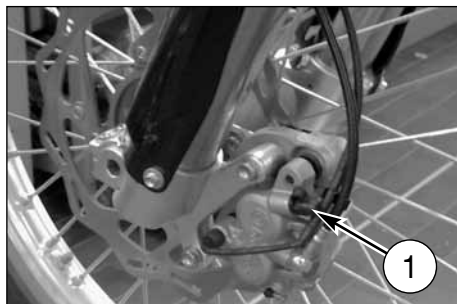
CAUTION!

- * **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:

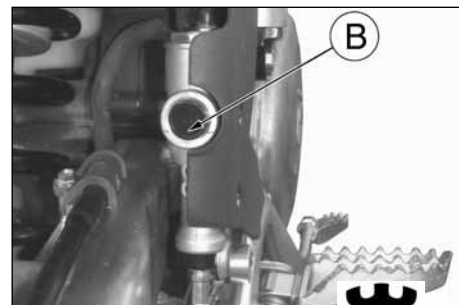
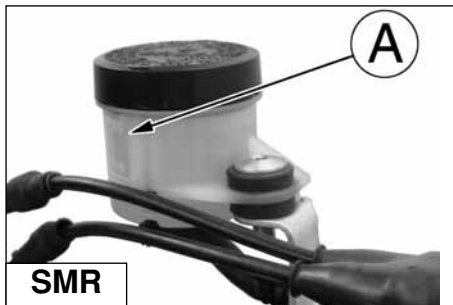
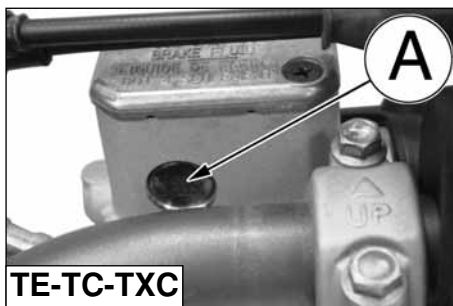
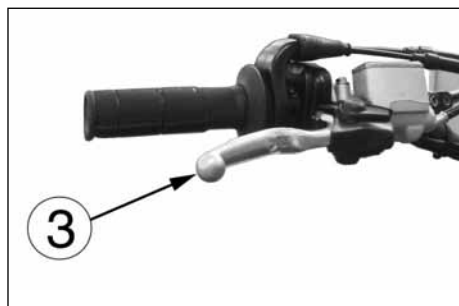
- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container.
- Remove fluid reservoir cap (2) or (2A: 21 mm wrench) and the rubber.
- Loosen bleeding valve on the brake caliper.



- 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 (page 58).

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding (see pages 60 and 63).

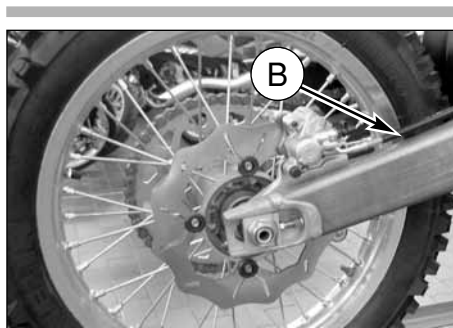
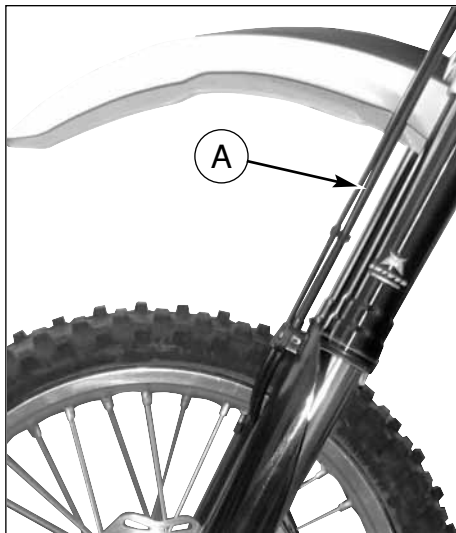


WARNING!

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 (TE, TC, TXC)

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).
- 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 (3) several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the hose: now close the bleeding valve.-
- Restore the brake fluid level (A) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (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.



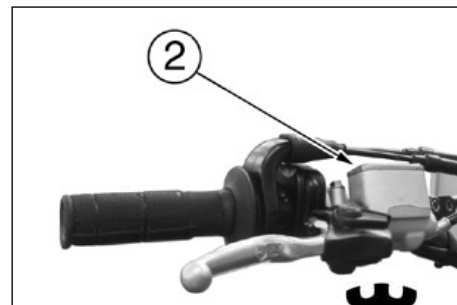
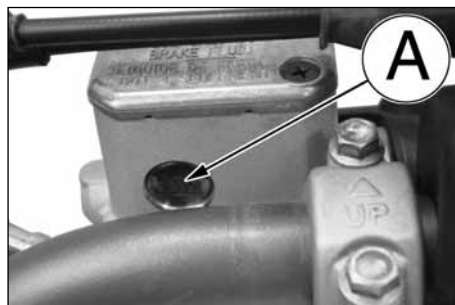
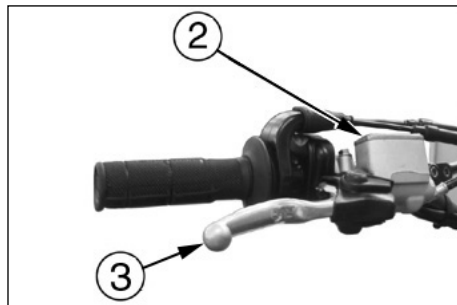
During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift the pump tank and to make easier the bleeding of the braking system.



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 (SMR)

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

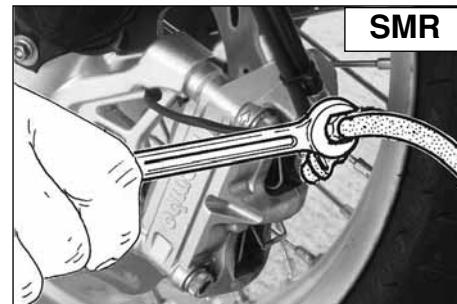
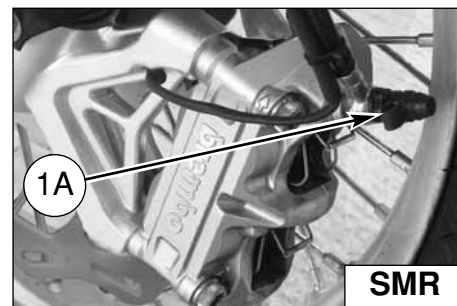
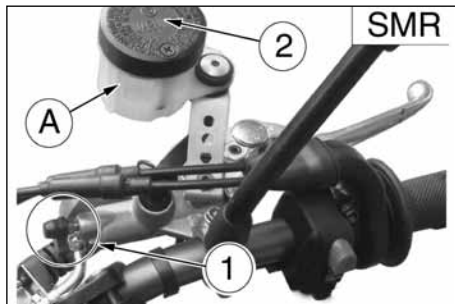
Regarding the front braking system, first proceed to bleed the upper braking system control (bleeding valve 1), then the brake caliper (bleeding valve 1A).

In both cases, proceed as follows:

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

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

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



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

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.



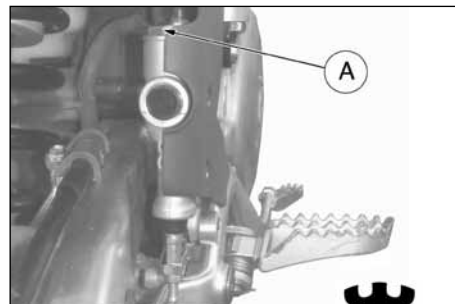
As the bleeding operation does not fully eliminate the air inside the circuit, the small quantity of air remaining inside will be eliminated after a short time of use of the brake. In this case however, the action of the lever will be harder and the stroke shorter.

REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING

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

To bleed the system:

- Remove the reservoir cover (A) (21 mm wrench) rubber boot and top up with (DOT 4) brake fluid.



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

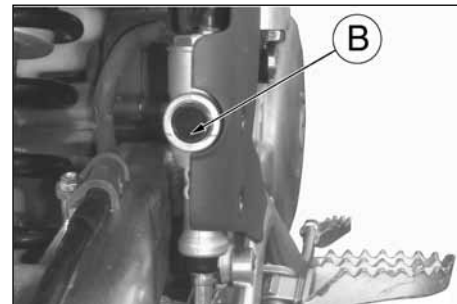
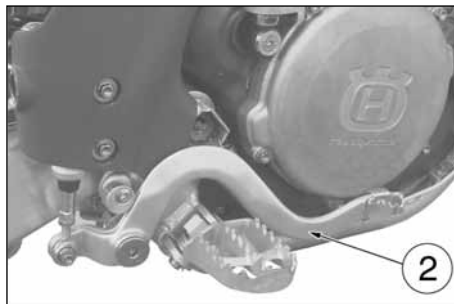
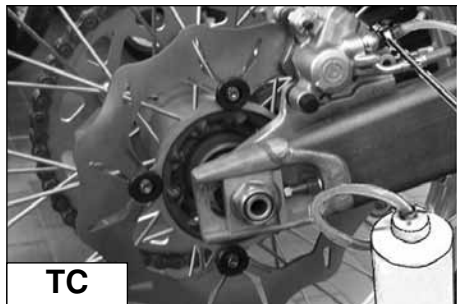
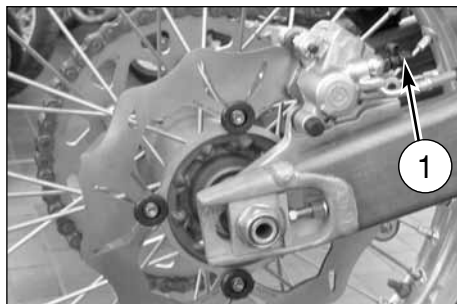
- Depress the pedal (2) and keep it full down.
- Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.
- Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.

- 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 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 (TC-TE-TXC)

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.

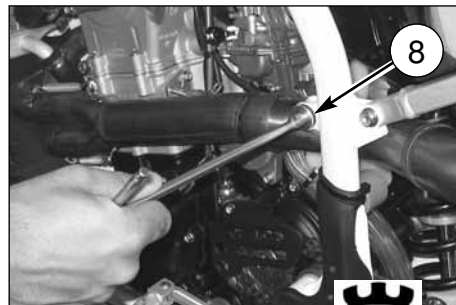
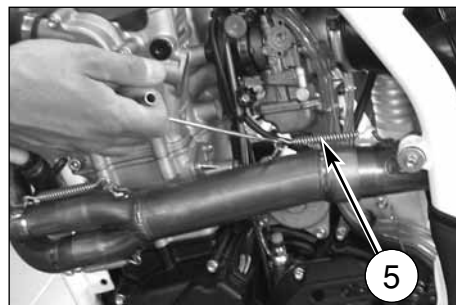
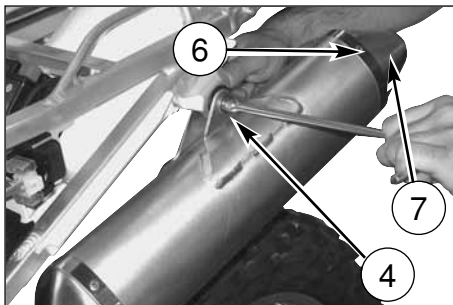
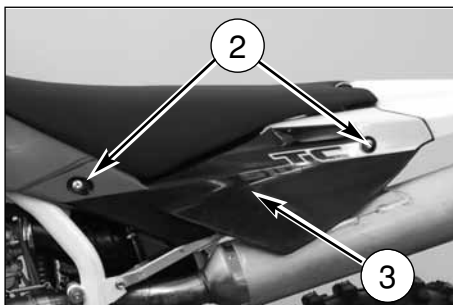
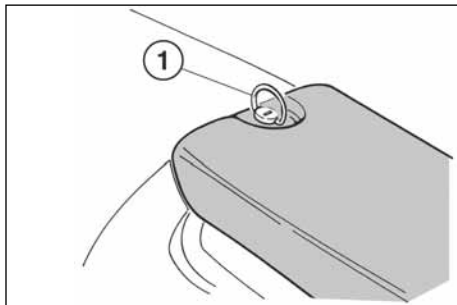
REPLACING THE MUFFLER DEADENING MATERIAL

First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and L.H. side panel (3). 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 with an 8 mm T-shaped spanner remove the screw (8); then pull out the muffler. Remove the six 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.

EN



EXHAUST MUFFLER (SMR)

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.

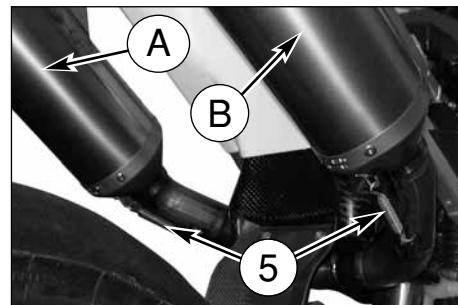
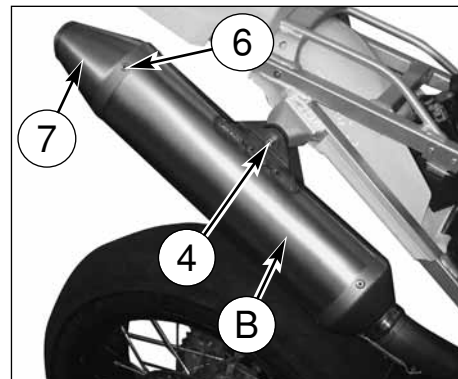
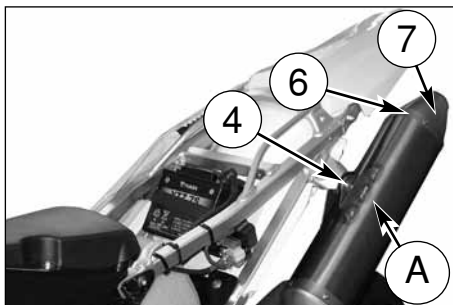
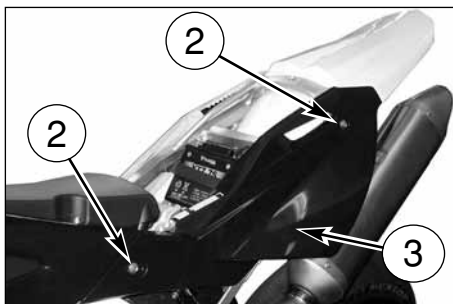
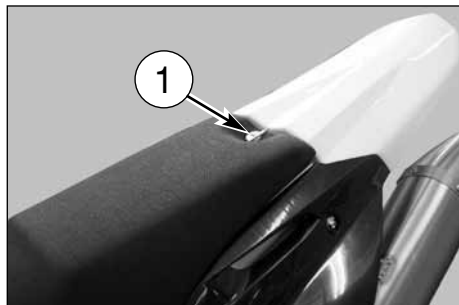
WARNING*: Check the deadening material after every competition and replace it if necessary.

REPLACING THE MUFFLER DEADENING MATERIAL

Remove the saddle after turning the locking back pin (1) anticlockwise, 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

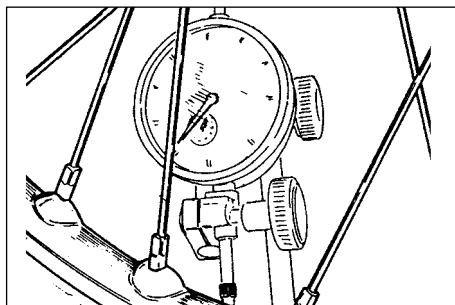
	STANDARD	MAX.LIMIT
Side skid	less than 0,5 mm (0.02 in)	2 mm (0,078 in)
Eccentricity	less than 0,8 mm (0.03 in)	

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.

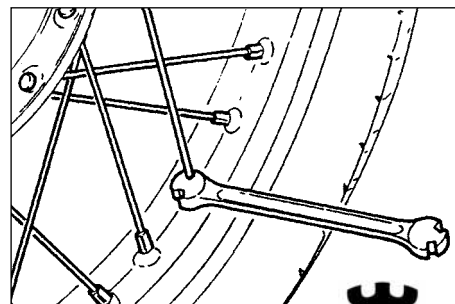
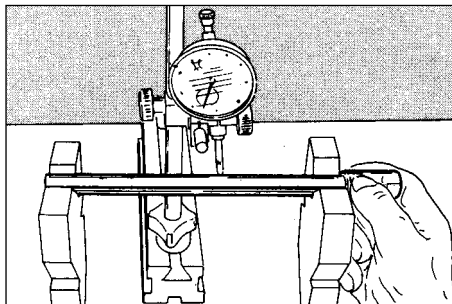
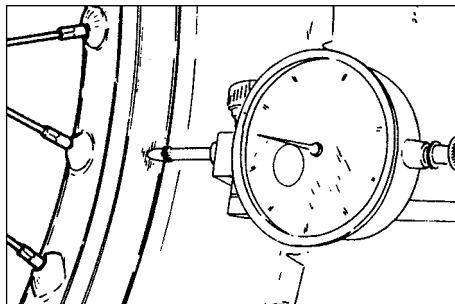
For an instant check, use a metal point (for instance, a screwdriver) to beat the spokes with. A live sound accounts for an accurate tightening, while a dull sound means that a new tightening is necessary.



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.



ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION (TE-SMR)

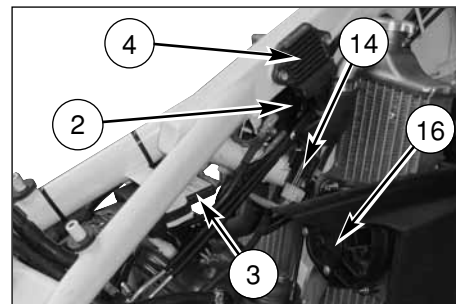
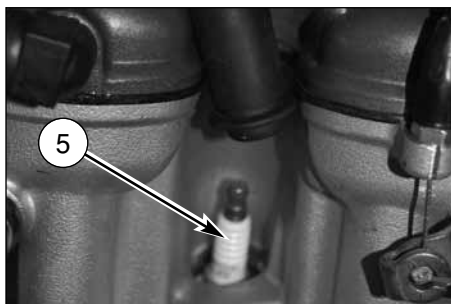
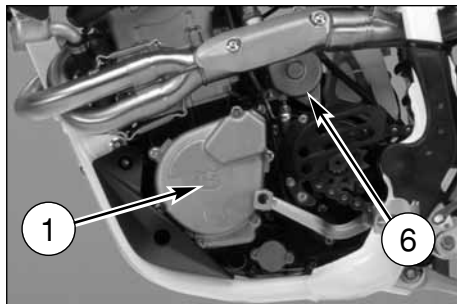
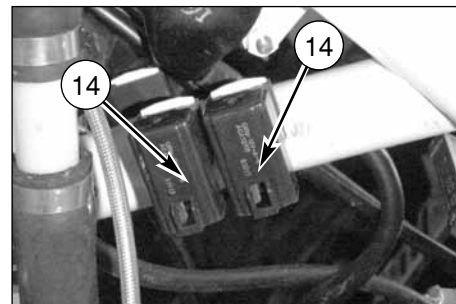
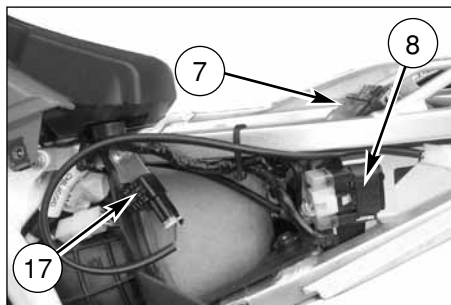
The ignition system includes the following elements:

- Generator (1), in oil bath, on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Electronic ignition 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 (8) on the left side of the rear frame.
- M.A.Q.S. sensor (pressure, throttle control position, air temperature) (10) on the throttle body.

The electric system includes the following elements:

- Battery 12V-6Ah (7) under the saddle;
- Flashing indicator device (17) on the left side of the rear frame;

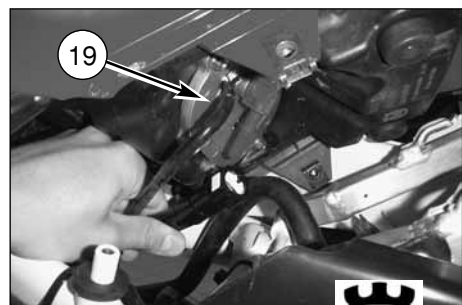
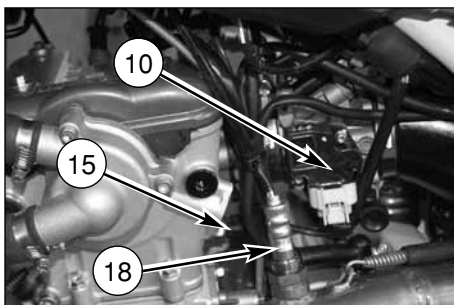
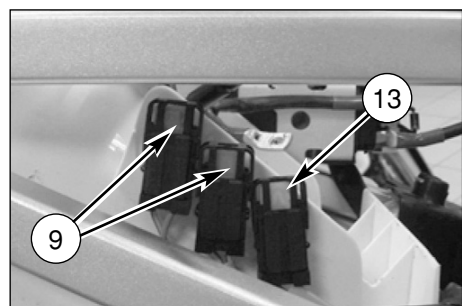
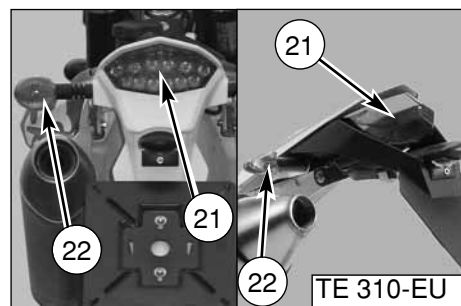
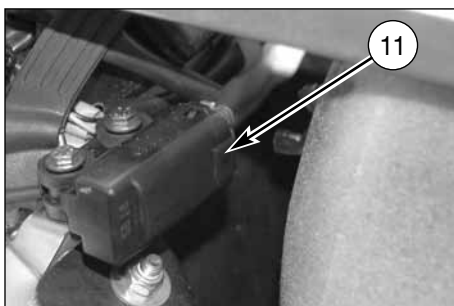
- Relay (14) for light and injection system, on the L.H. side of the frame;
- Relay (14) for the electric fan, on the R.H. side of the frame;
- Electric fan (16);



- Two fuses (9) 15A and one (13) 20A, on the right side of the rear mudguard;
- Fall sensor (11) on the right side of the rear frame;
- Coolant temperature sensor (15);
- Lambda probe (18);

- Headlamp (20) with two filaments bulb of 12V-35/35W and parking light bulb of 12V-5W;
- LED back light (21) (except TE 310/Europe);
- Back light (21) with 12V-21W stop light, 12V-5W parking light (TE 310/Europe);
- Turn signals bulb (22) of 12V-10W;

- Fuel pump (19) inside the fuel tank.



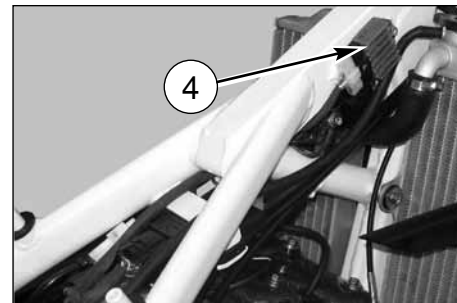
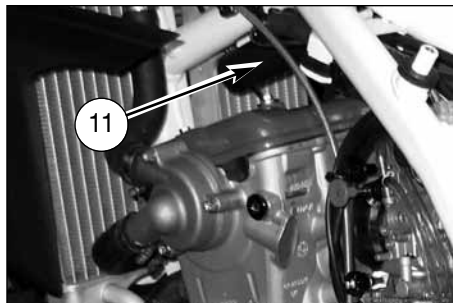
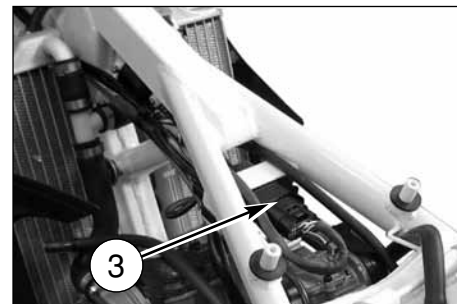
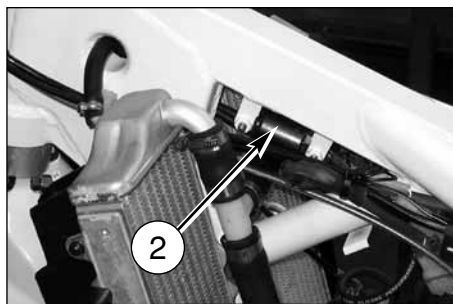
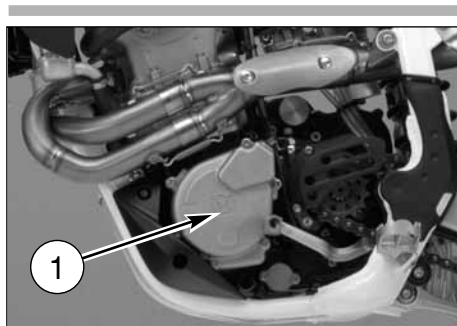
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION (TC-TXC)

The ignition system includes the following elements:

- Generator (1) on the inner side of L.H. crankcase cover;

- Electronic coil (2) and condenser (11; TXC) under the fuel tank;

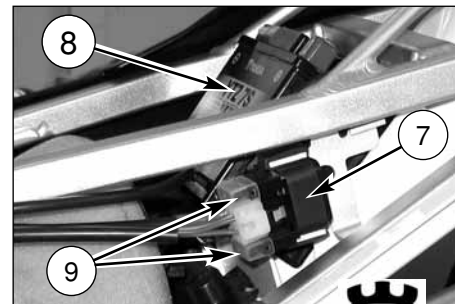
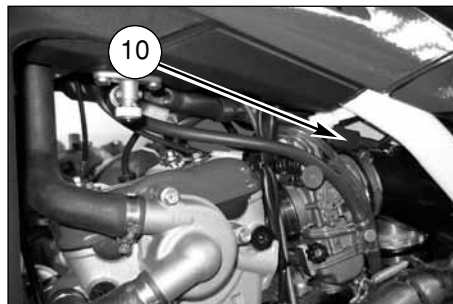
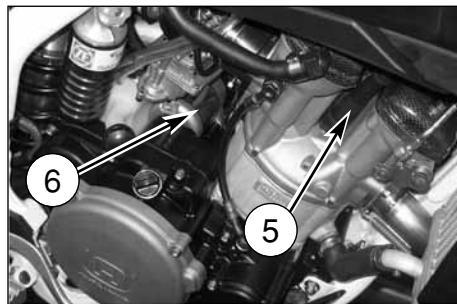
- Electronic power unit C.D.I. (3) under the fuel tank;
- Voltage regulator (4) under the fuel tank;



- Spark plug (5) on the R.H. side of cylinder head;
- Starting motor 12V-450W (6) behind the cylinder (TXC);

- Electric start remote control switch (7) on the left side of the rear frame (TXC);
- Potentiometer (10) on the carburettor.

- The electric system includes the following elements (TXC):
- Battery 12V-6Ah (8) under the saddle;
 - Two fuses (9) 20A, on the electric starter contactor (7).



Cable colour coding

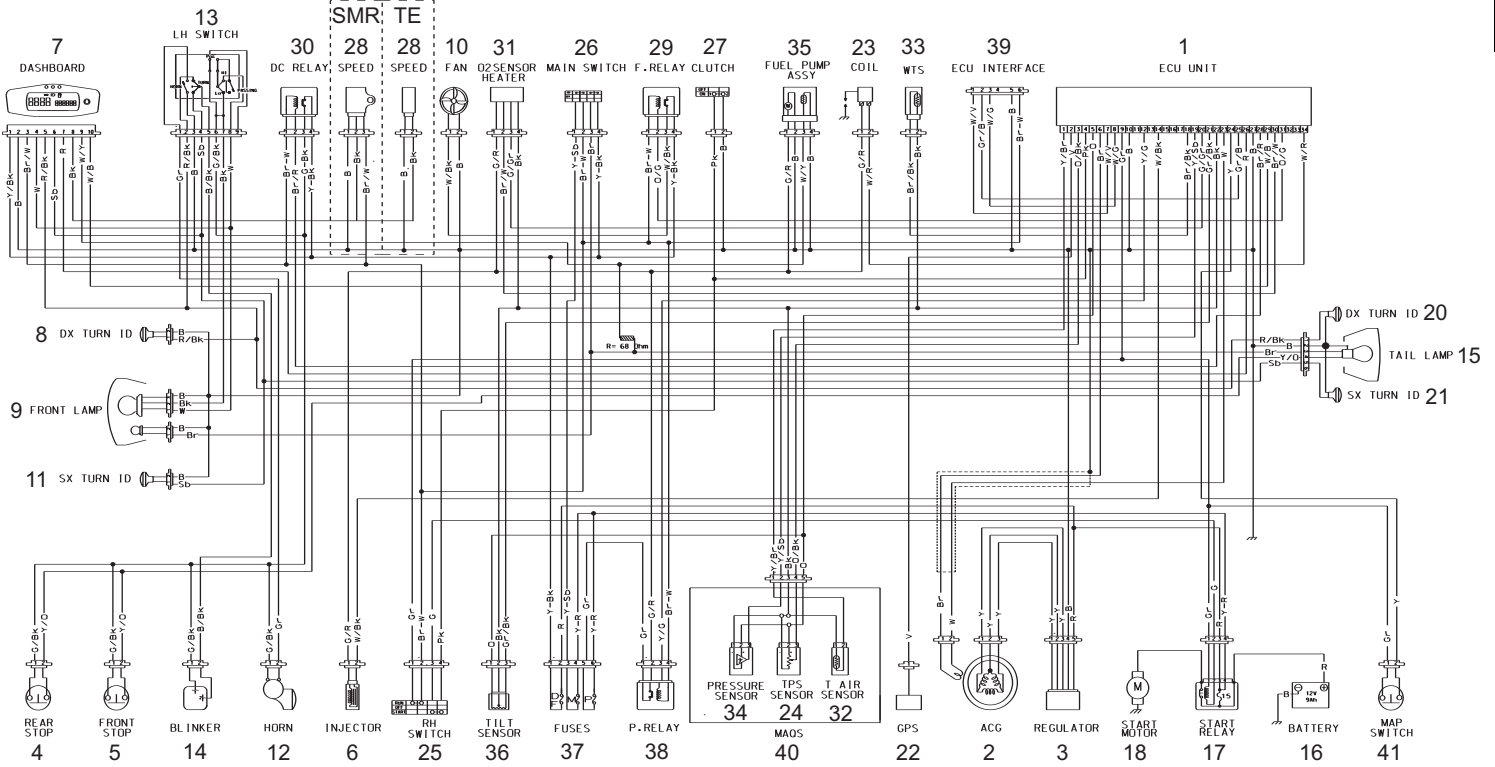
B	Blue
B/Bk	Blue/Black
Bk	Black
Br	Brown
Br/Bk	Brown/Black
Br/R	Brown/Red
Br/W	Brown/White
G	Green
G/Bk	Green/Black
G/Gr	Green/Grey
G/R	Green/Red
Gr	Grey
Gr/B	Grey/Blue
Gr/Bk	Grey/Black
O	Orange
O/Bk	Orange/Black
O/G	Orange/Green
Pk	Pink

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

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM (TE -SMR)

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Electronic power unit | 36. Fall sensor |
| 2. Alternator | 37. Fuses |
| 3. Voltage regulator | 38. Power relay |
| 4. Rear stop switch | 39. Power unit interface |
| 5. Front stop switch | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 6. Injector | |
| 7. Instrument | |
| 8. R.H. front turn indicator | |
| 9. Front headlamp | |
| 10. Cooling fan | |
| 11. L.H. front turn indicator | |
| 12. Horn | |
| 13. L.H. commutator | |
| 14. Turn indicators flasher | |
| 15. Tail light | |
| 16. Battery | |
| 17. Electric start remote control switch | |
| 18. Starting motor | |
| 19. Spark plug | |
| 20. R.H. rear turn indicator | |
| 21. L.H. rear turn indicator | |
| 22. Gear shift position sensor | |
| 23. H.T. coil | |
| 24. Sensor position throttle control (40) | |
| 25. R.H. switch | |
| 26. Ignition switch | |
| 27. Clutch microswitch | |
| 28. Speed sensor | |
| 29. Relay for electric fan | |
| 30. Direct current relay | |
| 31. LAMBDA probe | |
| 32. Air temperature sensor (40) | |
| 33. Coolant temperature sensor | |
| 34. Pressure sensor (40) | |
| 35. Fuel pump | |

(*): it stops the engine in case of a fall

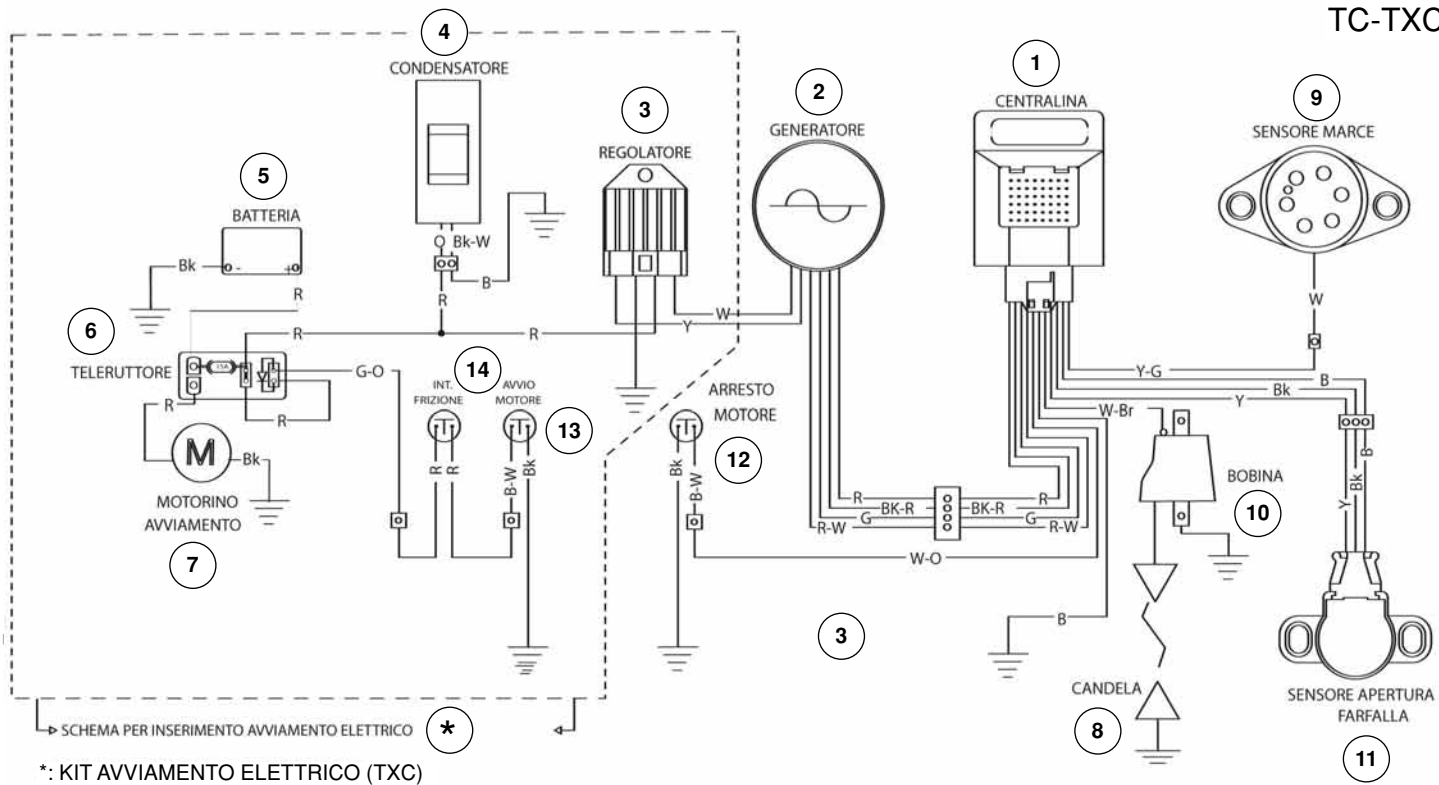


Cable colour coding

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

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM (TC-TXC)

1. Electronic power unit
2. Alternator
3. Voltage regulator
4. Condenser
5. Battery
6. Electric start remote control switch
7. Starting motor
8. Spark plug
9. Gear shift position sensor
10. Electronic coil
11. Carburetor throttle position sensor
12. Engine stop
13. Engine start
14. Clutch microswitch



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 (3) 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.

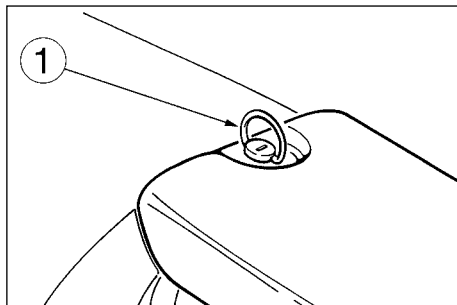
Apply to the constant voltage of 14,4 V a current of "x" Ampere as results in the below diagram (depending on the amount of charging required).

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*: In case on unused of the battery it has to be , in any case, re-charged with slow cycle (0,6A for 8 hours for batteries 12V-6Ah) at least every 3 weeks.

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

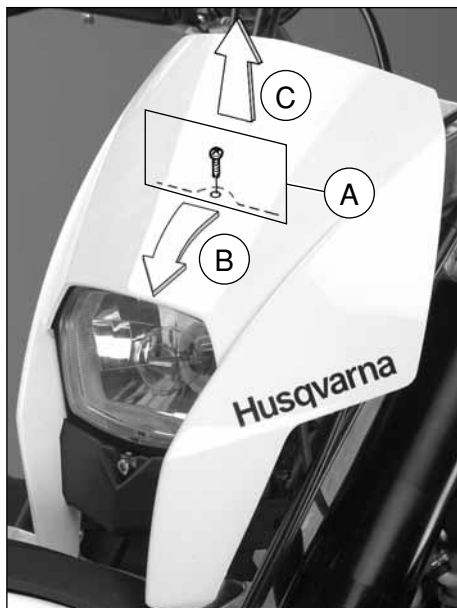
VOLTAGE * (V)	% CHARGE	CHARGE TIME (THE "AMPERE" RATED CURRENT TO APPLY IS: 0,1x BATTERY RATED CAPACITY)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h



HEADLAMP BULBS REPLACEMENT (TE-SMR)

To gain access to the headlamp bulbs, proceed as follows:

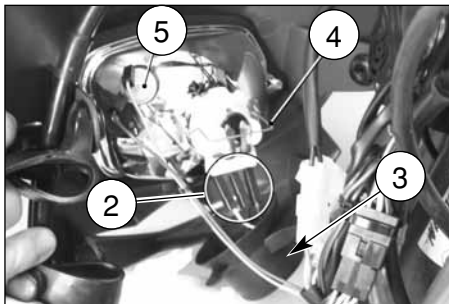
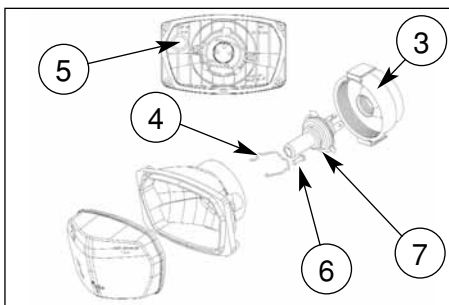
- remove the upper fastening screw of the the headlamp carrier to the instrument panel support (A);
- push forward the headlamp carrier (B) and pull it towards the high (C) in order to uncouple from the two lower supports.
- remove the headlamp carrier;



- remove the two filaments bulb (7) connector (2) and the boot (3);
- remove the screw (6);
- release the bulb holding spring (4) and then the bulb itself.

To replace the parking light bulb (5) extract it from the inside cover.

After replacement, reverse operations for reassembly.



TAIL LIGHT (excluded TE 310/Europe)

The back light is a LED light.



REAR TAIL LIGHT BULB REPLACEMENT (TE- SMR)

Remove the two fastening screws (1) in the inner side of the rear fender and the lens (2).

Pull the lamp (3) inside, turn it counterclockwise then remove it from the lamp holder.

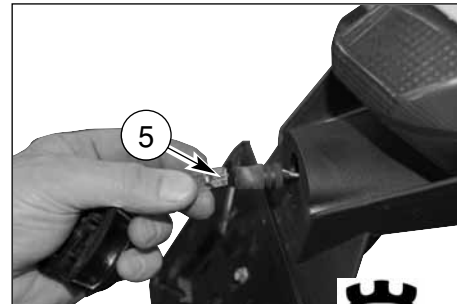
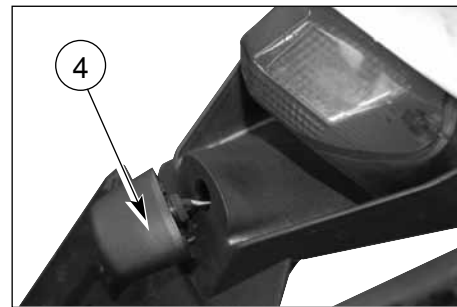
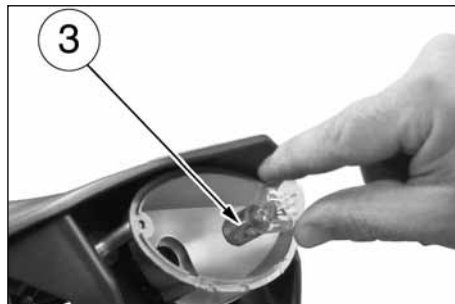
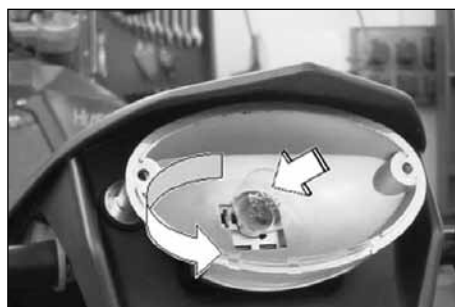
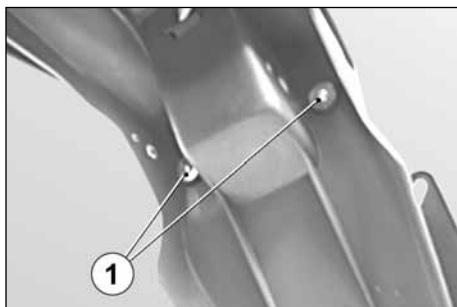
After replacement, reverse operations for reassembly.

NOTES: make sure not to tighten the screws excessively.

REPLACING THE NUMBER PLATE LAMP (TE- SMR)

Pull out the number plate lampholder (4) from the back of the vehicle. Pull out the lampholder and the bulb. Rotate the bulb (5) to remove from the lampholder.

Once the bulb has been replaced, reverse the above procedure.



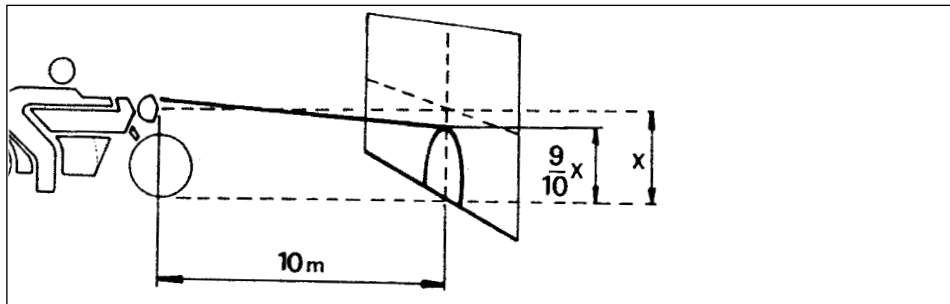
ADJUSTMENT OF HEADLIGHT (TE- SMR)

When checking the proper orienting of headlight, inflate tires at right pressure, sat a person on the saddle and place the motorcycle perpendicular with its longitudinal axis 10 meter (33 ft) from a wall or screen. Then trace an horizontal line equal to the height of headlight center and a vertical one in line with its longitudinal axis.

If possible, execute this operation in a shadowy place.

When the low beam is on, the upper boundary limit between dark and lit zone should be $\frac{9}{10}$ th of headlight center from ground.

Adjust the preadlamp aiming by turning screw (1) to lower or lift the high beam.



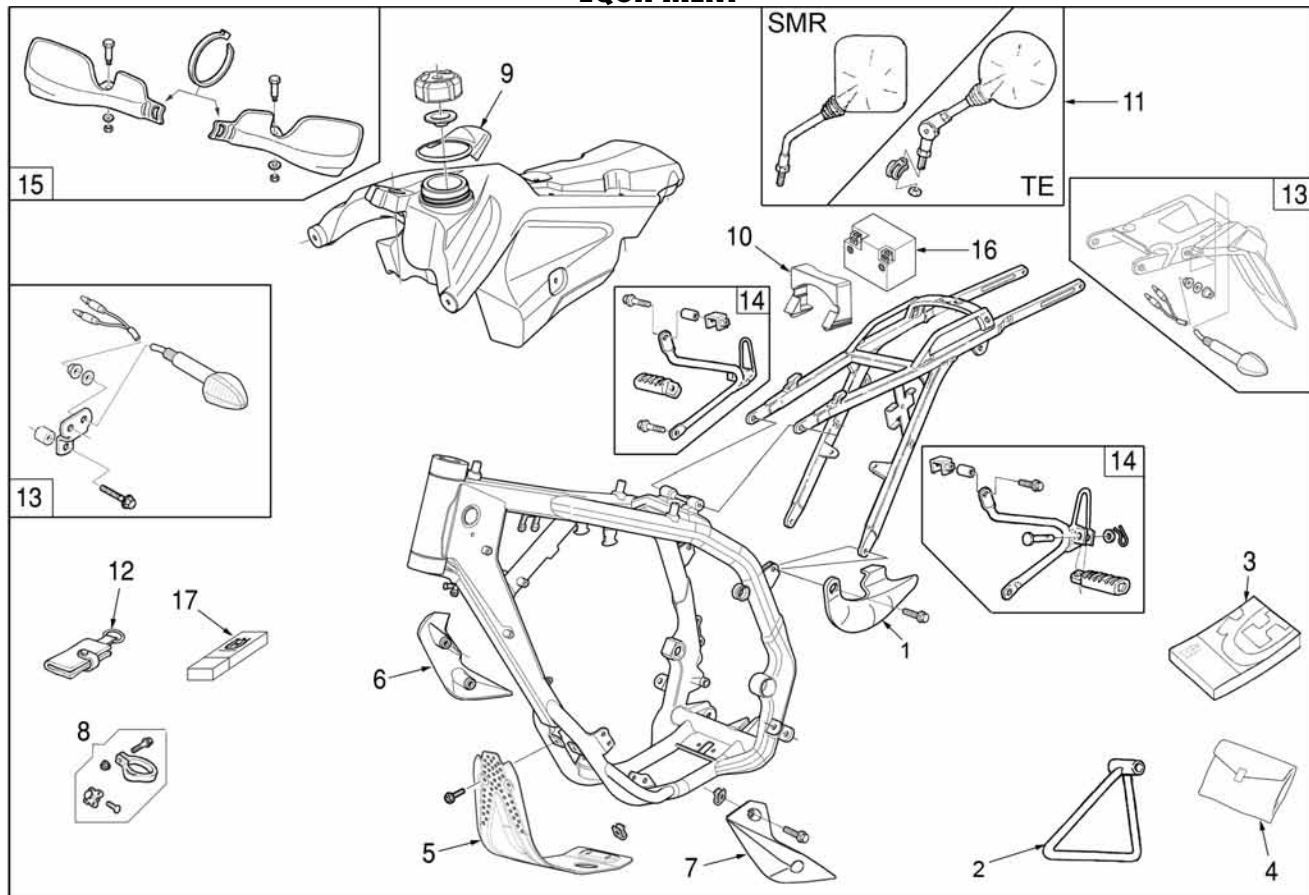


EQUIPMENT

Pos.	Code Nr.	NAME	MODELS
1	8000B1747	HEAT GUARD (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
2	800074016	SIDE STAND (1)	(TC-TXC)
3	8000H1343	MULTILANGUAGE QUICK MANUAL (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
4	8000A4296	CARBURETOR KIT KEIHIN 41 (1)	(TC-TXC 450/510)
5	8000B0157	ENGINE GUARD (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
6	8000H0188	R.H. ENGINE PROTECTION (1)	(TE-TC-TXC)
7	8000H0187	L.H. ENGINE PROTECTION (1)	(TE-TC-TXC)
8	8000B1530	HOOK KIT FOR RACE STARTING (1)	(TC-TXC)
9	8000B1390	PLUG PROTECTION (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
10	8000H0159	BATTERY HOLDER (1)	(TE-SMR-TXC)
11	8A0065437	R.H. REARVIEW MIRROR (1)	(TE)
	8B0065437	L.H. REARVIEW MIRROR (1)	(TE)
	8A00H1673	R.H. REARVIEW MIRROR (1)	(SMR)
	8000H1673	L.H. REARVIEW MIRROR (1)	(SMR)
12	800097615	HUSQVARNA KEY HOLDER (1)	(TE-SMR)
13	8000H1393	BLINKERS KIT (1)	(TE)
	8000H1701	BLINKERS KIT (1)	(SMR)
14	8000H1702	PASSENGER FOOTREST KIT (1)	(SMR)
15	8000H1394	HAND GUARDS KIT	(TE)
16	8000A1891	BATTERY 6AH	(TE-SMR-TXC)*
	8000H0864	BATTERY 7AH	(TE-SMR)*
17	8000H1700	"USB" MEMORY	(TE-SMR-TXC)

*: In alternative

EQUIPMENT



OPTIONAL PARTS LIST (TE)

Pos.	Code Nr.	NAME	MODELS
1*	8A0096837	REAR SPROCKET Z=47 (1)	310
	8B0096837	REAR SPROCKET Z=48 (1)	310-450-510
	8C0096837	REAR SPROCKET Z=49 (1)	310-450-510
	8D0096837	REAR SPROCKET Z=50 (1)	450-510
2*	800063829	DRIVE SPROCKET Z=14 (1)	310-450-510
	800063827	DRIVE SPROCKET Z=12 (1)	310-450-510
	800063830	DRIVE SPROCKET Z=15 (1)	310-450-510
3*	8000H0772	LICENCE PLATE HOLDER KIT RACING (1)	310-450-510
4	8000H0503	ENGINE GASKET KIT (1)	310
	8000H0942	ENGINE GASKET KIT (1)	450-510
5	8000B0373	ENGINE SEALS KIT (1)	310
	8000B0364	ENGINE SEALS KIT (1)	450-510
6	800098504	REAR SHOCK ABS. SPRING (K=5,4 Kg/mm) (1)	450-510
	8000H0076	REAR SHOCK ABS. SPRING (K=5,6 Kg/mm) (1)	310
7	8000H0590	DOUBLE MODE BUTTON (1)	310-450-510

OPTIONAL PARTS LIST (SMR)

Pos.	Code Nr.	NAME	MODELS
1*	8A00A4859	REAR SPROCKET Z=43	450-510
	8B00A4859	REAR SPROCKET Z=44	450-510
	8G00A4859	REAR SPROCKET Z=45	450-510
2*	800063829	DRIVE SPROCKET Z=14	450-510
3*	8000H0772	LICENCE PLATE HOLDER KIT RACING (1)	450-510
4	8000A5982	ENGINE GASKET KIT	450-510
5	8000B0364	ENGINE SEALS KIT	450-510
8*	8000B0591	KICKSTARTER KIT	450-510

OPTIONAL PARTS LIST (TC)

Pos.	Code Nr.	NAME	MODELS
1	8A0096837	REAR SPROCKET Z=47 (1)	450
	8B0096837	REAR SPROCKET Z=48 (1)	450
	8C0096837	REAR SPROCKET Z=49 (1)	450
2	800063827	DRIVE SPROCKET Z=12 (1)	450
	800063828	DRIVE SPROCKET Z=13 (1)	450
	800063830	DRIVE SPROCKET Z=15 (1)	450
4	8000H0943	ENGINE GASKET KIT (1)	450
5	8000A5736	ENGINE SEALS KIT (1)	450
6	800098504	REAR SHOCK ABS. SPRING (K=5,4 Kg/mm) (1)	450

OPTIONAL PARTS LIST (TXC)

Pos.	Code Nr.	NAME	MODELS
1	8B0096837	REAR SPROCKET Z=48 (1)	450-510
	8C0096837	REAR SPROCKET Z=49 (1)	450-510
	8D0096837	REAR SPROCKET Z=50 (1)	450-510
2	800063827	DRIVE SPROCKET Z=12 (1)	450-510
	800063829	DRIVE SPROCKET Z=14 (1)	450-510
	800063830	DRIVE SPROCKET Z=15 (1)	450-510
3	8000H0219	LICENCE PLATE HOLDER KIT RACING (1)	450-510
4	8000H0942	ENGINE GASKET KIT (1)	450-510
5	8000B0364	ENGINE SEALS KIT (1)	450-510
6	800098504	REAR SHOCK ABS. SPRING (K=5,4 Kg/mm) (1)	450-510
7	8000B1546	NOISE REDUCTION DEVICE (1)	450-510
11	8000B0452	SILENCER (TITANIUM) (1)	450-510

*: For racing only

OPTIONAL PARTS



1



2



3



4



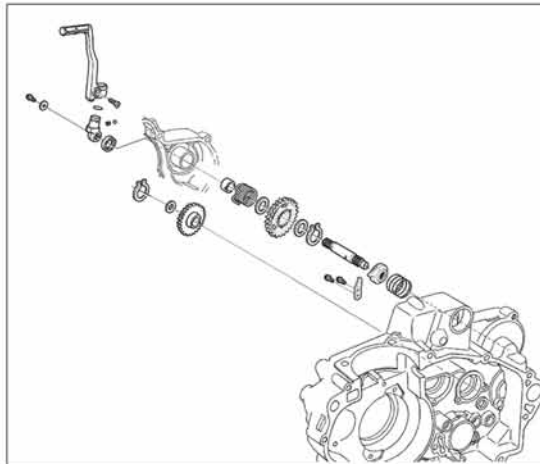
5



6



7



8



11

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.

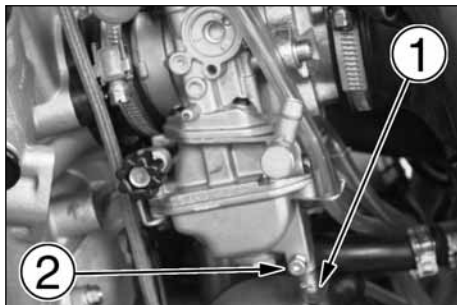
STORAGE (TC-TCXC)

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 28).
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate the points (listed in the Lubrication Section (Appendix A)).

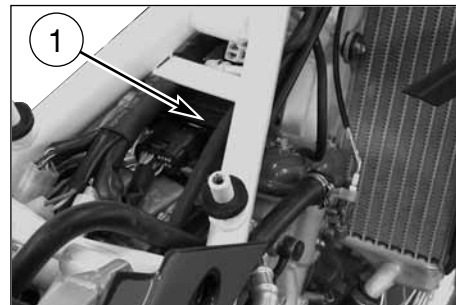
CLEANING

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) and the sensors group M.A.Q.S. (2) (page 87).



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,

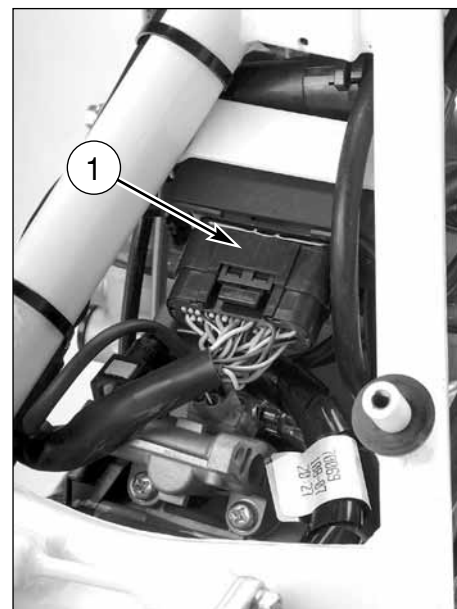
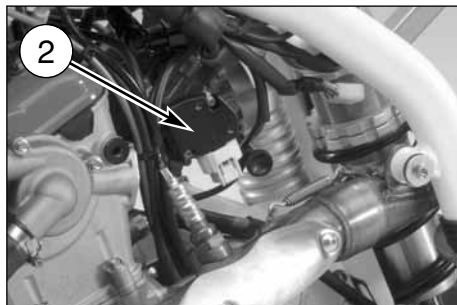


it is necessary **ABSOLUTELY TO AVOID THAT HIGH PRESSURE JETS OF WATER OR AIR come to contact with THE ELECTRICAL PARTS and any parts of the INJECTION SYSTEM, especially the electronic central unit (1) and the M.A.Q.S. unit (2).**

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



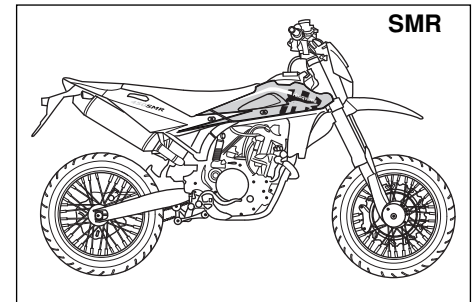
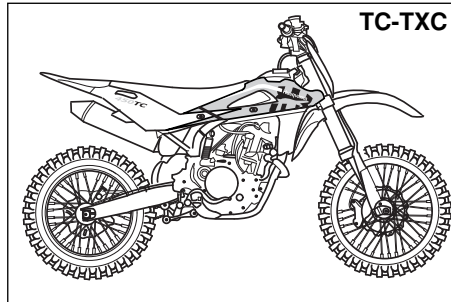
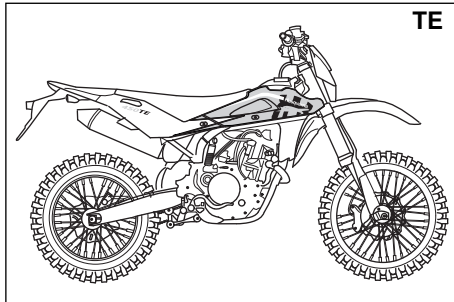
NOTES FOR USA/CDN MODEL

DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEEE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEEE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.**, ITS AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. TC-TXC: THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

Noise emission warranty

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers.



Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited.

Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

- (1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
- (2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

- 1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
- 2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
- 3) Lack of proper maintenance.
- 4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

Warning statement

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use.

Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

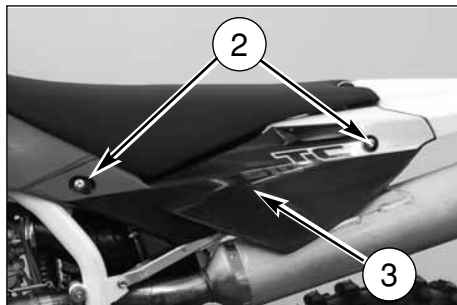
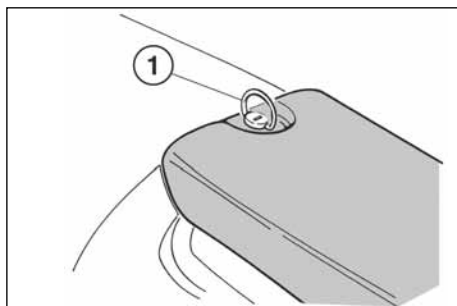
SPARK ARRESTER

The TE (USA), TXC TC models are equipped with a U.S. Forest Service approved spark arrester for maximum efficiency and performance.

" SPARK ARRESTER" MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS

Proceed as follows:

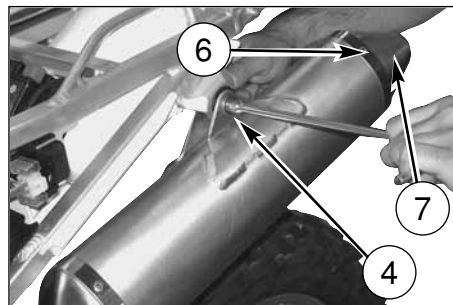
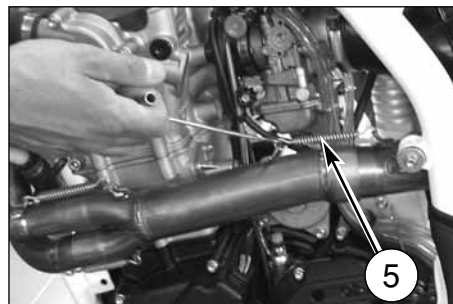
- A: First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and L.H. side panel (3).
Using an 8 mm T-shaped spanner on the outside and a 10 mm T-shaped spanner on the inside, remove the locking screw (4) of the muffler.



- B: Remove the spring (5) and with an 8 mm T-shaped spanner remove the screw (8); then pull out the muffler.

Note*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.

- C: remove the six rivets (6) and the endcap (7) from silencer's body;
D: examine SPARK ARRESTER conditions and remove, if necessary, carbon particles from the SPARK ARRESTER screen;
E: if necessary, inflate air on the SPARK ARRESTER screen, in the opposite direction in respect of the exhausted gas flow;

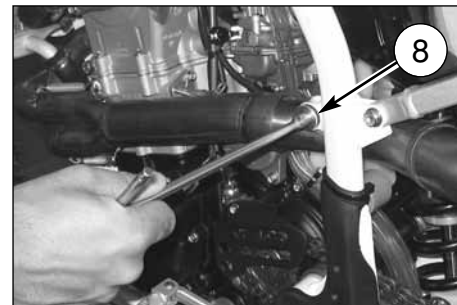


- F: assemble the front endcap on the silencer's body, mounting the screws in the correct position, providing a tight connection between endcap and silencer's body, using, if necessary, a silicone paste;

- G: re-assemble the silencer on motorbike, then L. H. side panel and saddle.

Due to the SPARK ARRESTER position on the silencer, if you need only to check the SPARK ARRESTER conditions you can:

- A: disassemble the silencer from motorbike;
B: check SPARK ARRESTER conditions simply looking into the silencer from front endcap opening;
C: if the check is positive, you can proceed in re-assembling the silencer on the motorbike;
D: if the check is negative, proceed with the maintenance and cleanout procedure.



NOTES FOR "AUS" MODEL

Tampering Warning:

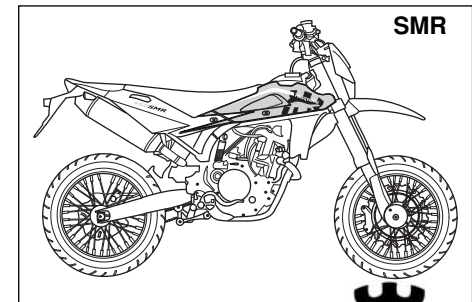
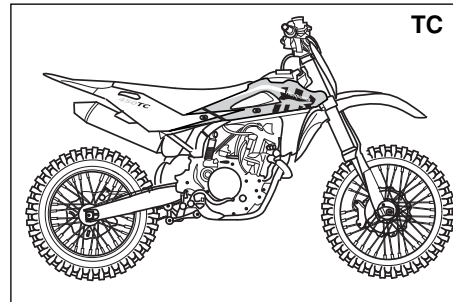
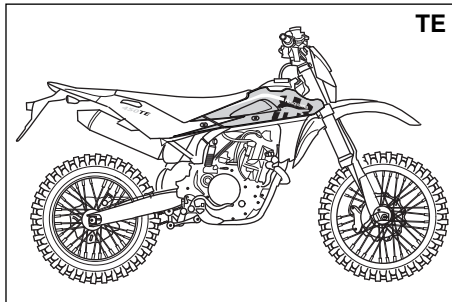
Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

- 1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
- 2) The use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

- 1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
- 2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
- 3) Lack of proper maintenance.
- 4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.



ALPHABETIC INDEX

	Page
A	
Adjusting the carburetor	32
Adjusting the clutch	39
Adjusting the driven transmission	49
Adjusting the fork	42, 44
Adjusting the front brake control lever	37
Adjusting the headlamp	82
Adjusting the idle	32
Adjusting the rear brake idle stroke	38
Adjusting shock absorber hydraulic brake	48
Adjusting shock absorber preload spring	47
Adjusting the rear brake pedal position	38
Adjusting the steering bearing play	34
Adjusting the suspensions according to the track special conditions	41
Adjusting the throttle cable	31
B	
Battery	78
Brakes	55
Brake disc cleaning	59
Brake disc warpage	58
Brake disc wear	58
Brake pad assembly	57
Brake pad wear	56
Brake pad disassembly	56
C	
Carburettor	8
Carburettor starter	13
Chain lubrication	50
Checks after every competition	88
Checks during running in	20
Check of air filter	34
Check of chain, pinion, crown wear	50
Check of clutch fluid level	39
Check of cooling fluid	29
Check of front brake fluid level	37
Check of engine oil	28
Check of rear brake fluid level	39
Cleaning the air filter	34
Clutch	8
Clutch control	18
Coolant replacement	30
Cooling fluid	10
Control position	7
D	
Digital instrument	14
Driven transmission chain	8
E	
Engine assembling fits	72
Electric diagram	75, 77
Electric elements	70
Engine lubrication	10
Engine oil replacement	28
Engine start (TC)	23
Engine start (TE-SMR)	21
Engine stop	27
F	
Filling the braking system	60
Fluid change	59
Fork oil level	43, 45
Fuel	14
Fuel cock	11
Front brake control	19
Front braking system bleeding	62-64
Front fork	9
G	
Gearbox control	19
Gearbox outlet pinion	8
General cleaning	88
H	
Handlebar commutators	18
Handlebar position change	46
Headlamp bulbs replacement	80
Hydraulic clutch bleeding	40
I	
Ignition	11
Important notice	3
Injection	11
L	
Lamp light plate replacement	81
Long inactivity	88
M	
Motorcycle stop	27
Muffler on the exhaust	67
O	
Oil filters replacement	28
Overhauling the wheels	69
P	
Pad cleaning	57
Parts replacement	3
Pilot lights	14
Preliminary checks	20
R	
Rear brake control	19
Rear braking system bleeding	65
Rear pinion	8
Rear damper	9
Rear taillight bulb replacement	80
Removing the front wheel	52
Removing the rear wheel	54
Running in	21
S	
Steering lock	17
Side stand	12
Spark arrester	94
Spark plug	8
Spark plug check	33
Starting decompressor	22
T	
Throttle control	17
Tires	9, 55
V	
Vehicle identification number	5
Voltage regulator	33
W	
Wheel pin bending	69
Wheel spokes	69
Wheels	9, 52

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" fait partie intégrantes du motorcycle et donc il doit rester joint 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.

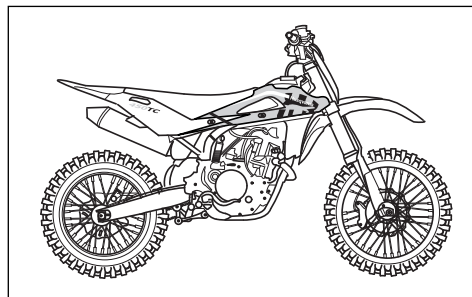
Dans les motocyclette de competition, chaque détail est vérifié après toutes les races pour garantir le meilleur performances. Pour le correct fonctionnement de la motocyclette, c'est nécessaire suivre le tableau de control et maintien dans l'Appendice A.

AVIS IMPORTANT

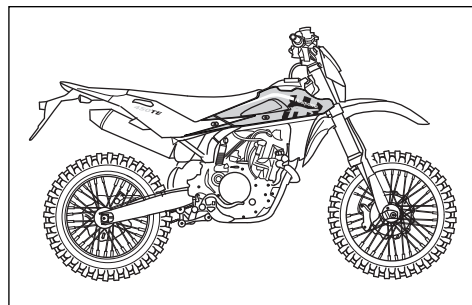
1) Les modèles **TC** êtes motorcycles DE COMPÉTITION et ils sont garantis exempté par défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif se trouve dans l'Appendice A.

2) Les modèles **TE** et **SMR** êtes motorcycles pour emploi ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ) garantis exempté par défauts et couvert par garantie juridique, à la condition que je sois MAINTENUE LA CONFIGURATION DE SÉRIE et respectée le tableau d'entretien reporté au page 7 (Appendice A).

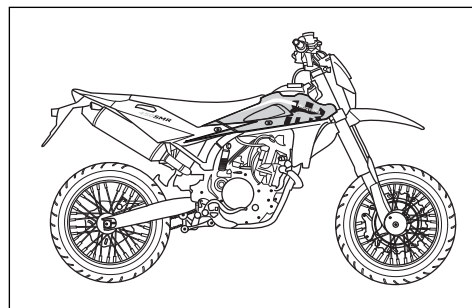
Si les modèles TE et SMR ils vinssent transformés en motorcycles DE COMPÉTITION (AVEC LA PLEINE PUISSANCE), le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif est reporté dans l'Appendice A.



MOTOCROSS



ENDURO



SUPERMOTARD



IMPORTANT

Pour la reconnaissance de la garantie il fera à la référence la CONFIGURATION DU VÉHICULE, comme de suite décrit:

- A) MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER: AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ
- B) MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

Cette motocyclette n'était pas projeté pour parcourir longs trajets avec le moteur toujours au maximum des tours comme peut se passer en occasion des longs trajets sur routes ou autoroutes. Longs trajets au plein gaz peuvent causer des dégats au moteur. Cette motocyclette présent un setup pour les compétitions et donc le maximum des performances sont garantis avec seulement un pilote. L'utilisation dans les circuits ou tout terrain avec un passager n'est pas conseillé.

Rappeler TOUJOURS que ces motocyclettes ont été projetées pour usage sportif où les conditions sont très différentes de celles d'un usage routier normal.

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

NOTE: la garantie DÉCHOIT en cas de location du motorcycle.

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.**
- **Étant 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.....	8
TABEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS	10
COMMANDES	11
MODE D'EMPLOI DE LA MOTO	20
EMPLACEMENT DES COMPOSANTS ÉLECTRIQUES/ SYSTEME ELECTRIQUE.....	70-77
FOURNITURES	84-85
ELEMENTS EN OPTION.....	86-87
APPENDICE.....	88
OPERATIONS DE PRÉ LIVRAISON	91
INDEX ALPHABETIQUE.....	92
ENTRETIEN PERIODIQUE -REGLAGES	APPENDICE A

Avis

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

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

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

ELEMENTS D'IDENTIFICATION

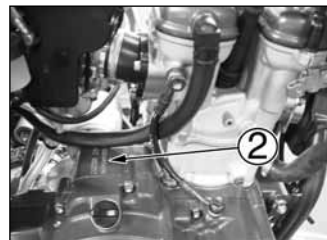
Le numéro d'identification moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du cadre.

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.

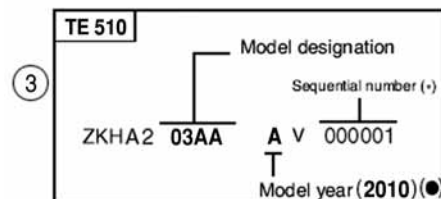
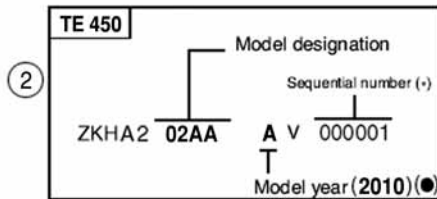
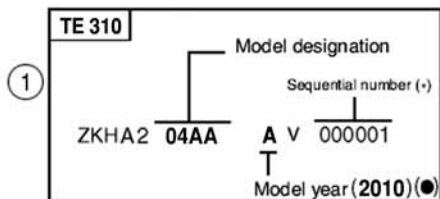
NUMÉRO DE CADRE

NUMERO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE

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



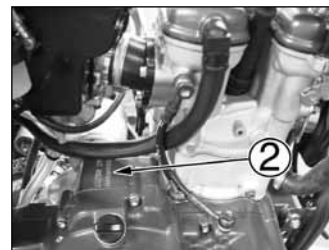
1. Matricule cadre
2. Matricule moteur



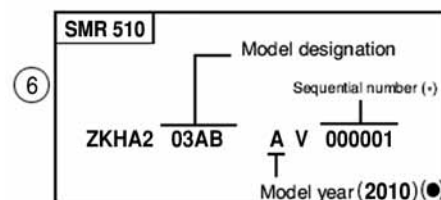
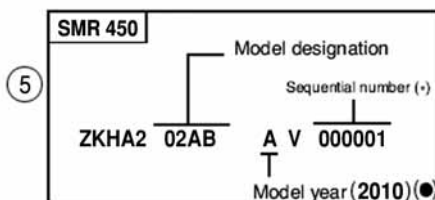
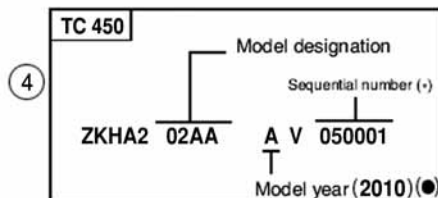
(*): N° progressive
(●): An du modèle

NUMERO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE

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



1. Matricule cadre
2. Matricule moteur

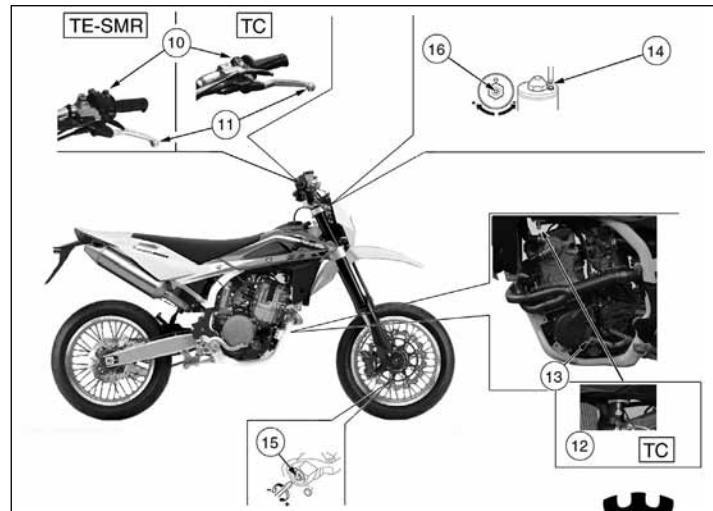
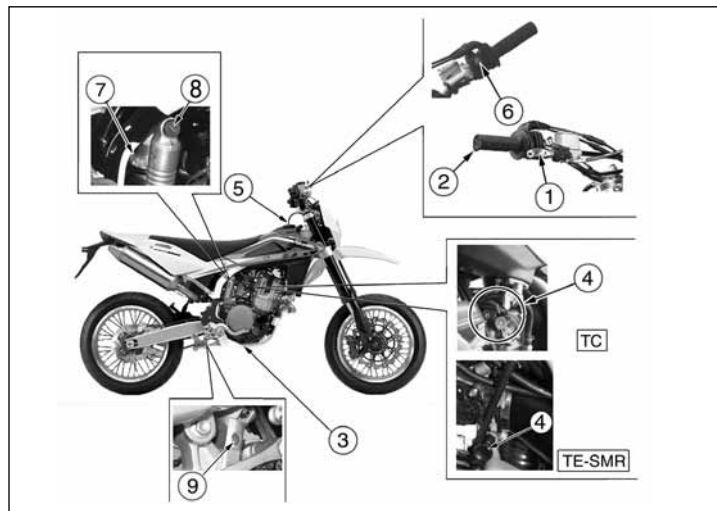


(*): N° progressive
(●): An du modele

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. Commutateur droite (démarrage électrique moteur)
7. Réglage précharge ressort amortisseur
8. Réglage compression amortisseur (basse et haute vitesses d' amortissement)
9. Réglage extension amortisseur

10. Commutateur gauche (TE, SMR)
11. Bouton d'arrêt moteur (TC)
12. Levier commande embrayage
13. Robinet carburant
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, (TE-SMR) avec electro-ventilateur
Alésage (310).....	mm 83
Alésage (450-510).....	mm 97
Course (310).....	mm 55
Course (450).....	mm 60,76
Course (510).....	mm 67,8
Cylindrée(310).....	cm ³ 297,6
Cylindrée (450).....	cm ³ 449
Cylindrée(510).....	cm ³ 501
Rapport volumétrique.....	12,9:1
Démarrage (TC).....	a pédale (avec dispositif de décompression automatique)
Démarrage (SMR) électrique (avec dispositif de décompression automatique)	
Démarrage (TE).....	électrique et a pédale (avec dispositif de décompression automatique)

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 décharge inductive (TE-SMR) ou capacitive (TC) avec avance variable à contrôle digital

Bougie typeNGK CR8EB
Distance électrodes bougie0,7 mm

ALIMENTATION

Type (TE-SMR).....injection électronique

Type (TC 450) "Keihin" FCR-MX 41 avec pompe de reprise et capteur position du papillon carburateur

Diamètre diffuseurmm 41

Gicleur principal180

Gicleur ralenti45

Gicleur de starter85

Jet starter airmm 4

Gicleur d'air principal.....200

Gicleur d'air de ralenti.....100

Flotteur.....g 11,2

Soupape gaz15M

Épingle coniqueOBDVR

Cran fix. épingle.....5ème

Vis air ouvertetours 2

TRANSMISSION PRINCIPAL

Pignon moteur - Couronne embrayage (310).....Z 24 - Z 88

Pignon moteur - Couronne embrayage (450-510).....Z 23 - Z 63

Rapport de transmission (310).....3,666

Rapport de transmission (450-510).....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)

Rapports di trasmissione (TC)

1ère vitesse.....1,866 (z 28/15)

2ème vitesse.....1,444 (z 26/18)

3ème vitesse.....1,263 (z 24/19)

4ème vitesse.....1,086 (z 25/23)

5ème vitesse.....0,954 (z 21/22)

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TE 310).....Z 13 - Z 50

Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TE 450-510).....Z 13 - Z 47

Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TC 450).....Z 14 - Z 50

Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (SMR 450-510).....Z 15 - Z 42

Rapport de transmission (TE 310).....3,846

Rapport de transmission (TE 450-510).....3,615

Rapport de transmission (TC 450).....3,571

Rapport de transmission (SMR 450-510).....2,800

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION

1ère vitesse (TE 310)	28,205
1ère vitesse (TE 450-510)	19,806
1ère vitesse (TC 450)	18,261
1ère vitesse (SMR 450-510)	15,339
2ème vitesse (TE 310)	22,721
2ème vitesse (TE 450-510)	15,955
2ème vitesse (TC 450)	14,130
2ème vitesse (SMR 450-510)	12,356
3ème vitesse (TE 310)	18,803
3ème vitesse (TE 450-510)	13,204
3ème vitesse (TC 450)	12,357
3ème vitesse (SMR 450-510)	10,226
4ème vitesse (TE 310)	15,329
4ème vitesse (TE 450-510)	10,764
4ème vitesse (TC 450)	10,633
4ème vitesse (SMR 450-510)	8,336
5ème vitesse (TE 310)	12,974
5ème vitesse (TE 450-510)	9,111
5ème vitesse (TC 450)	9,338
5ème vitesse (SMR 450-510)	7,056
6ème vitesse (TE 310)	11,491
6ème vitesse (TE 450-510)	8,069
6ème vitesse (SMR 450-510)	6,249

CADRE

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

SUSPENSION AVANT

Type à fourche téléhydraulique à tiges renversées et goujon avancé (reglabé en compression et extension); tiges ø 48 mm (TE 450-510, TC 450) ou ø 50 mm (TE 310/EU, SMR 450-510)
Levée sur l'axe jambes.....(TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

SUSPENSION ARRIERE

Type.....progressive avec monoamortisseur hydraulique
Levée roue (TC-TE).....296 mm
Levée roue (SMR).....290 mm

FREIN AVANT

Type.....à disque fixe ø 260 mm de type "Wave" avec commande hydraulique et pince flottante (TE, TC);
à disque flottant ø 320 mm de type "Wave" avec commande hydraulique et pince fixe radiale (SMR)

FREIN ARRIERE

Type.....à disque flottant ø 240 mm de type "Wave" avec commande hydraulique et pince flottante.

JANTES

Avant (TE, TC).....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 1,6x21"
Avant (SMR).....SANREMO en alliage léger: 3,50x17"
Arrière (TE).....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 2,15x18"
Arrière (TC).....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 2,15x19"
Arrière (SMR).....SANREMO en alliage léger: 4,25x17"

PNEUS

Avant
(TE).....Michelin ENDURO COMP. 3 ou Pirelli MT 83 Scorpion ou 90/90x21"
(TC).....Pirelli 51R-MT 32A; ou Dunlop D756; 80/100 x 21"
(SMR).....Pirelli MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Arrière
(TE).....Michelin ENDURO COMP. 3 ou Pirelli MT 83 Scorpion; 120/90x18" (310); 140/80x18" (450-510)
(TC).....Pirelli NHS (62) MT 32; ou Dunlop D756; 110/90-19"
(SMR).....Pirelli MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Pression de gonflage
froid (avant TC).....0,9÷1,0 Kg/cm²
Pression de gonflage
à froid (arrière TC).....0,8÷0,9 Kg/cm²

(*) Pression de gonflage
froid (avant TE).....0,9.1,0 Kg/cm²
(*) Pression de gonflage
froid (arrière TE).....0,8.0,9 Kg/cm²

(●) Pression de gonflage
froid (avant TE).....1,1 Kg/cm²
(●) froid (arrière TE).....1,0 Kg/cm²

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

(●) Pression de gonflage
froid (avant SMR).....1,8 kg/cm² seul conducteur

(●) Pression de gonflage
froid (avant SMR).....2,0 kg/cm² conducteur et passager

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

(●) Pression de gonflage
froid (arrière SMR).....2,0 kg/cm² seul conducteur

(●) Pression de gonflage
froid (arrière SMR).....2,2 kg/cm² conducteur et passager

(●) Usage routie

(-) En case d'un emploi pour activités sportive



DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE

Empattement (TC-TE)mm 1483
Empattement (SMR)mm 1445

Longueur totale (TC)mm 2195
Longueur totale (TE)mm 2267
Longueur totale (SMR)mm 2163

Largeur maximm 820

Hauteur maxi (TC-TE)mm 1285
Hauteur maxi (SMR)mm 1250

Hauteur selle (TC)mm 968
Hauteur selle (TE)mm 963
Hauteur selle (SMR)mm 920

Garde au sol mini (TC-TE)mm 300
Garde au sol mini (SMR)mm 245

Poids net à sec (TC 450)kg 103,5
Poids net à sec (TE 310)kg 107
Poids net à sec (TE 450-510)kg 111
Poids net à sec (SMR 450-510)kg 120,5

Contenance réservoir d'essence, comprise une réserve
(TE-SMR) de l 1,8l 7,2

Liquide circuit de refroidissementl 1,1 ÷ 1,3

Huile carter
Vidange huile et changement du filtrel 1,7
Vidange huilel 1,5

TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Huile de graissage moteur, boîte des vitesses, transmission primaire
CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Liquide réfrigérant moteur
CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Liquide système de freinage
CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Liquide de embrayage
CASTROL FORK OIL 10W

Lubrification par graisse
CASTROL LM GREASE 2

Lubrification par chaîne transmission secondaire
CASTROL CHAIN LUBE RACING

Huile fourche avant
Marzocchi: CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W - Kayaba: KHL15-11

Huile pour l'amortisseur arrière
CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W

Protection contacts électriques
CASTROL METAL PARTS CLEANER

Bouche-trous pour radiateurs
AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMMANDES

ROBINETS CARBURANT (TC)

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.

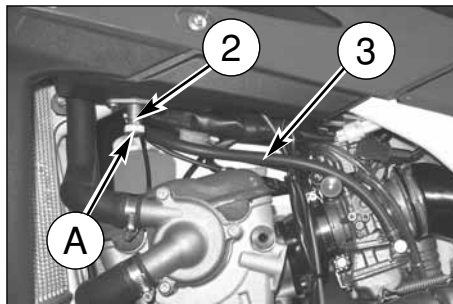
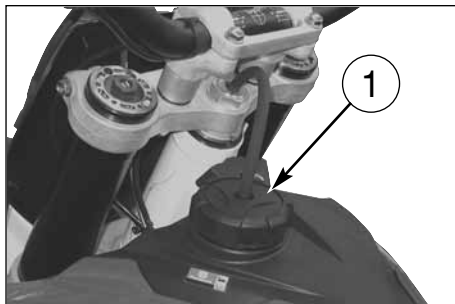
ATTENTION*: Durant les opérations sur le robinet carburant, veillez à ne jamais toucher le moteur chaud.

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.

MOTEUR A INJECTION (TE-SMR)

Sur les véhicules équipés d'un moteur à injection, la pompe à essence est incorporée au réservoir et le circuit d'alimentation en carburant est dépourvu de robinet. L'indication de la réserve est signalée sur le tableau de bord numérique par le voyant correspondant (voir page 14).



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

BEQUILLE LATÉRALE

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

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

Contrôler la béquille latérale périodiquement (tu vois "Fiche d'entretien périodique"); vérifier que les ressorts ne soient pas endommagés et que la béquille latérale se remue librement. Dans le cas où la béquille latérale devint bruyant, lubrifier le pivot (A) de fixation.

CARBURANT

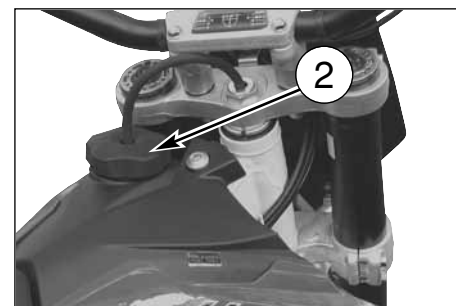
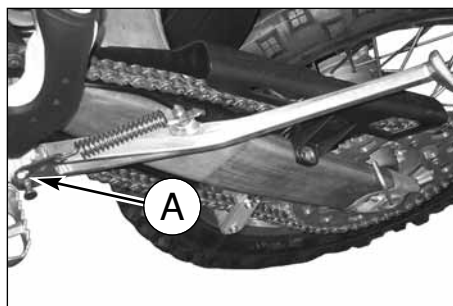
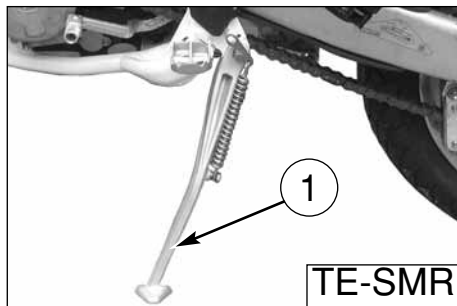
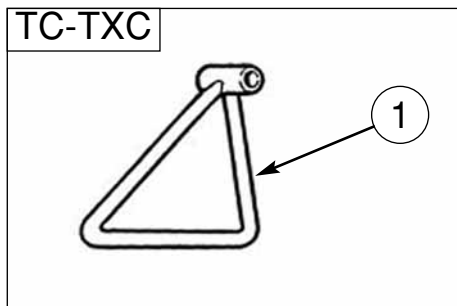
Carburant recommandé: essence SANS PLOMB à 98 octanes.

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

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

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

ATTENTION*: Ne jamais remplir le réservoir au-delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (2) du réservoir soit bien fermé.



STARTER CARBURATEUR (TC)

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 (°)

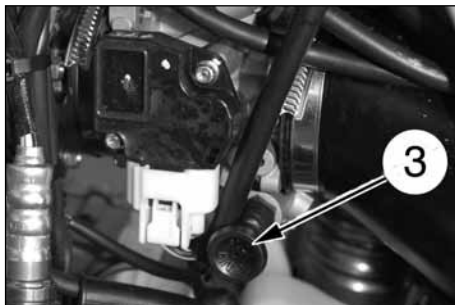
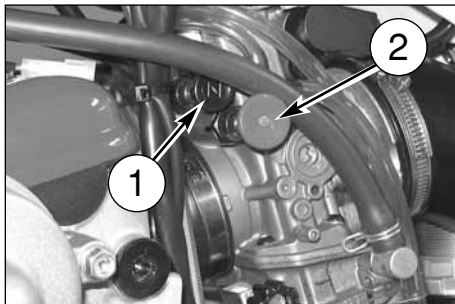
2) POMMEAU ROUGE:
démarrage au CHAUD (°)

(°) Voir page 23

DEMARRAGE A FROID (TE-SMR)

Pour le démarrage à froid, les versions avec moteur à injection sont munies d'un bouton de couleur noire (3) situé à gauche du corps papillon.

Tirer le bouton vers l'extérieur pour ouvrir le starter, agir en sens inverse pour fermer.



INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS (TE-SMR)

Le motorcycle est équipé avec un instrument digital sur lequel sont montées 3 voyants indicateurs aussi: de route, indicateurs de direction et réserve carburant.

- 1- Voyant BLEU "De route"
- 2- Voyant VERT "Indicateurs de direction"
- 3- Voyant ORANGE "Réserve carburant" (1,8 l)

En tournant la clé de démarrage en position IGNITION l'écran de l'instrument (couleur ambre) s'allume.

NOTES

- À chaque raccordement avec la batterie, pour les premier 2 secondes apparait la version du SW de contrôle; terminée la phase de contrôle, l'instrument visualise la dernière fonction fondée.
- À chaque extinction du moteur, il cesse la visualisation des fonctions de l'instrument .
- Le passage d'une fonction à l'autre et le zéro tage relatif, il doit être effectué par la touche SCROLL (A).

- Les fonctions, qu'ils peuvent sélectionner dans l'ordre, sont les suivante:

- 1- SPEED / ODO (figure 1, page 14)
- 2- SPEED / (figure 2, page 15)
- 3- SPEED / TRIP (figure 3, page 15)
- 4- SPEED / CHRONOMETRE (figure 4, page 15)
- 5- SPEED / RPM (Indication numérique) (figure 5, page 16)
- 1- SPEED / ODO (figure 1, page 14)

IMPORTANT: En cas de MALFONCTIONNEMENT DU SYSTÈME D'ALIMENTATION À INJECTION, le signal FAIL apparaît sur le côté droit de l'écran de l'instrument (voir page 16) : dans ce cas, adressez-vous au Concessionnaire HUSQVARNA.

1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (figure 1)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph
- ODO: odomètre - Indication max: 99999 km

Pour passer de km au miles ou de miles à km procéder de la manière suivante:

- 1) visualiser l'illustration 1, éteindre le moteur et presser le bouton SCROLL (A).
- 2) tourner la clé de démarrage en position IGNITION en tenant pressé le bouton SCROLL (A) jusqu'au moment où apparaîtra le symbole "Km/h".
- 3) ensuite, s'afficheront alternativement "Km/h" et "Mph Miles", appuyer à nouveau sur le bouton SCROLL (A) au moment où s'affiche l'unité de mesure que l'on souhaite utiliser.



2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph;
- CLOCK: montre- Indication de 0:00 à 23:59:59.

Pour régler la montre, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes pour développer les heures; relâché le bouton, après 3 secondes il est possible de développer les minutes;

3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph;
- TRIP 1: distance- Indication max: 999,9 km (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).

Pour régler le TRIP, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes.

4- SPEED / CHRONOMETRE (STP) (figure 4)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph;
- STP 1: temps de parcours en km-mi
- Indication de 0:00 à 99:59:59 (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).

Le compteur STP on active en pressant le bouton SCROLL (A), pour plus de 3 secondes.

- Phase 1: activation fonction;
- Phase 2: stop aux compteurs;
- Phase 3: zéro tage STP
- Phase 4: activation fonction;
- Phase 5: stop aux compteurs;

.....
et si de suite



5- SPEED / RPM NUMERIQUE (figure 5)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 Km/h o 299 mph
- RPM NUMERIQUE: MIN. 500, MAX 14250.

Sur l'écran de l'instrument apparaissent également les informations relatives au "Point mort" et à un éventuel "Malfunctionnement" du système d'alimentation à injection ; cette dernière information apparaît avec priorité absolue par rapport à toute autre.

POINT MORT : si la vitesse est inférieure à 20 Km/h, la condition de "Point mort" (Neutral) est indiquée par un N devant la valeur de la vitesse.

MALFONCTIONNEMENT : en cas de "Malfunctionnement du système d'alimentation à injection", le signal "FAIL" apparaît dans la partie droite de l'écran de l'instrument.



POIGNEE DES GAZ

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

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.

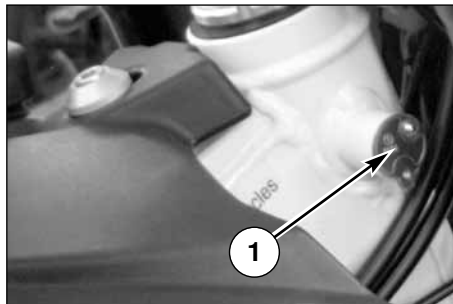
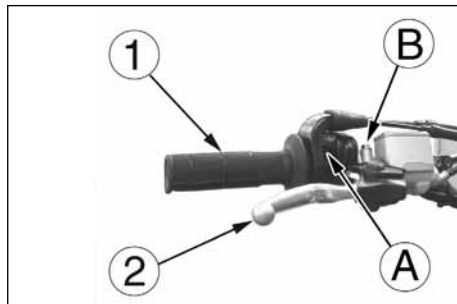
BLOC DE DIRECTION (TE-SMR)

À droite de la moto a été assemblé un bloc-direction (1).

Pour bloquer la direction, agir comme suit:

tournez le guidon à gauche, introduire la clé dans la serrure et la tourner en sens antihoraire. Pousser la clé vers l'intérieur et, si nécessaire, tourner le guidon dans les deux sens. Tournez la clé en sens horaire et l'extraire de la serrure.

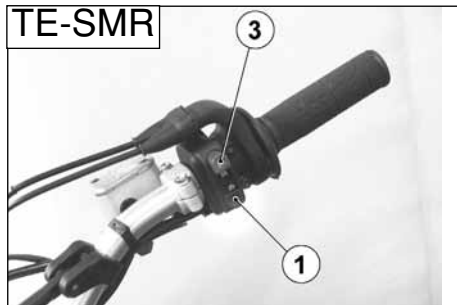
Pour débloquer la direction, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse.



COMMUTATEUR DROIT SUR LE GUIDON (TE-SMR)

Le commutateur droit a les fonctions suivantes:

- 1) Bouton de démarrage moteur
- 3) Interrupteur démarrage - arrêt moteur



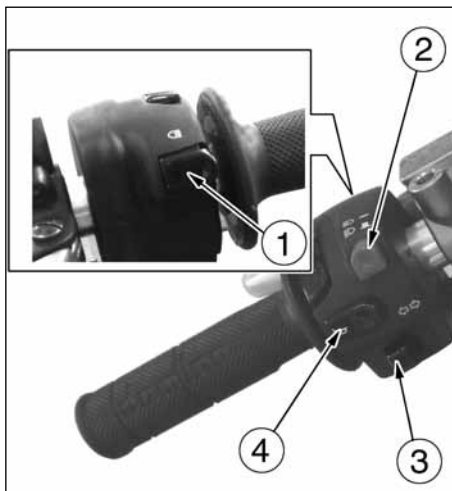
COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON (TE-SMR)

Le commutateur gauche a les fonctions suivantes:

- 1) Flash d'avertissement (retour automatique)
- 2) Commande sélection feu de route
- Commande sélection feu de croisement
- 3) Indicateurs de direction gauche (retour automatique)
Indicateurs de direction droite (retour automatique)

Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois retourné au centre.

- 4) Avertisseur acoustique



BOUTON D'ARRÊT MOTEUR (TC)

Ce bouton (1) est placé sur le côté gauche du guidon, auprès la commande de l'embrayage.

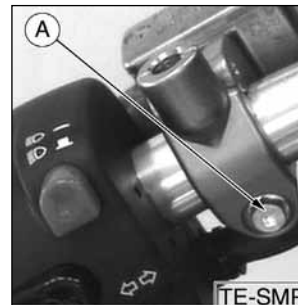
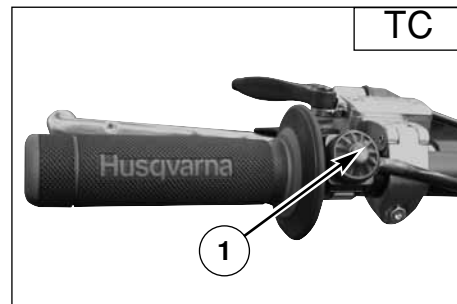
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

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. Les modèles TE et SMR dans l'action de freinage, un interrupteur d'arrêt allume le feu arrière.

COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES

Le levier (1) 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.

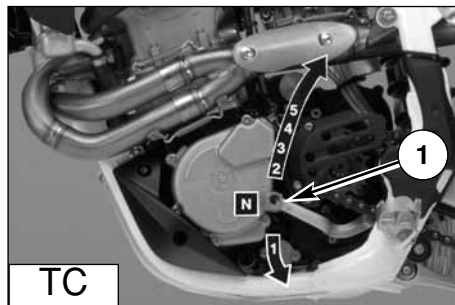
Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

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.

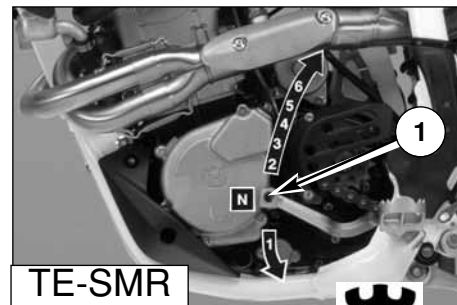
ATTENTION*: Ne pas ralentir en réchauffant les vitesses quand on se trouve à une vitesse qui pourrait amener le moteur à s'emballer ou bien faire perdre l'adhérence à la roue arrière, si la vitesse immédiatement inférieure devait être sélectionnée.

N: Point mort

N: Point mort



TC



TE-SMR



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.

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

2. Contrôle des commandes

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

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

3. Contrôle des freins

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

Contrôler le fonctionnement.

4. Contrôle des suspensions

Comprimer la fourche et la suspension arrière.

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

5. Contrôle des roues

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

Contrôler les jantes et les pneumatiques.

Contrôler la pression des pneus.

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

Contrôler l'usure des rouleaux, du pignon et de la couronne.

S'assurer que la chaîne soit correctement réglée et lubrifiée.

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

Contrôler que le filtre soit propre.

Contrôler les raccords en caoutchouc et les colliers.

8. Contrôle du système d'échappement

Contrôler les montages et vérifier les ruptures éventuelles

Contrôler les silencieux.

9. Contrôle des couples de serrage

A. Bougie (voir page. 33).

B. Vérification générale des serrages.

Contrôle de direction

Contrôler le jeu des roulements de la direction.

11. Contrôler le système électrique (TE-SMR)

Démarrer le moteur et contrôler que les phares, le feu de stop, les indicateurs de direction, les voyants sur le tableau de bord et l'avertisseur acoustique fonctionnent régulièrement.

ATTENTION* : Pour ne pas provoquer des dommages sérieux au motocycle 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 vindage 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 69);

- CONTROLE DU SERRAGE ROUES;

- CONTROLE DU SERRAGE GOUPILLE FOURCHE;

- CONTROLE DU REGLAGE CHAÎNE (voir page 49);

- CONTROLE DU JEU DES ROULEMENTS DE LA DIRECTION (voir page 36);

- CONTROLE DU SERRAGE DU GUIDON;

- CONTROLE DU SERRAGE DU MOTEUR SUR LE CADRE;

- CONTROLE DU SERRAGE DU RACCORD D'ASPIRATION;

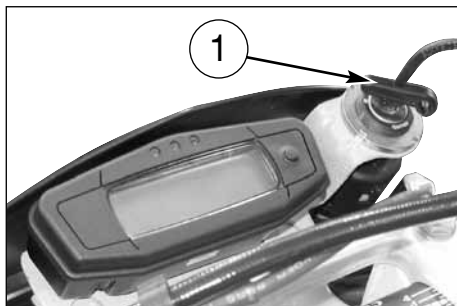
- CONTROLE DU SERRAGE ECROUS, TÊTE ET CYLINDRE;

CONTRÔLER FRÉQUEMMENT L'ÉTAT DE CHARGE DE LA BATTERIE (voir page 78)

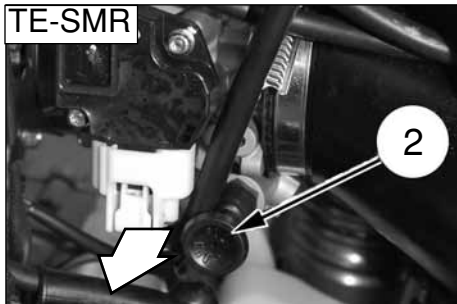
DÉMARRAGE DU MOTEUR (TE-SMR)

Au moteur froid, c'est-à-dire après arrêt prolongé du motorcycle ou en présence de basse température ambiante, opérer de la manière suivante:

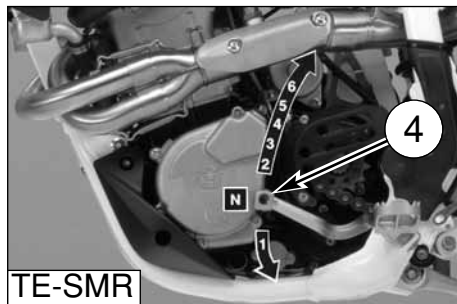
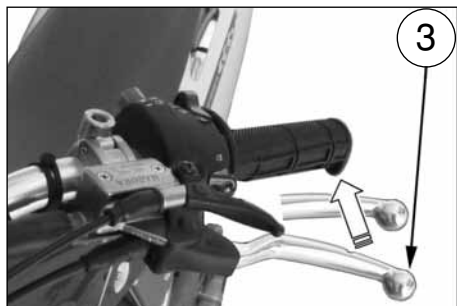
- 1) placer la clé (1) de l'interrupteur d'allumage dans la position IGNITION (le ronflement qui se produit en tournant la clé sur IGNITION est dû à la pompe à carburant qui met le circuit d'alimentation sous pression);
- 2) tirer le pommeau (2) du starter;



TE-SMR



- 3) tirer le levier (3) de l'embrayage;
- 4) placer la pédale (4) de la boîte de vitesses dans la position de point mort et relâcher le levier de commande embrayage;
- 5) presser le commutateur démarrage-arrêt moteur (5) ensuite le bouton (6). Ramener le pommeau (2) de starter dans sa position initiale dès que le moteur tient le ralenti. Pour le démarrage à chaud, NE PAS mettre le starter. Ne pas faire fonctionner à moteur froid à haut régime pour permettre le réchauffement de l'huile et sa circulation à tous les endroits qui ont besoin de graissage.



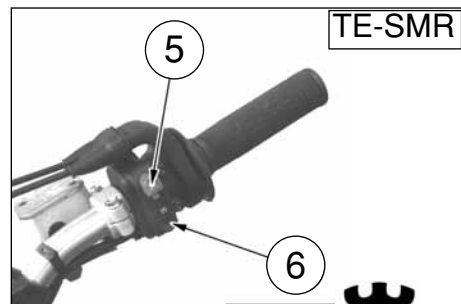
TE-SMR

NOTE

Sur le support du levier d'embrayage est monté un interrupteur de sûreté qu'il permet d'effectuer le démarrage SEUL avec boîte de vitesse au point mort ou avec une vitesse engagée et levier d'embrayage tirée.

IMPORTANT

NE JAMAIS EFFECTUER LE DEMARRAGE SI LA BATTERIE N'A PAS ETE CONNECTEE DANS LE CIRCUIT.



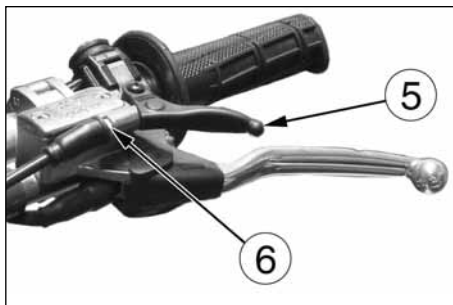
TE-SMR



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).



DÉMARRAGE DU MOTEUR (TC)

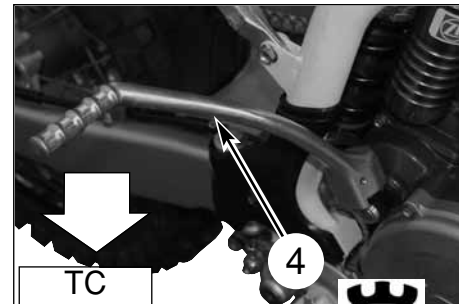
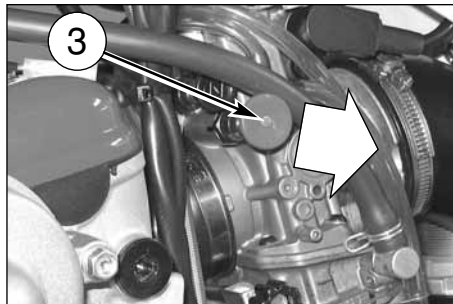
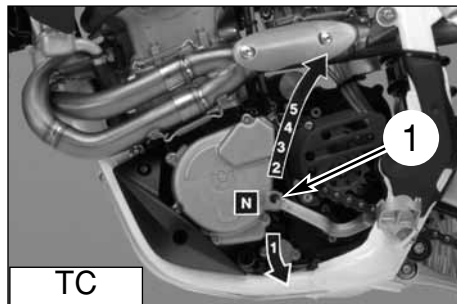
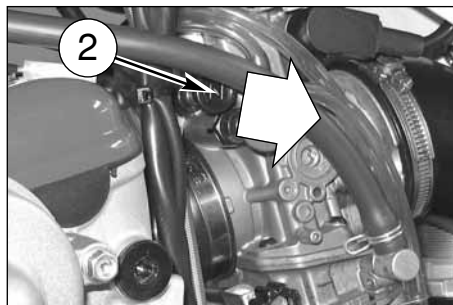
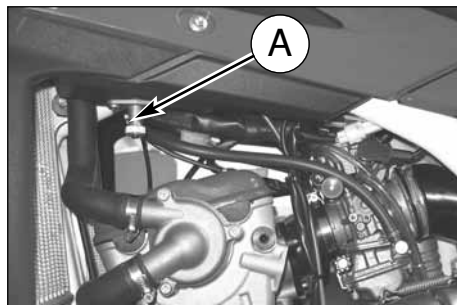
Procéder de la manière suivante:

- 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 (pommeau NOIR 2 pour le démarrage au froid *, pommeau ROUGE 3 pour le démarrage à chaud);

- 4) baisser la pédale de démarrage (4) jusqu'à trouver résistance (piston au P.M.H.);

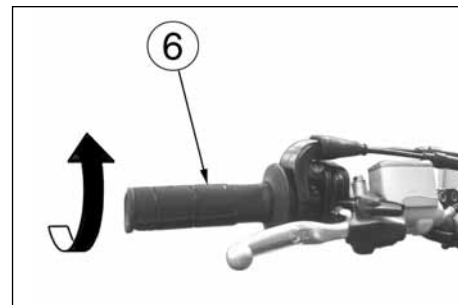
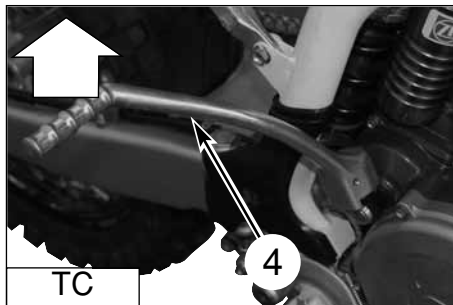
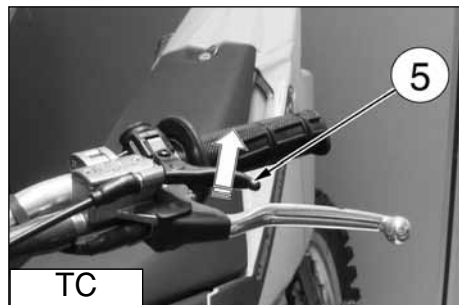
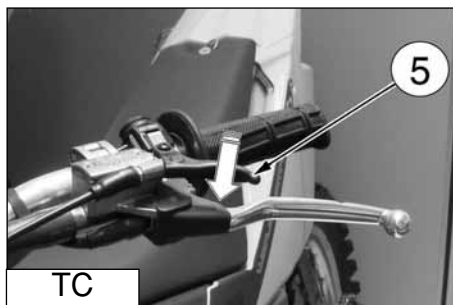
***: c'est-à-dire après arrêt prolongé du motorcycle ou en présence de basse température ambiante.**



5) tirer le levier (5) et baisser ultérieurement, d'une course limitée, la pédale jusqu'à gagner la résistance susdite (franchissement du P.M.H.);

6) à ce point, relâcher le levier (5) et la pédale (4);

7) en cas de DÉMARRAGE Au FROID, tourner complètement pour 2 fois le poignée (6) du commande du gaz (en cas de démarrage à chaud NE PAS effectuer cette opération);



8) baisser COMPLÈTEMENT la pédale (4) jusqu'à le le démarrage du moteur.

AU MOTEUR CHAUD: AVANT DE PARTIR, DÉSACTIVER LE POMMEAU ROUGE (3) DU STARTER SUR LE CARBURATEUR.

En cas de manqué démarrage répéter cette procédure.

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

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

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

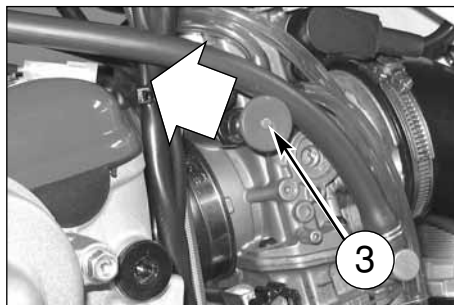
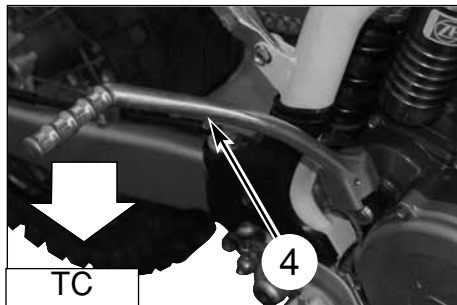
Le moteur froid, éviter les brusques accélérations.

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.

En cas d'usage du démarrage à pédale, suivre attentivement les instructions qui se trouvent au page 23 et tenir présent la suivante note.

Pédale de démarrage

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



DEMARRAGE A CHAUD (TC)

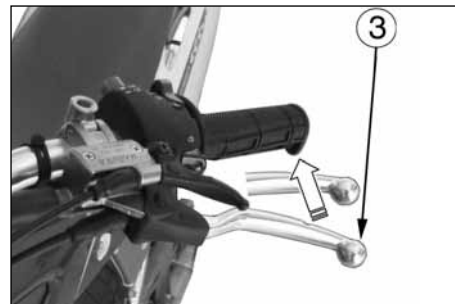
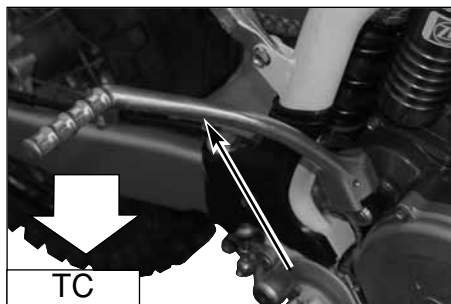
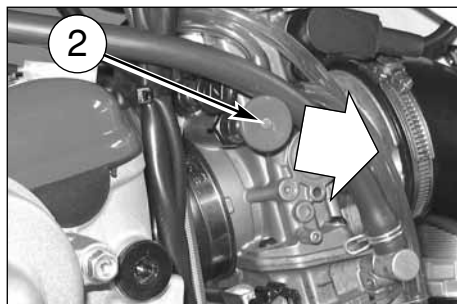
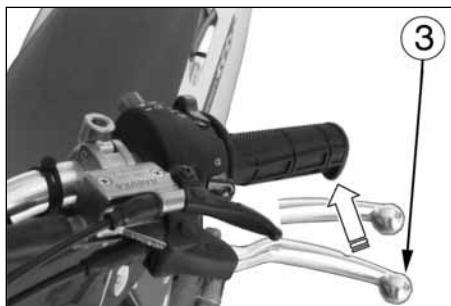
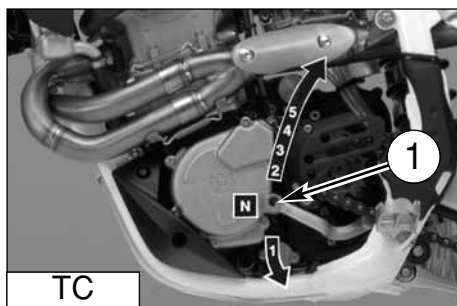
En cas de difficulté de démarrage lorsque le moteur est chaud, ou après une chute, procéder comme suit:

- 1) mettre le levier (1) de vitesse au point mort;
- 2) tirer le bouton ROUGE du starter (2);

- 3) tirer le levier (3) d'embrayage;
- 4) agir sur la pédale de mise en marche (4) pour démarrer le véhicule;

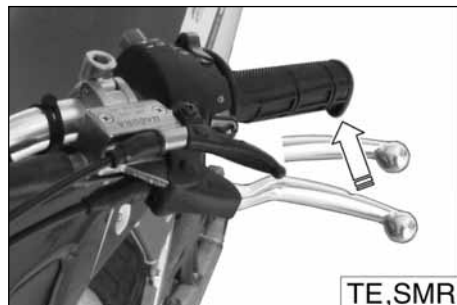
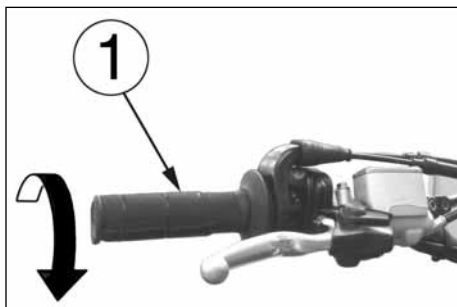
- 5) Relâcher ensuite le levier d'embrayage (3).

AVANT DE DEMARRER, DESACTIVER LE BOUTON ROUGE (2) DU STARTER SUR LE CARBURATEUR.



ARRÊT DU MOTOCYCLE ET DU MOTEUR

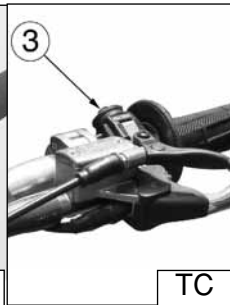
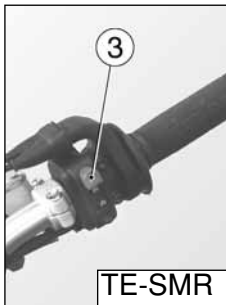
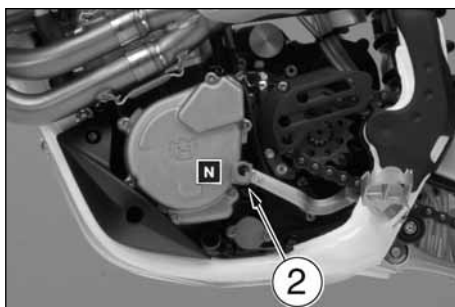
- Fermer la poignée (1) des gaz tout, de façon à réduire la vitesse du motorcycle.
- freiner soit la roue avant, soit l'arrière (pour une forte décélération, appuyer avec décision sur le levier et sur la pédale des freins).
- Une fois que le motorcycle est arrêté, débrayer et placer le levier (2) de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



- Presser le bouton ROUGE (3) d'arrêt moteur.
- TC: Fermer le robinet d'essence (4)

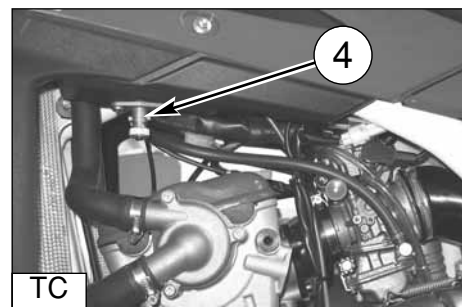
- TE, SMR: tourner vers la gauche la clé de l'interrupteur d'alimentation.

ATTENTION*: Dans des conditions particulières, il est avis d'utiliser indépendamment le frein avant ou l'arrière. En roulant sur des terrains glissants, utilise 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 IMMÉDIATEMENT 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.



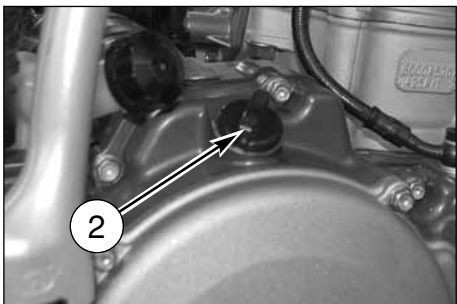
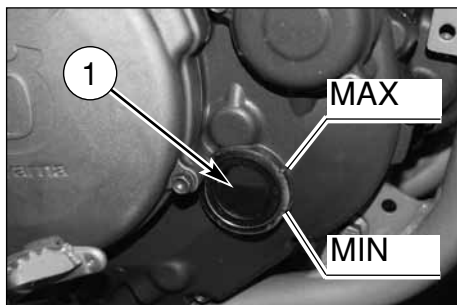
CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE

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.

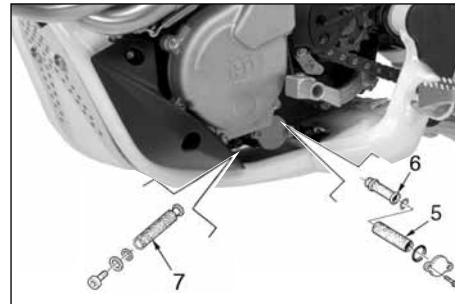
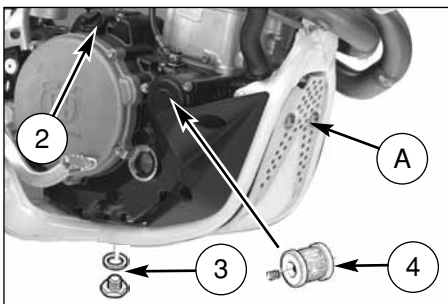
Vidange d'huile moteur à effectuer avec MOTEUR CHAUD; opérer comme suit:

- ôter le bouchon de ravitaillement (2);
- même si ce n'est pas indispensable, cela est recommandé 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 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) et remplir avec la juste quantité d'huile.



CONTROLE DU NIVEAU REFRIGERANT

Contrôler le niveau (1) dans le radiateur droit avec moteur arrêté et motorcycle en position verticale. Le réfrigérant doit se trouver à 10 mm au dessus des éléments et en outre, sur les modèles TE et SMR, ne doit pas dépasser la moitié du réservoir de expansion (2) placé devant l'amortisseur arrière.

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

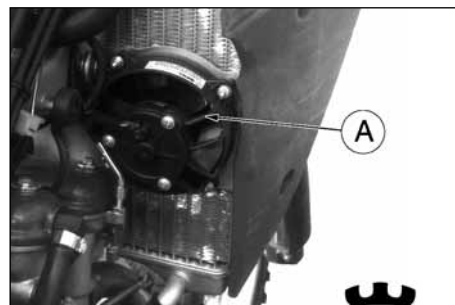
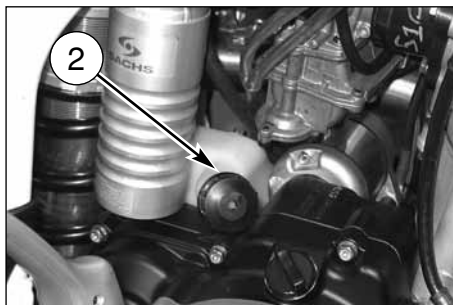
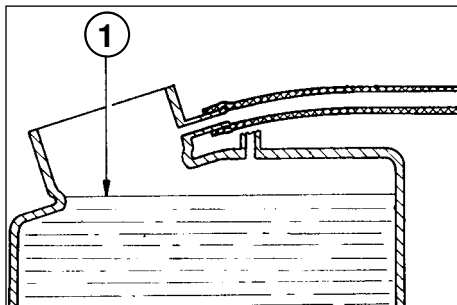
Ne jamais enlever le bouchon du radiateur avec moteur chaud, car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.

ATTENTION

TE-SMR: Se rappeler que le ventilateur de refroidissement (A) peut être activé même par l'interrupteur de démarrage sur la position OFF; il est donc avis de se tenir à distance respectueuse des palettes du ventilateur.

AVIS

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



SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

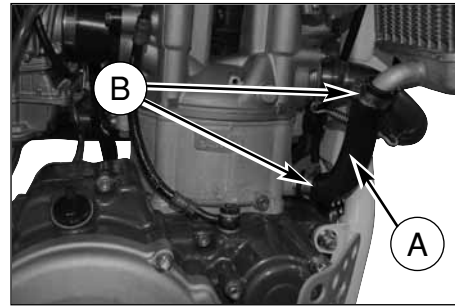
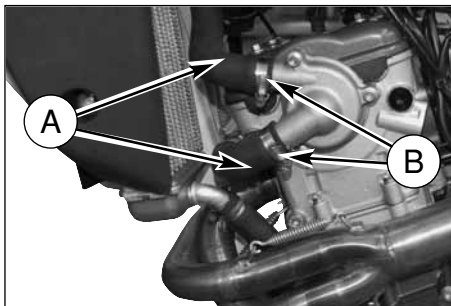
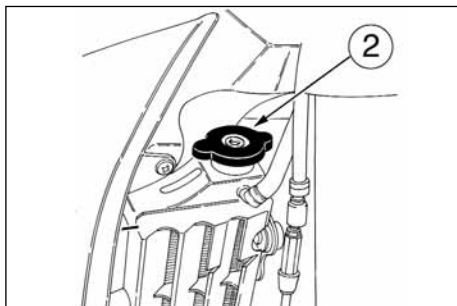
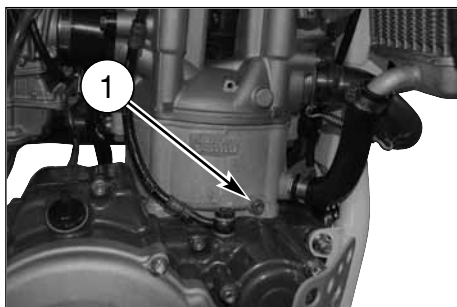
Placer une cuve sur côté droite du cylindre, dessous la vis (1) de vidange.

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. Rémonter 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 et 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 CÂBLE 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 décroît, en la serrant, le jeu augmente;
- serrer à nouveau le contre-collier (3).

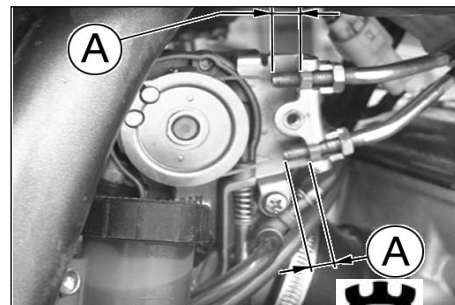
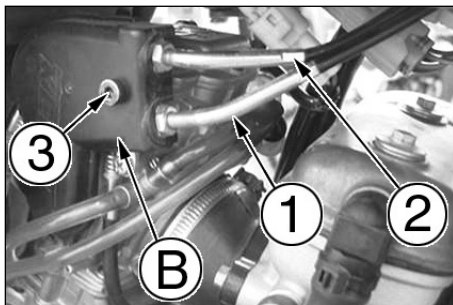
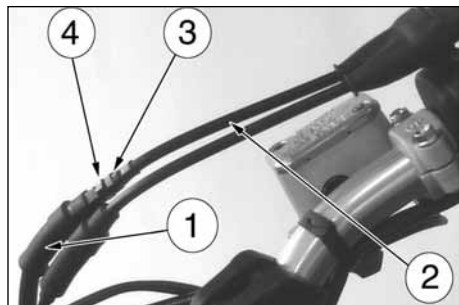
ATTENTION*: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

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.



REGLAGE DU CARBURATEUR (TC)

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) placée à gauche du véhicule, à jusqu'à obtenir un 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 réglage (2) dans le sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le en arrière de 2 tours.
- desserrer progressivement la vis de réglage (1) jusqu'à obtenir le ralenti désiré.

REGLAGE DU RALENTI (TC)

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

Opérer comme suit:

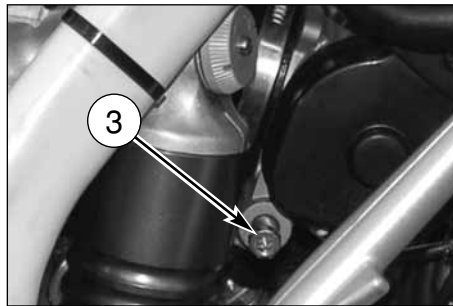
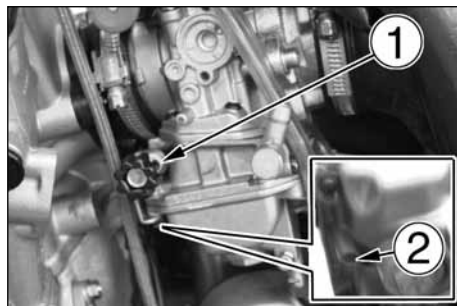
- tourner la vis de réglage ralenti tourner la vis de réglage du ralenti (1) placée à gauche du véhicule, à proximité du robinet carburant, jusqu'à obtenir le ralenti désiré, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).

REGLAGE DU RALENTI (TE-SMR)

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 (3) à droite du véhicule, sur le corps papillon, jusqu'à obtenir un ralenti de 1600 tours/1' (tourner en sens horaire pour augmenter le nombre de tours, en sens inverse horaire pour le diminuer).



CONTROLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

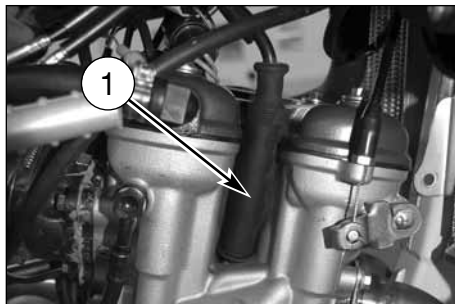
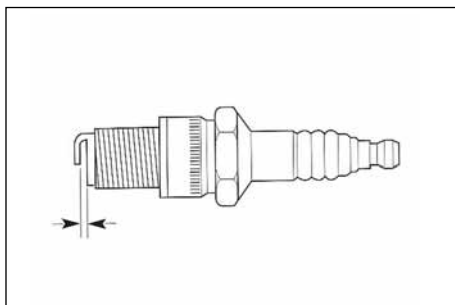
Bougie (2) de type NGK CR8EB; la distance entre les électrodes doit être de 0,7 mm.

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.

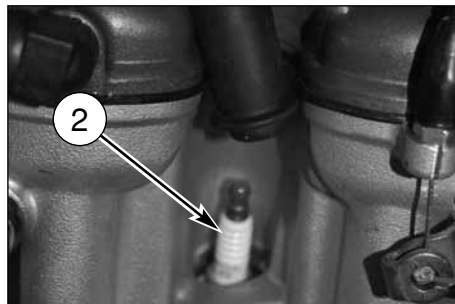
Degré thermique élevé:

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.



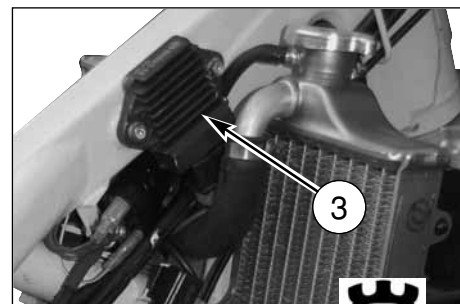
Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.

Appliquer gras graphité sur le filet de la bougie, la visser à la main au point d'au bout donc la serrer au couple de 10÷12 Nm. Desserrer la bougie et la serrer de nouveau aux 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.

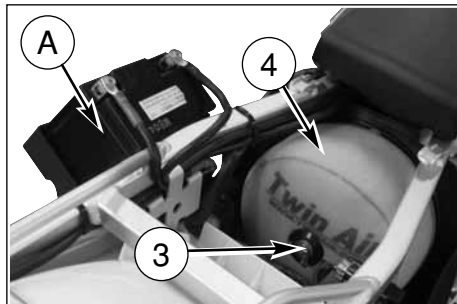
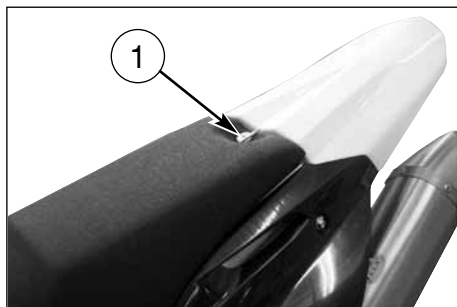


CONTROLE FILTRE A AIR (TC-TXC)

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

TCX: extraire la batterie (A) et la placer latéralement sur le véhicule.

Enlever la vis (3) et le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du cadre (6).

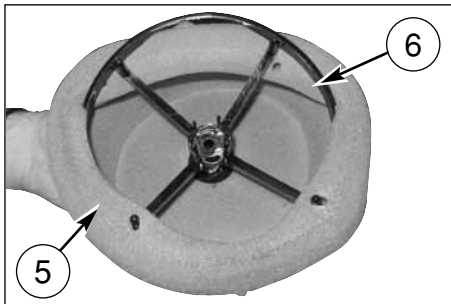


NETTOYAGE FILTRE A AIR

Laver le filtre avec un détergent spécifique (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER ou produit similaire) et lui essuyer parfaitement (laver le filtre avec essence seul en cas de nécessité). Le plonger en huile spéciale pour filtres (CASTROL FOAM AIR FILTER 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.

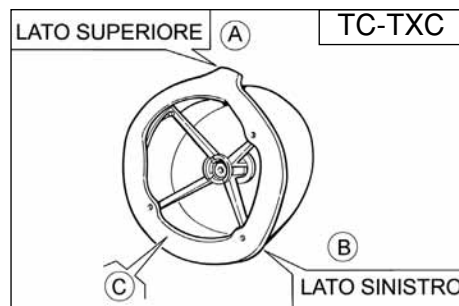


MONTAGE

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.

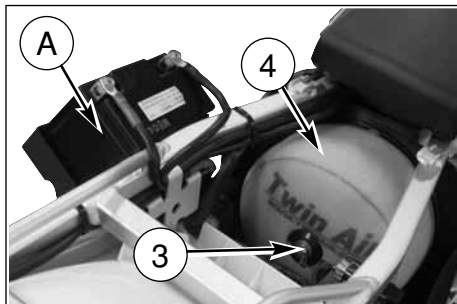
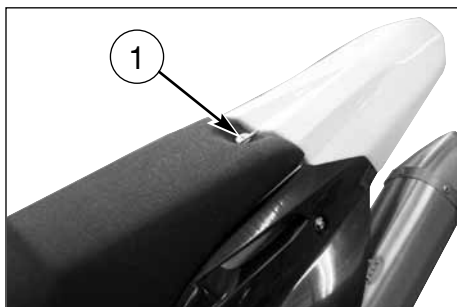


CONTROLE FILTRE A AIR (TE-SMR)

Tourner le pivot arrière (1) en sans antihoraire, enlever la selle de la vis de fixation avant.

Extraire la batterie (A) et la placer latéralement sur le véhicule.

Enlever la vis (3) et le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du silencieux aspiration air (6).



NETTOYAGE FILTRE A 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.

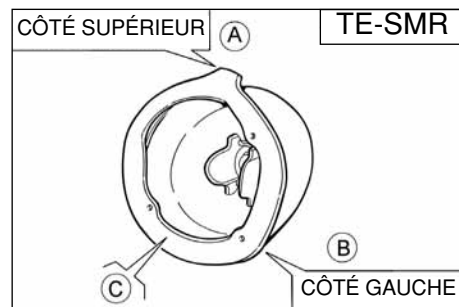


MONTAGE

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.

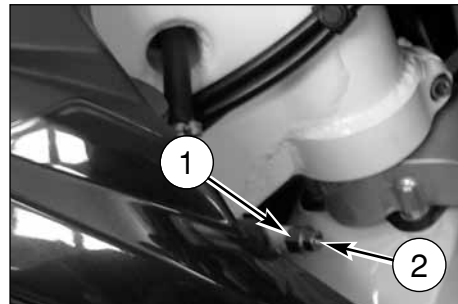
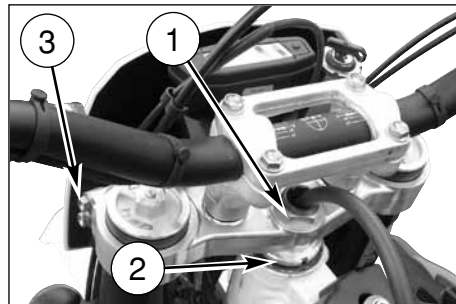
En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:

- 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 raison de sécurité, ne jamais conduire le motorcycle avec les paliers du guidon endommagés.

RÉGLAGE ANGLE DE BRAQUAGE

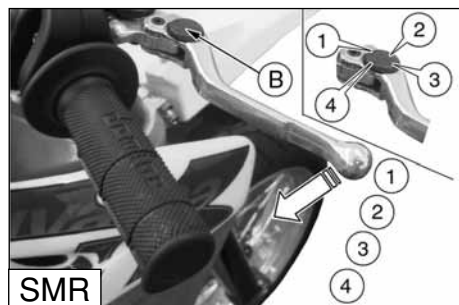
L'angle de braquage peut être changé en agissant sur les groupes de réglage situés aux côtés du fourreau de direction de la manière suivante : desserrer le contre-écrou (1) et tourner la vis de réglage (2) jusqu'à obtenir l'angle voulu puis serrer à nouveau le contre-écrou (1). Effectuer les mêmes modifications des deux côtés.



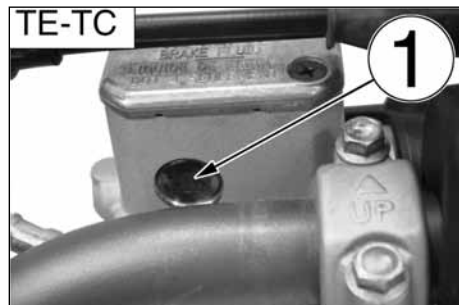
REGLAGE DU LEVIER DU FREIN AVANT ET CONTRÔLE DU NIVEAU FLUIDE FREIN AVANT

Sur le modèle SMR la position du levier sur le guidon peut être changée 4 positions de réglage 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. Sur le modèles TE et TC le registre (a) met sur le levier de commande il permet de changer la position de la course à vide (a). La course à vide (a) doit être au moins de 3 mm.

Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (1) visible par la lunette placée



SMR

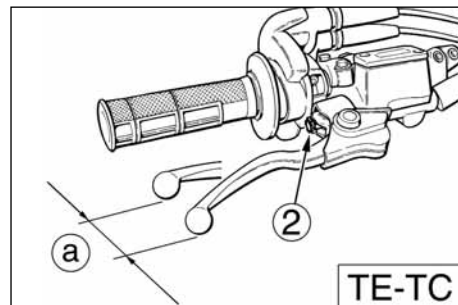


TE-TC

sur la côté arrière du la pompe (TE, TC) ou indiqué sur le réservoir transparent (SMR).

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.



TE-TC

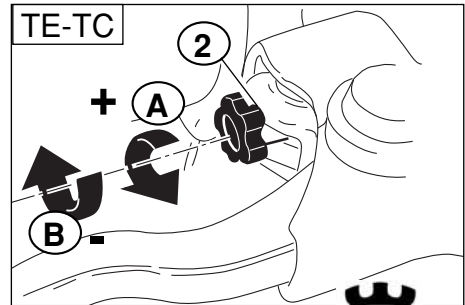
AVIS*: Ne jamais verser le fluide des freins sur des surfaces vernissées ou des éléments transparents, comme lentilles de phare.

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.

A: pour augmenter le jeu

B: pour diminuer le jeu

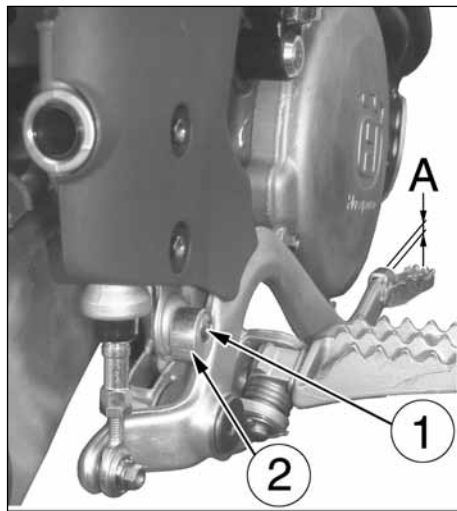


REGLAGE POSITION PEDALE FREIN ARRIERE

La position du pedal de contrôle frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote.

Si l'on doit effectuer ce réglage, agir de la façon suivante:

- Desserrer la vis (1);
- tourner la came (2) pour 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 indiquées à pa ge 41.

RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIERE

La pédale de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (B) de 5 mm avant de commencer le freinage.

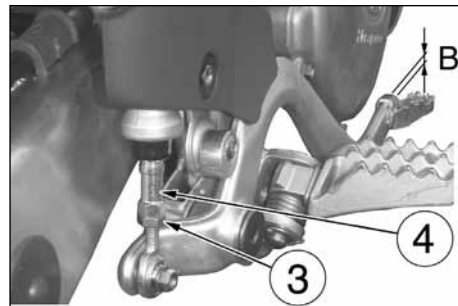


Au cas où cela ne se vérifiait pas, effectuer le réglage de la façon suivante:

- 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.



CONTROLE 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:

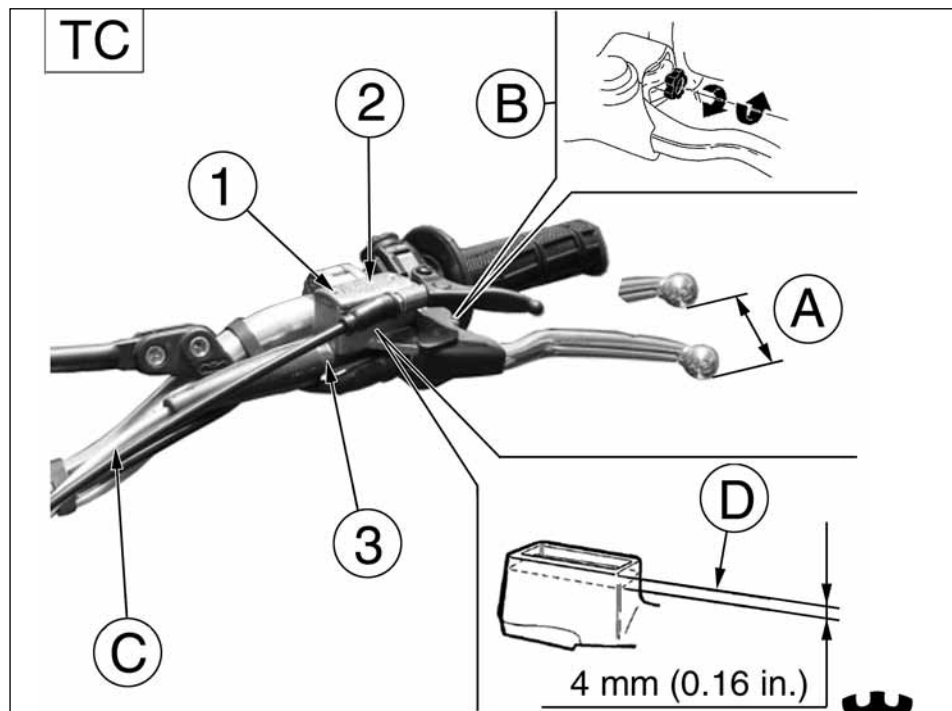
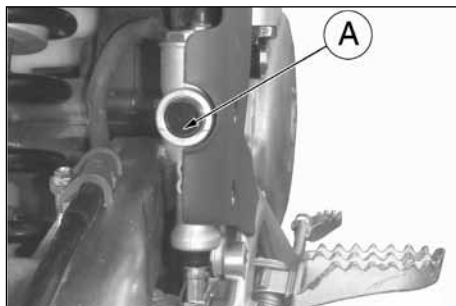
- otter les vis (1), le couvercle (2) et le diaphragme pompe sur le commande pompe d'embrayage;

- 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 10).

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

Agir comme suit:

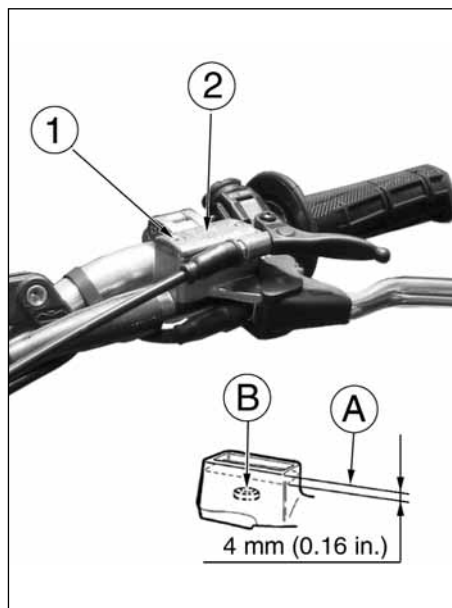
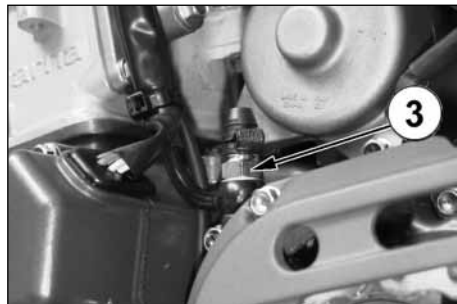
- ôter les vis (1), le couvercle (2) et le diaphragme pompe;
- ôter le nipple de purge (3);
- mettre une seringue à place de le nipple de purge et remplir d'huile nouveau (voir TABLEAU DE GRAISSAGE à la page 10).

AVIS*: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

- remplir 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 forche, 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.



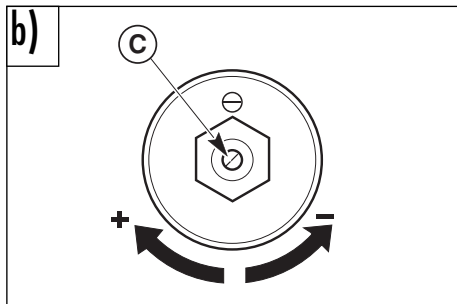
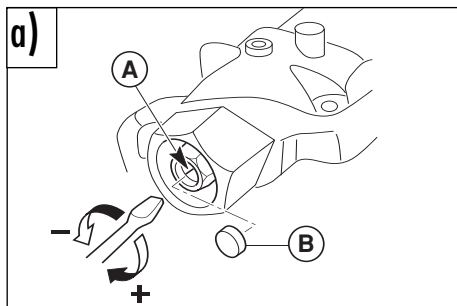
Les tarages standard et les procédures de réglage sont indiquées ici desous.

REGLAGE FOURCHE (TE 310/EU - SMR 450, 510)

a) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard: -12 clicks.

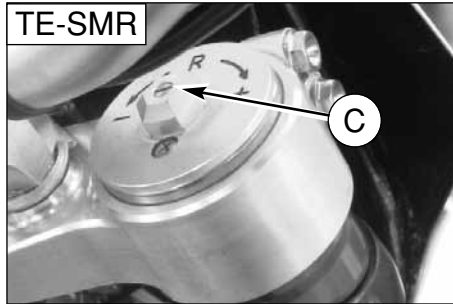
Pour rétablir le tarage standard, ôter le bouchon (B) et tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire.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



b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard: -12 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.

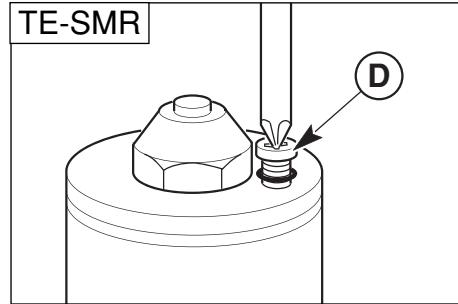


c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois).

Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserrer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

ATTENTION!

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. Oter les tiges des fourches pour contrôler le niveau d'huile à leur intérieur. Opérer comme suit:

- enlever les bouchons des tiges;
- enlever les ressorts des tiges en laissant écouler l'huile;
- porter la fourche à fin de course;
- vérifier que le niveau soit à la distance "A" de la limite supérieure de la tige de force.

QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TIGE

- TE: 725 cm³
- SMR: 740 cm³

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE

NOTE

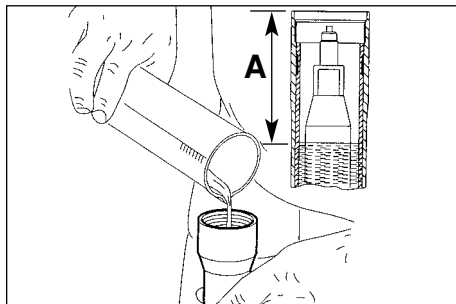
Index de flexibilité des ressorts standard:

K=4,8 N/mm (TE)

K=5 N/mm (SMR)

NOTE

Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.



REGLAGE FOURCHE (TC 450; TE 450-510)

a) COMPRESSION (TC: REGISTRE SUPÉRIEUR; TE:REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard: -7 clicks (TC);

Tarage standard: -10 clicks (TE).

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

b) EXTENSION (TC: REGISTRE INFÉRIEUR; TE: REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard: -10 clicks (TE);

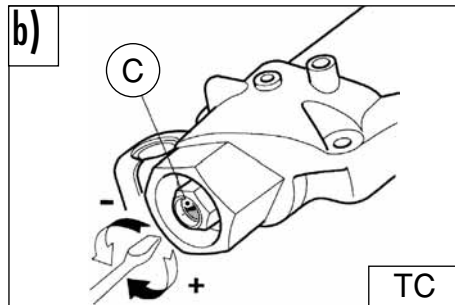
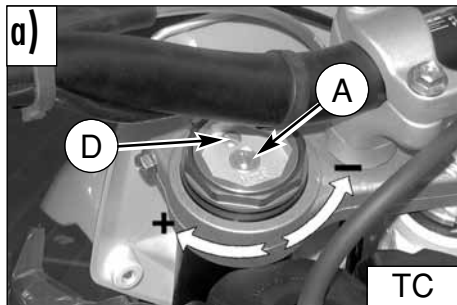
Tarage standard: -13 clicks (TC).

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

c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois).

Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserrer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au de la 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.

TE: Oter les tiges des fourches pour contrôler le niveau d'huile à leur intérieur. Opérer comme suit:

- enlever les bouchons des tiges;
- enlever les ressorts des tiges en laissant écouler l'huile;
- porter la fourche à fin de course;
- vérifier que le niveau soit à la distance de 140mm (5.51 in.) de la limite supérieure de la tige de force.

QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TIGE

- TC: 352 cm³
- TE: 643 cm³

NOTE

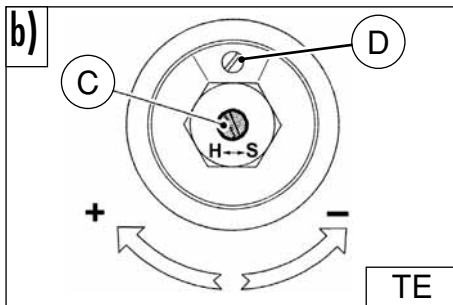
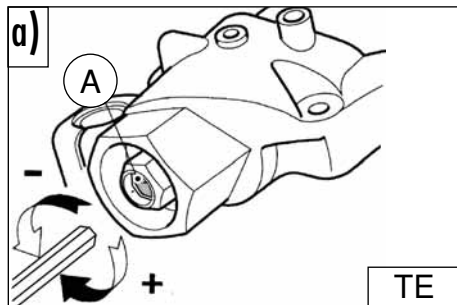
Index de flexibilité des ressorts standard:

K=8,8 N/mm (TE)

K=9,6 N/mm (TC)

NOTE

Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.



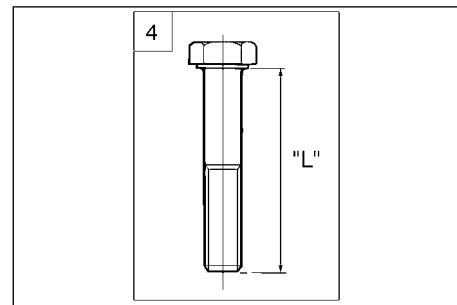
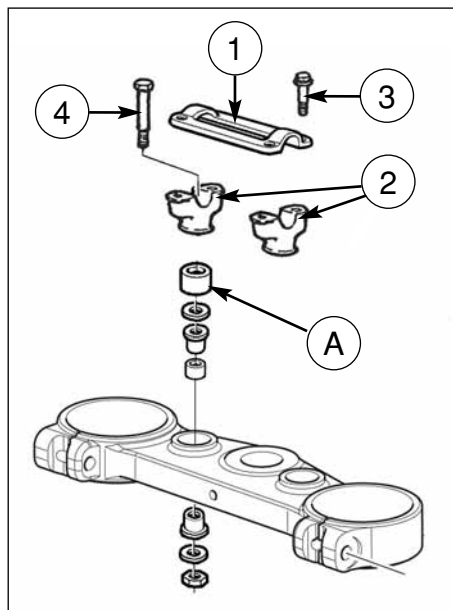
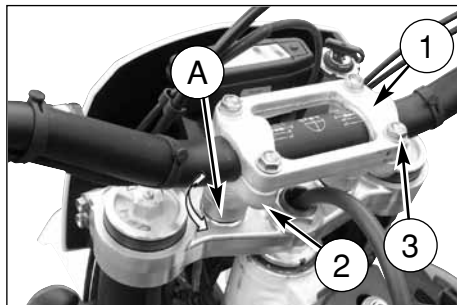
MODIFICATION DE LA POSITION ET DE L'HAUTEUR DU GUIDON

La position (a) et l'hauteur (b) du guidon ils peuvent être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide.

Pour effectuer les opérations, il est nécessaire de démonter le cavalier supérieur (1) et celui inférieur (2), après le démontage des vis (3) et (4) de fixation.

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

b) Modification de l'hauteur du guidon
Enlever l'entertoise inférieure (A) et remplacer la vis (4) avec une de longueur L=65 mm.
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

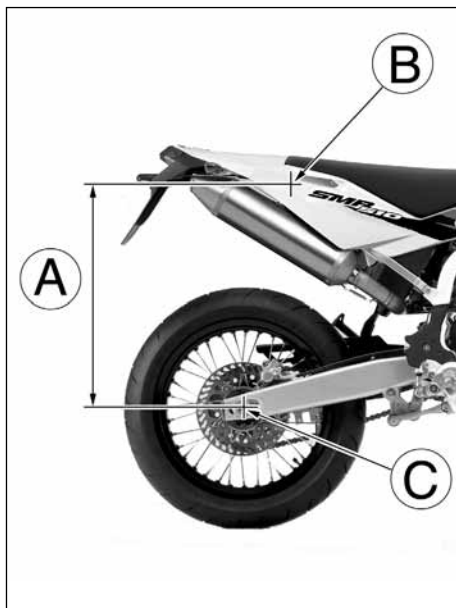
Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant la condition du sol.

Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. A l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A).

B: axe de la vis de fixation panneau

C: axe du pivot roue arrière



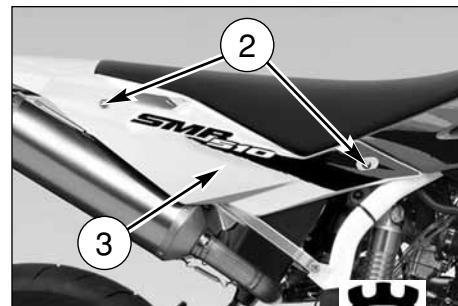
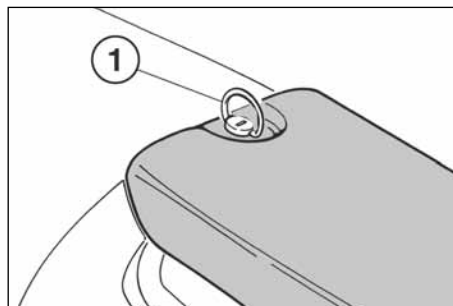
4. La différence entre ces deux mesurages représente l' "ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto. L'abaissement conseillé est de 100 mm. avec amortisseur froid. De 95 mm. avec amortisseur chaud.
5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur (comme décrit à flanc).

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

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 les vis (2) et le panneau latéral droite (3).



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

ATTENTION*: Lors d'un réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.

REGLAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

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

A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:

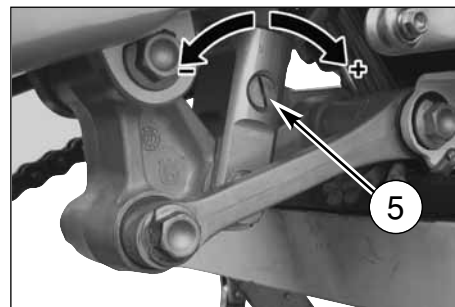
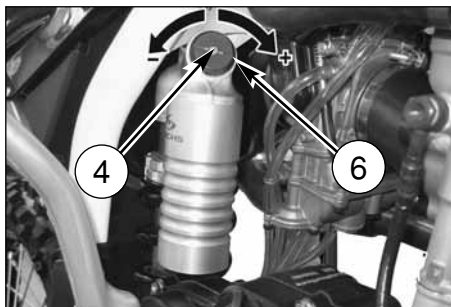
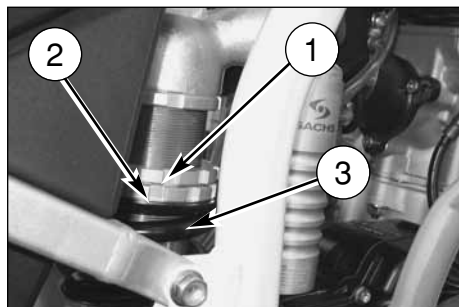
1) Basse vitesse d'amortissement:
- 15 clics (± 2 clics)
(registre 4)

2) Haute vitesse d'amortissement:
- 15 clics (± 2 clics)
(registre 6)

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

B) EXTENSION - Tarage standard:
- 18 clics (± 2 clics)

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

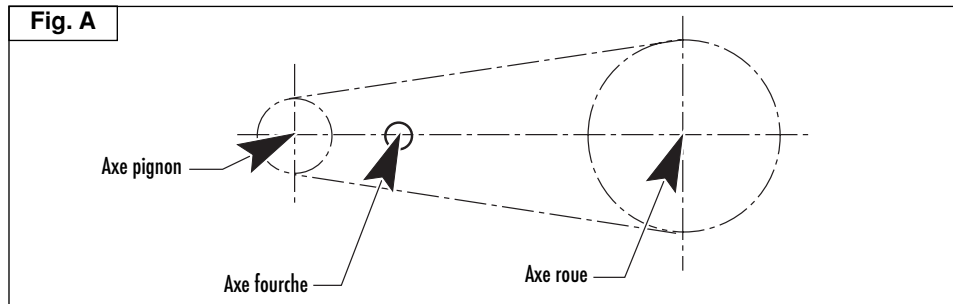


REGLAGE DE LA CHAÎNE (Fig. A)

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.

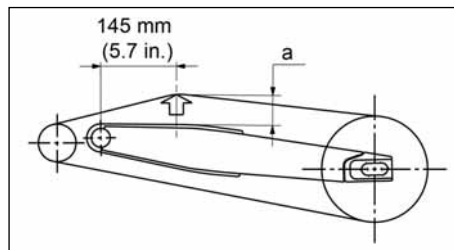
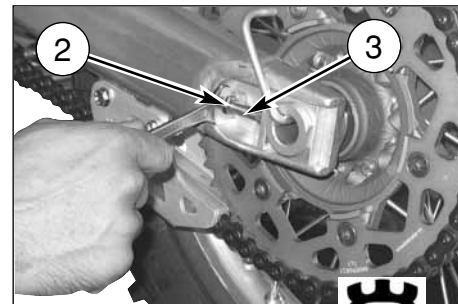
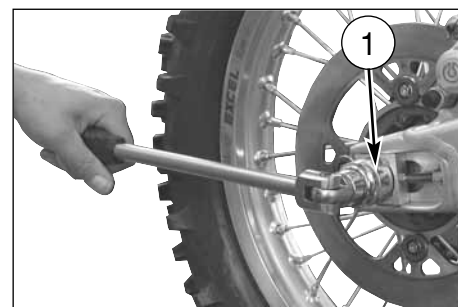
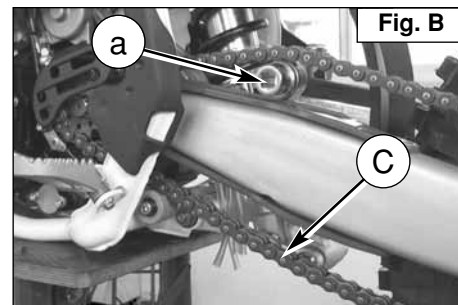


Fig. B



CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

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

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du 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.

NOTE*: 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.

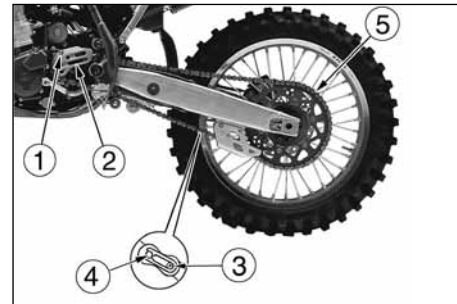
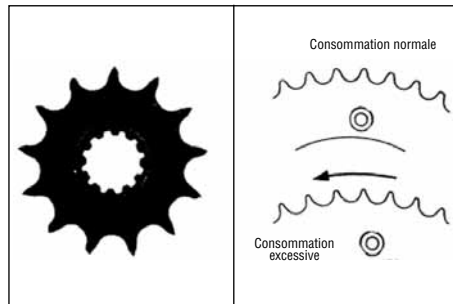
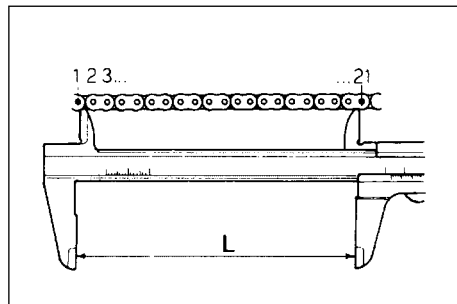
Démontage et nettoyage

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

1 - Placer 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 (4) et la chaîne (5);

Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, 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 d'étanchéité 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 oxidation.

Lavage de la chaîne avec bagues d'étanchéité OR (•)

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

Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité 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.

Graissage de la chaîne avec bagues d'étanchéité OR (•)

Lubrifier les éléments en métal et en caoutchouc (bagues d'étanchéité 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.

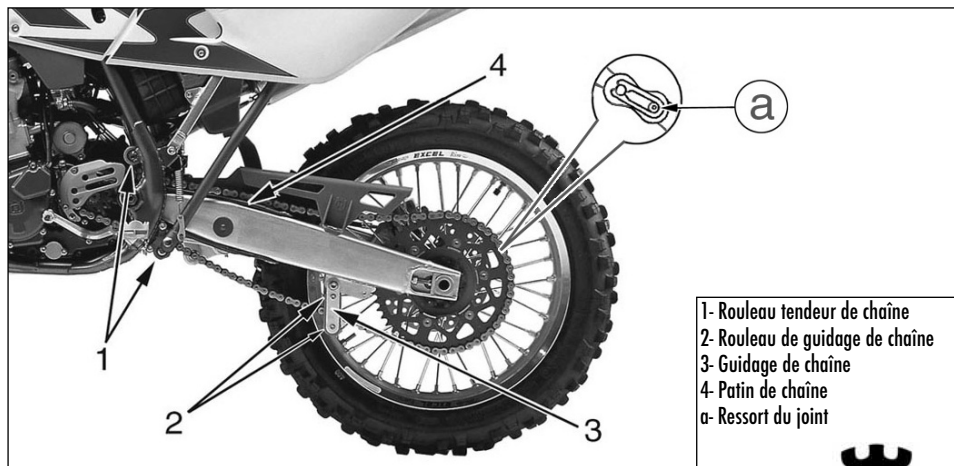
- 7- Régler la chaîne d'après la description à la page 47.

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

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

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

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



- 1- Rouleau tendeur de chaîne
- 2- Rouleau de guidage de chaîne
- 3- Guidage de chaîne
- 4- Patin de chaîne
- a- Ressort du joint

(*): TC
(•): TE-TXC-SMR



Démontage de la roue avant

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

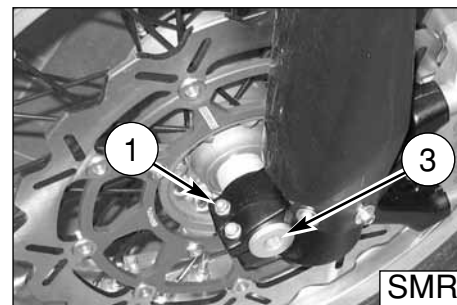
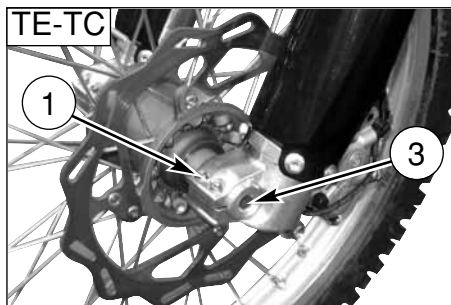
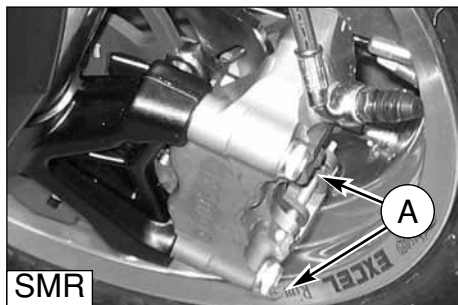
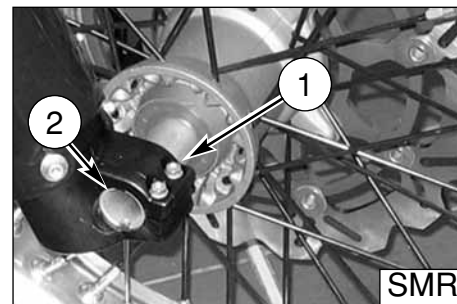
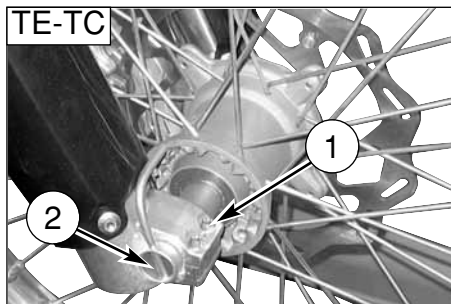
SMR: desserrer les deux vis (A) et enlever l'etrier du frein.

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.

NOTE

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

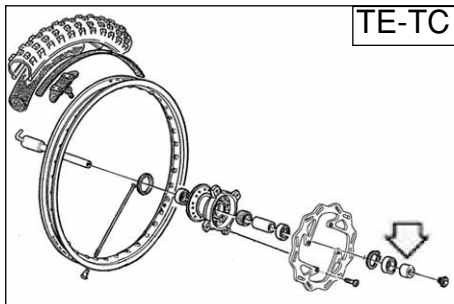
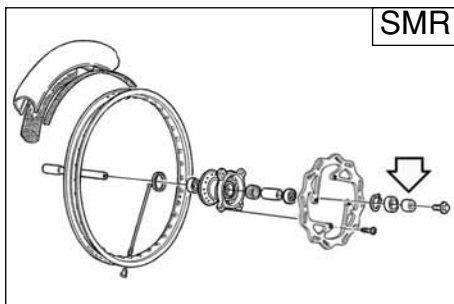
Insérer l'entertoise gauche sur le moyeu de la roue.

TE-TC: Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche de manière à introduire le disque de frein dans l'étrier.

SMR: 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.



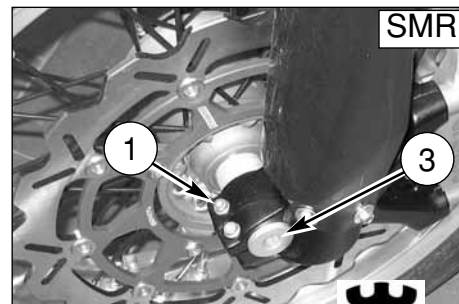
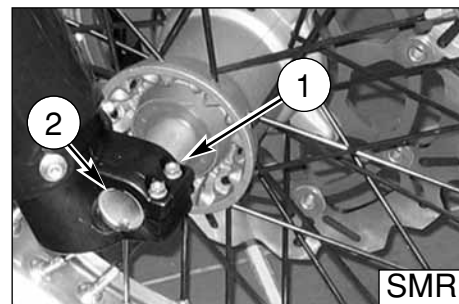
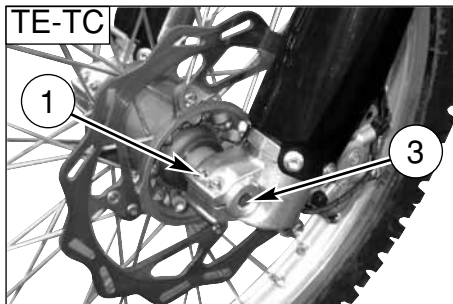
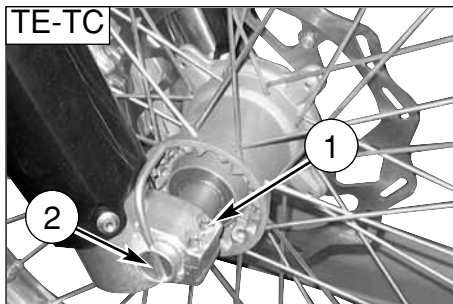
Bloquer: les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), la vis (3) sur le côté gauche (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

SMR: 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.

NOTE

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 ARRIÈRE

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 inchangée après le remontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux côtés du moyeu.

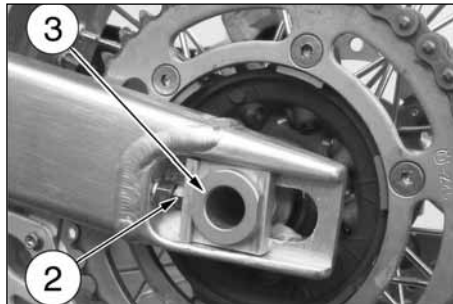
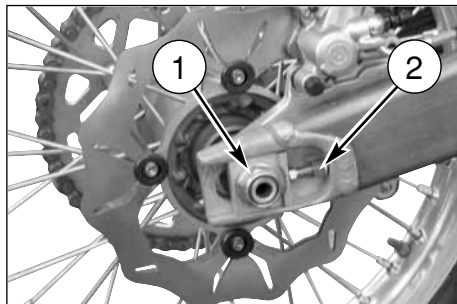
Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.

NOTE

Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne soient à contact de disque.



PNEUS

Garder les pneus gonflés à la pression exacte, comme indiqué à page 9.

Remplacer le pneu lorsque l'usure est supérieure aux indications du tableau qui suit.

HAUTEUR MINIMALE DE LA BANDE

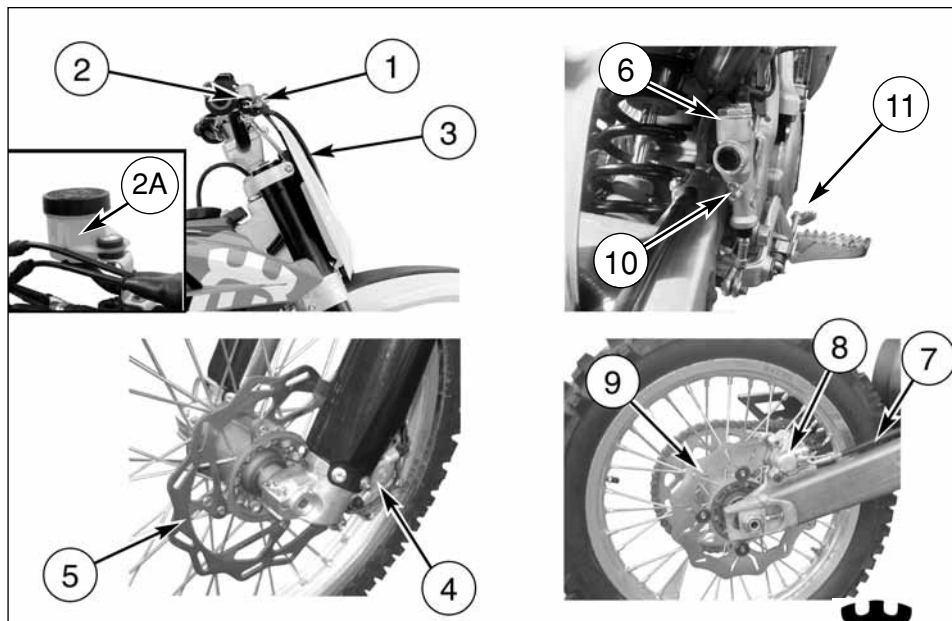
AVANT	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)
ARRIÈRE	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)

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 avec réservoir à huile (TE, TC)
- 2A. Réservoir à huile (SMR)
3. Tuyau avant
4. Etrier avant
5. Disque avant
6. Réservoir à huile du frein arrière
7. Tuyau arrière
8. Etrier arrière
9. Disque arrière
10. Pompe du frein arrière
11. Pédale de contrôle 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 (TE-TC)

Contrôler l'usure des pastilles.

Limite de service "A": 3,8 mm.

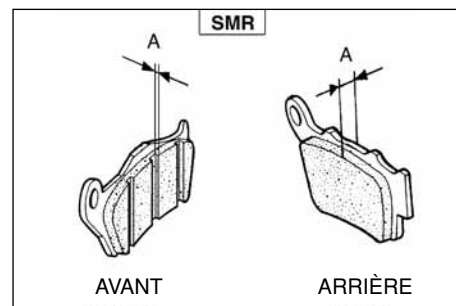
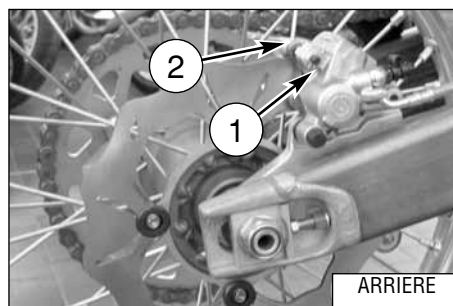
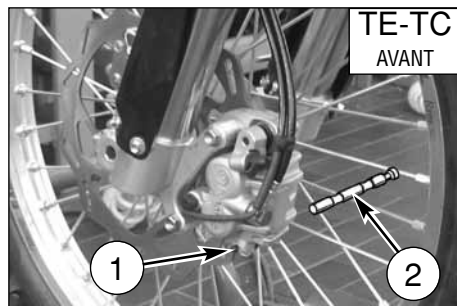
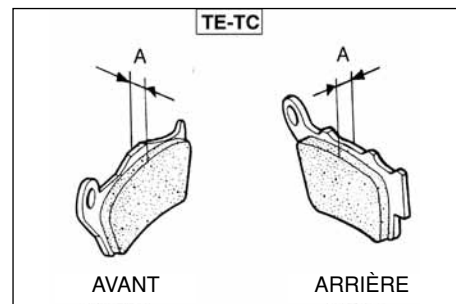
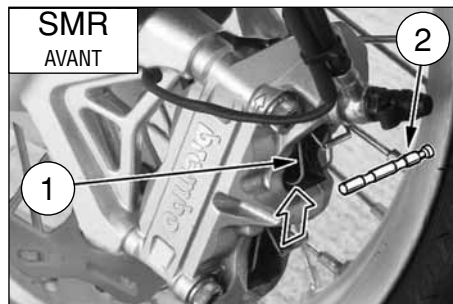
Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.

USURE DES PASTILLES (SMR)

a) A l'avant: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à celui indiqué par les encoches de contrôle de l'usure;

b) En arrière: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à 3,8 mm.

Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.



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.

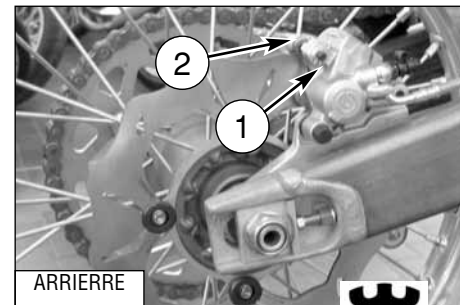
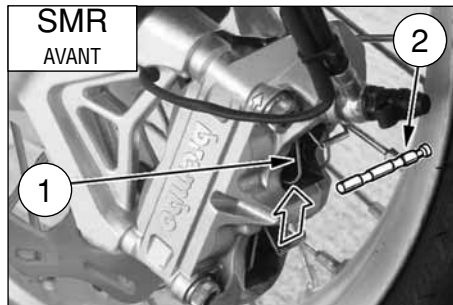
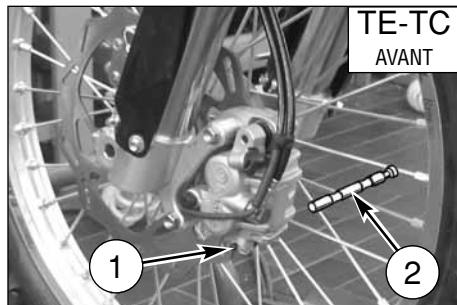
Remplacer les pastilles lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

MONTAGE DES PASTILLES

- Monter les pastilles nouvelles.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).

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.



USURE DES DISQUES FREINS

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

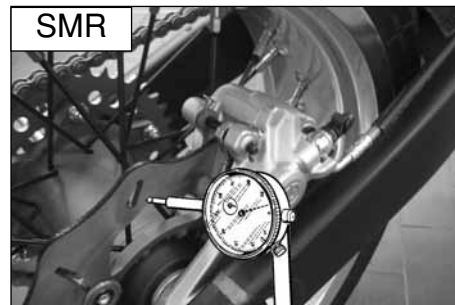
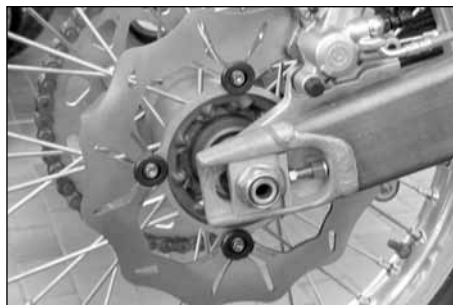
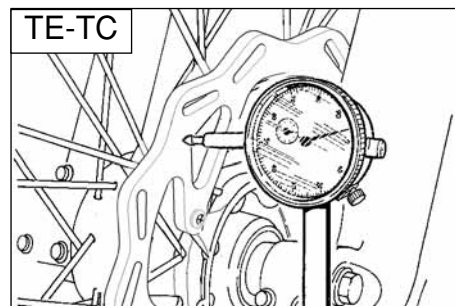
Épaisseur du disque

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Avant (SMR)	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

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.

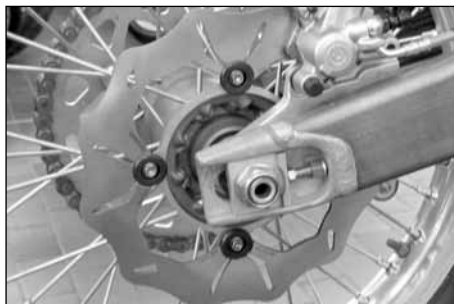
REPLACEMENT DU FLUIDE

Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du tableau d'entretien, au cas où de l'eau ou de la saleté se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps ventoux ou pourri.

ATTENTION!

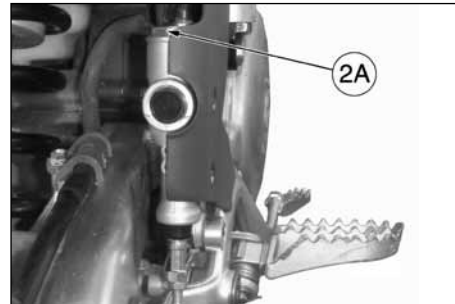
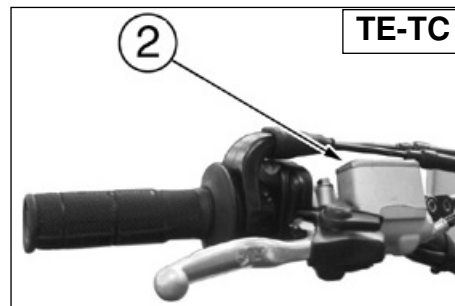
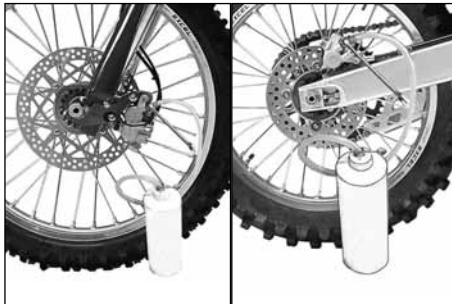
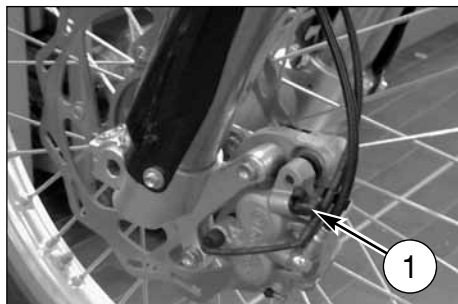
- * **Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient sigillé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.**
- * **Eau, saleté, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.**
- * **Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.**
- * **Manier 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.**

FR

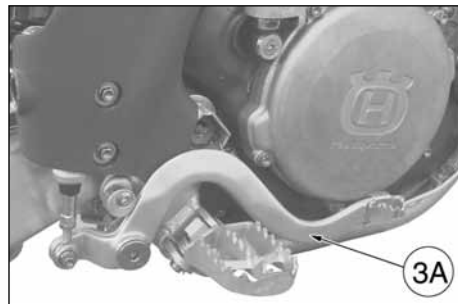
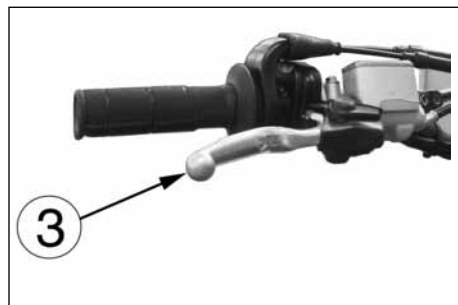


Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

- 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.

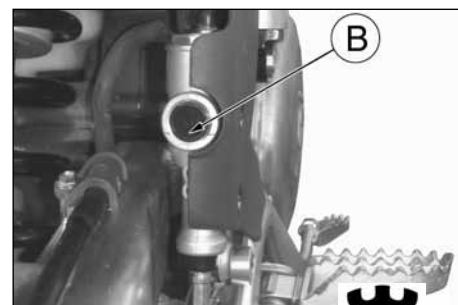
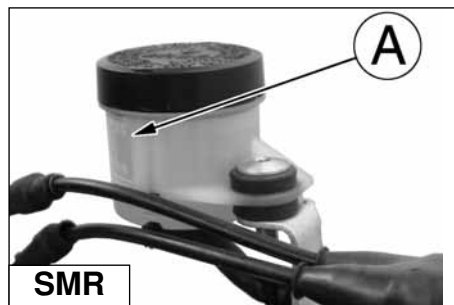
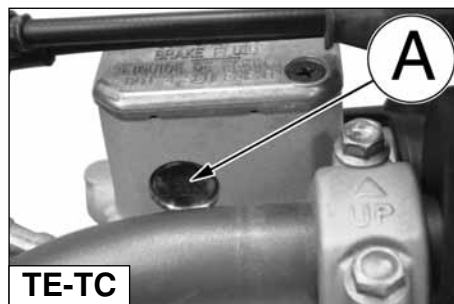


- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressé le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commende à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.



- Rétablir le niveau (A) o (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir (page 58).

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du système comme décrit aux pages 60 et 63.

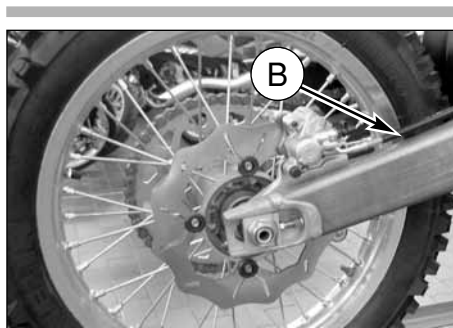
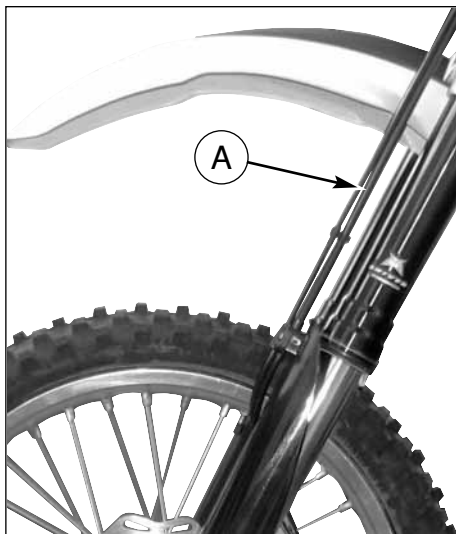


ATTENTION!

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 (TE, TC)

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. Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1).
- 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 souffler en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Desserrer la soupape de curage et actionner maintes fois le levier (3) 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.

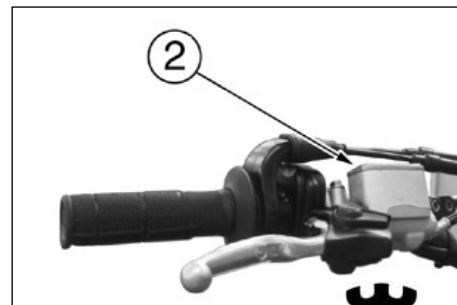
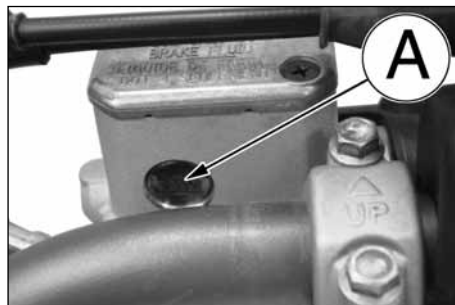
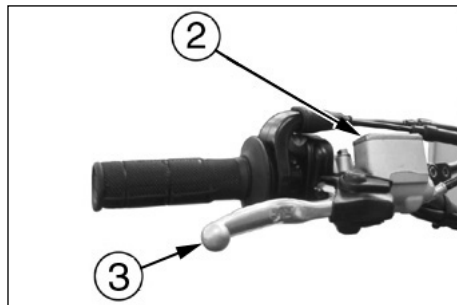


Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit.



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.

FR



CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT (SMR)

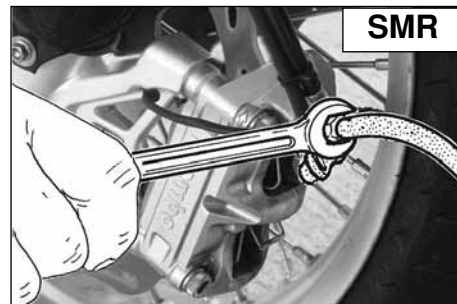
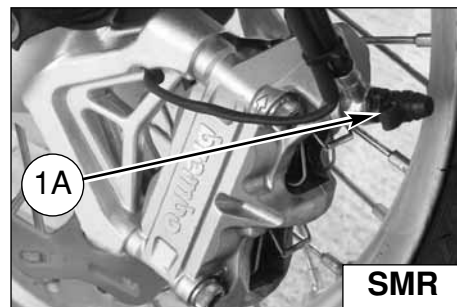
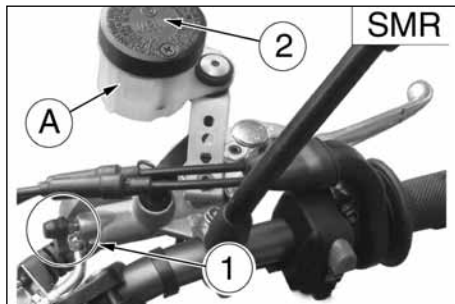
Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique.

Dans l'installation de freinage avant, le curage doit être exécutée premier pour le commande sur le guidon (soupape de curage 1) et successivement pour l'étrier (soupape de curage 1A): les opérations à effectuer sont les mêmes. Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).

- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).
- Enlever le couvercle (2), le souffler 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: $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$).



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.**

● **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.**

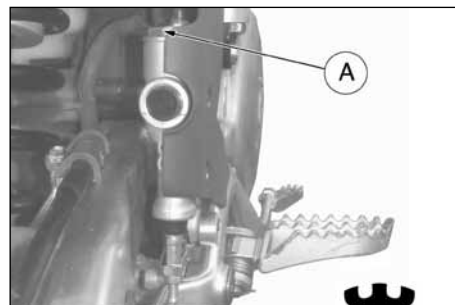
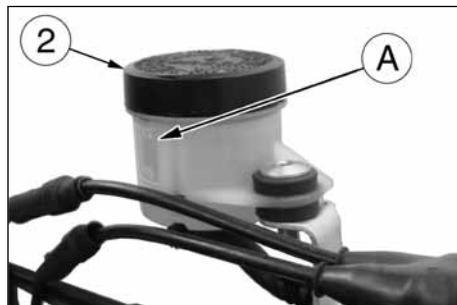
CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

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.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle (A) du réservoir (clé de 21 mm), la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).

FR



- 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.

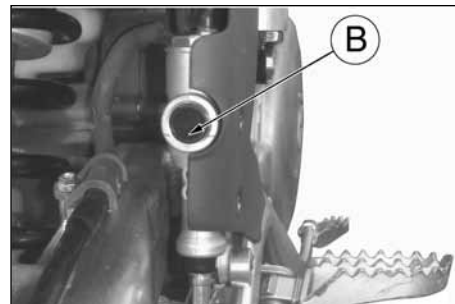
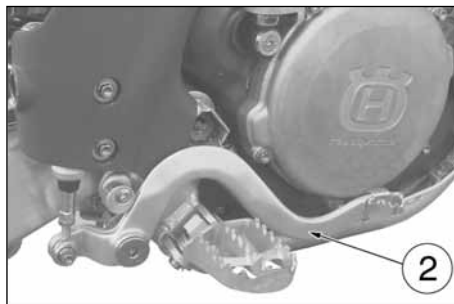
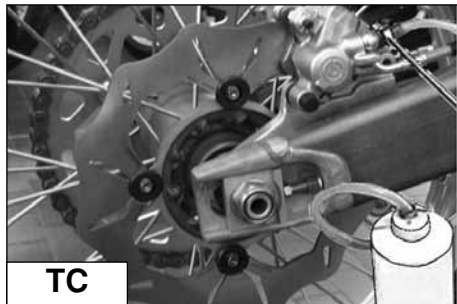
NOTE

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 (TC-TE-TXC)

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.

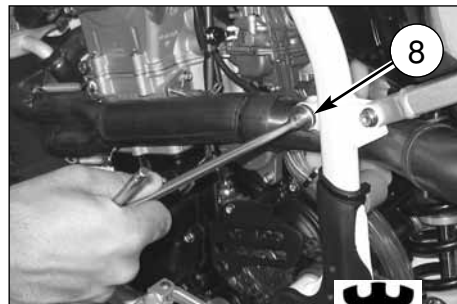
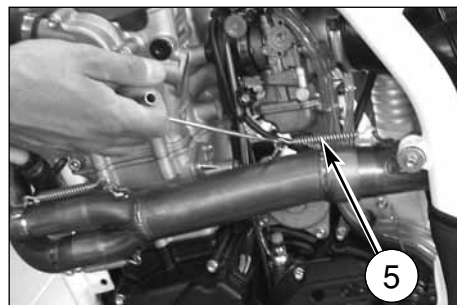
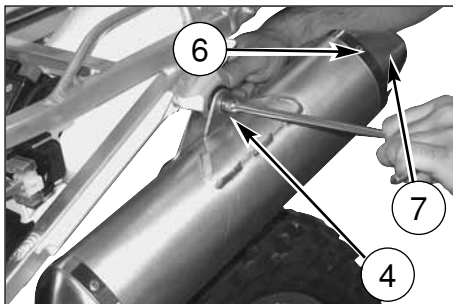
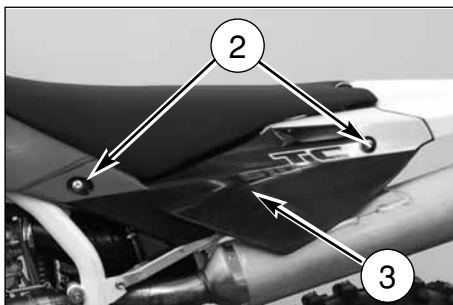
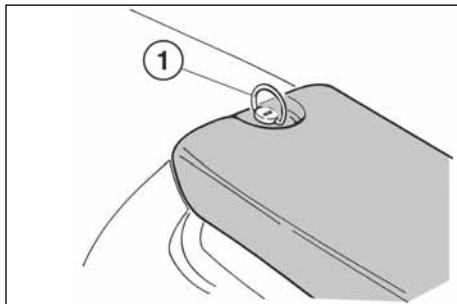
REMPLACEMENT DU MATÉRIEL INSONORISANT DU SILENCIEUX

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) et le panneau latéral gauche (3). 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, à l'aide d'une clé en "T" de 8 mm, la vis (8) ; extraire ensuite le silencieux. Ôter les six 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.

FR



SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT (SMR)

Le silencieux réduit le bruit de l'échappement mais il est également partie intégrante du système d'échapp et comme tel les 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.

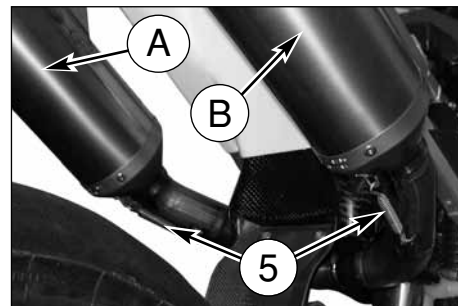
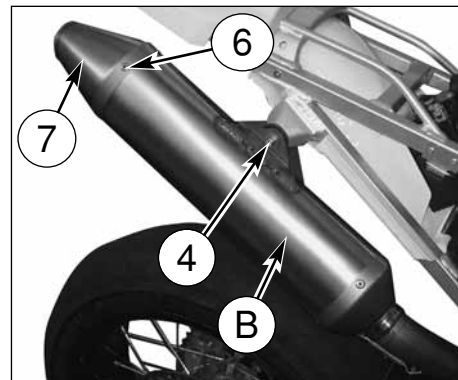
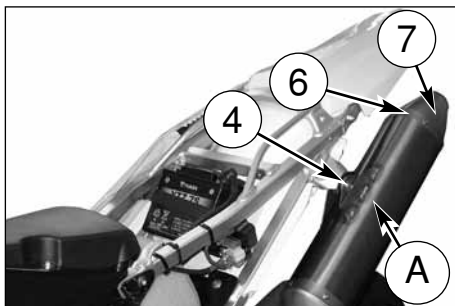
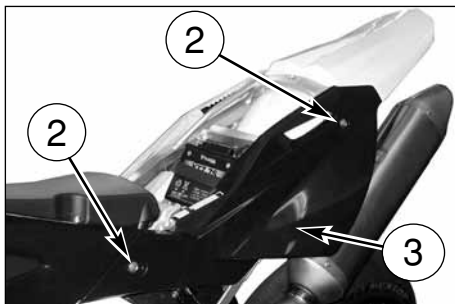
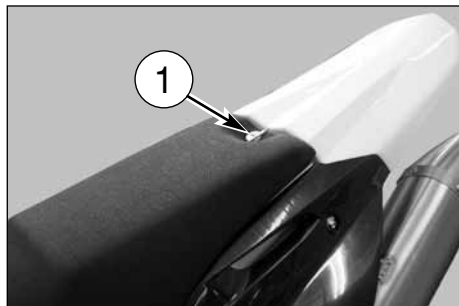
AVIS*: Contrôler le matériel insonorisant après chaque compétition, et le cas échéant, le remplacer.

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 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 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.

NOTA*: Si vous trouvez des difficultés à ôter le silencieux, tapotez 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.

Nota*: Si la jante est excessivement cintrée, la remplacer.

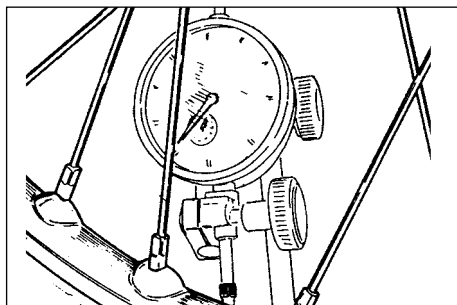
DEFORMATION JANTE

	STANDARD	LIMITE MAX.
Effet latéral	moins de 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Excentricité	moins de 0,8 mm	

RAYONS DE ROUE

S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, le cas échéant, les serrer de nouveau. Une tension 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.

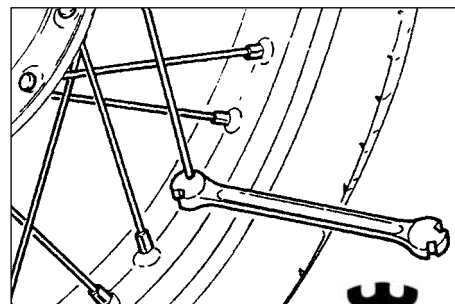
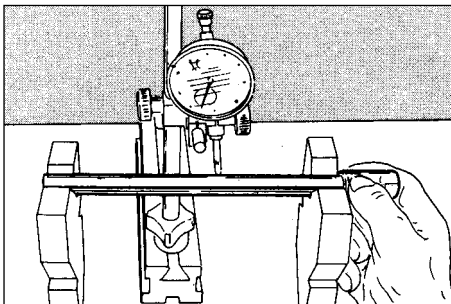
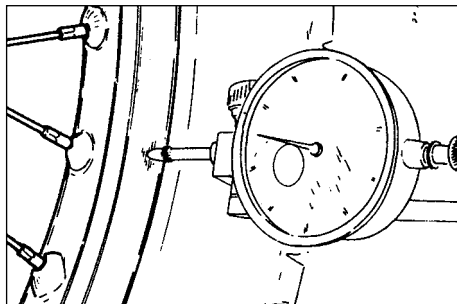
FR



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.



POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES (TE-SMR)

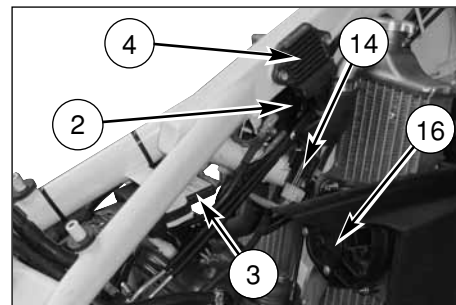
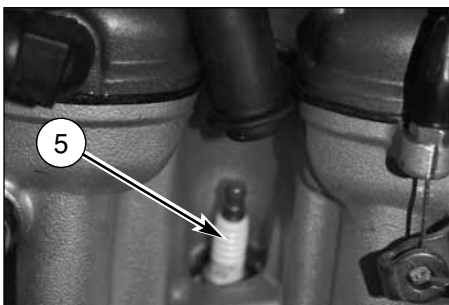
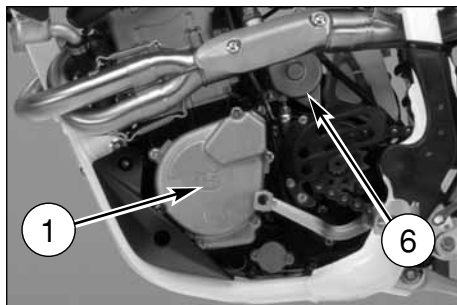
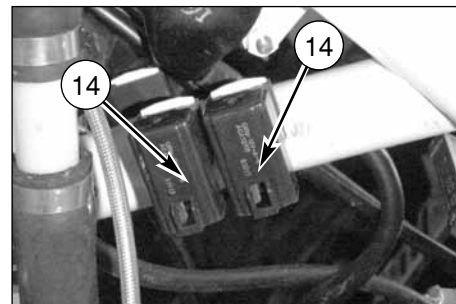
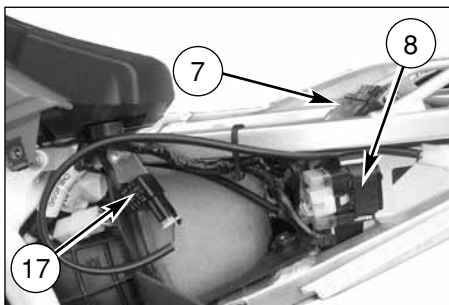
Le système d'allumage se compose des éléments suivants:

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique (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 (8) sur la côté gauche du cadre arrière;
- Capteur M.A.Q.S. (pression, position accélérateur, température ari) (10) corps papillon.

Le système électrique (TE-SMR) se compose des éléments suivants:-

- Batterie de 12V-6Ah (7) sous la siege ;
- Dispositif d'intermittence des clignotants (17) sur la côté gauche du cadre arrière;

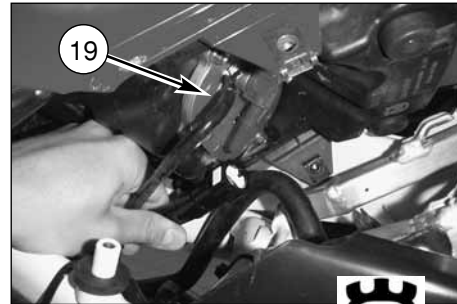
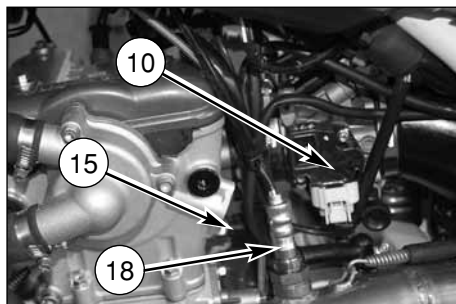
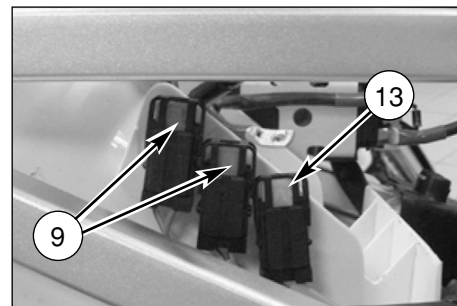
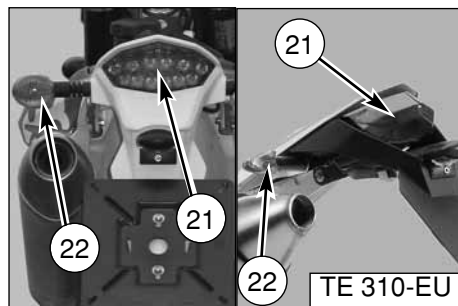
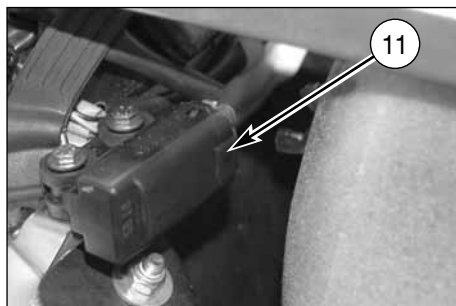
- Relais (14) lumières et injection, sur le côté gauche du châssis;
- Relais (14) pour electro-ventilateur, sur la droite du cadre;
- Electro-ventilateur (16).



- Deux fusibles (9) de 15A l'un d'eux (13) de 20A, sur la côté droite de garde-boue arrière;
- Senseur de chute (11) sur la côté droite du cadre arrière
- Senseur (15) température réfrigérante;
- Sonde Lambda (18);

- Phare avant (20) avec ampoule à deux feux de 12V-35/35W et ampoule de feux de position de 12V-5W;
- Feu arrière (21) de type à diodes (exclu TE 310/Europe);
- Feu arrière (21) avec feu d'arrêt de 12V-21W ampoule feu de position 12V-5W (TE 310/Europe);
- Indicateurs de direction (22) de 12V-10W;

- Pompe à carburant (19) à l'intérieur du reservoir.



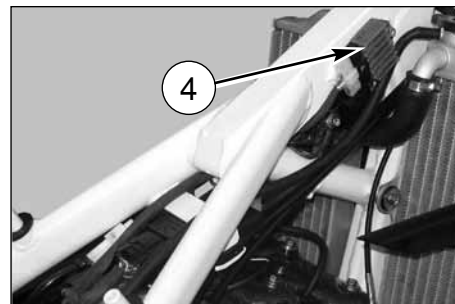
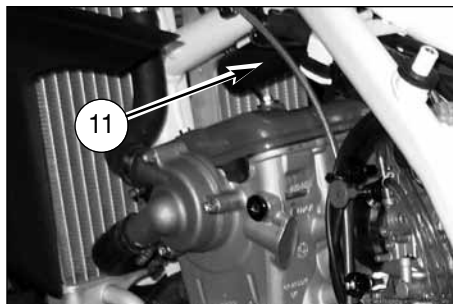
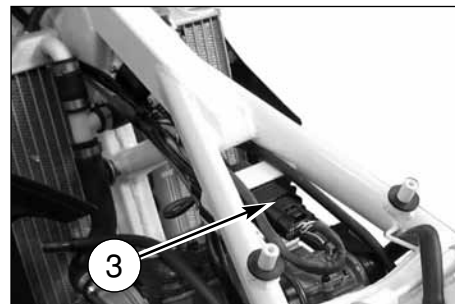
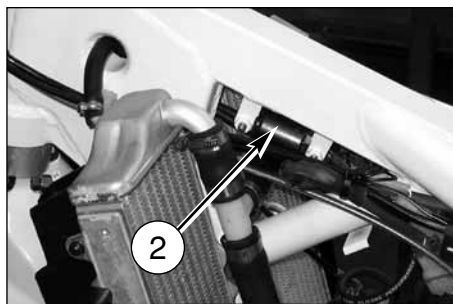
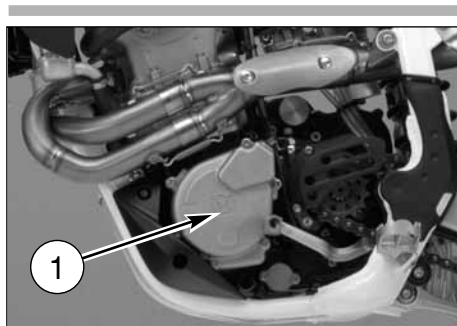
POSITION DISPOSITIFS ELECTRIQUES (TC-TXC)

Le système d'allumage se compose des suivants:

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;

- Bobine électronique (2)et condensateur (11; TXC) sous le réservoir carburant;

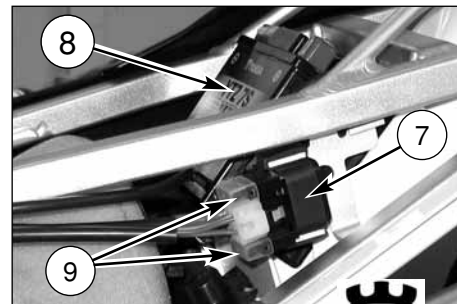
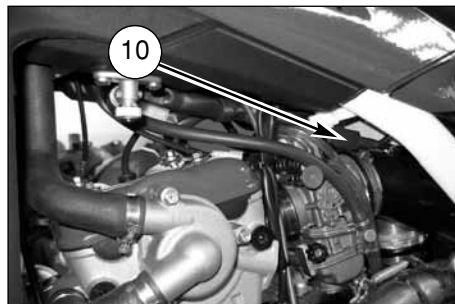
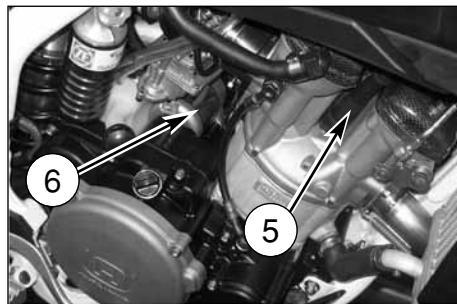
- Centrale électronique C.D.I. (3) sous le réservoir carburant;
- Régulateur de tension (4; TXC) sous le réservoir carburant;



- Bougie d'allumage (5) fixée du côté droite du tête cylindre;
- Moteur démarrage de 12V-450W (6) derrière le cylindre moteur (TXC);

- Télérupteur mise en marche électrique (7) sur la côté gauche du cadre arrière (TXC);
- Potentiomètre (10) sur le carburateur.

- Le système électrique se compose des suivants (TXC):
- Batterie de 12V-6Ah (8) sous la siege.
 - Deux fusibles (9) de 20A, montés sur le telerrupteur mise en marche électrique (7).



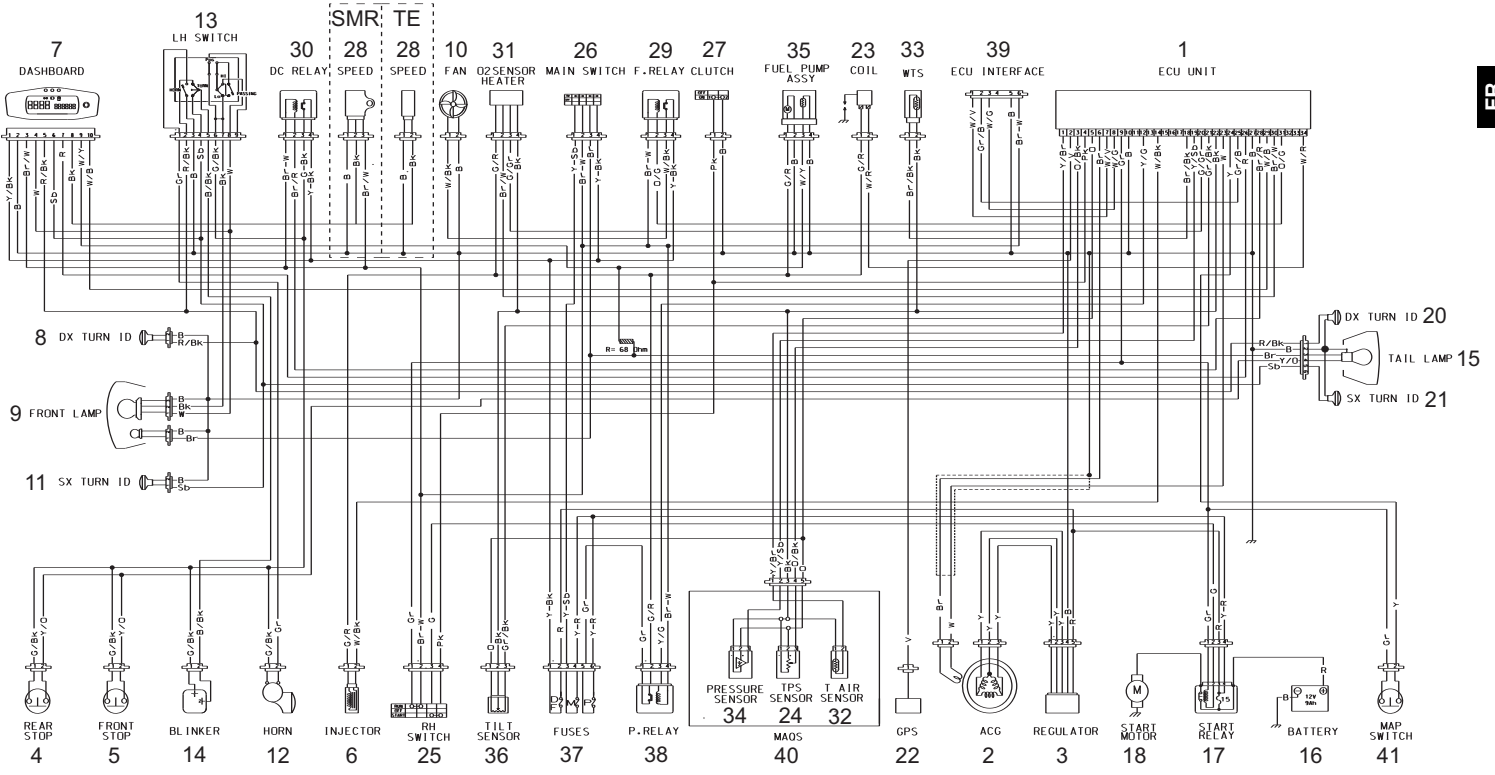
Legende couleur câbles

B	Bleu
B/Bk	Bleu/Noir
Bk	Noir
Br	Maron
Br/Bk	Maron/Noir
Br/R	Maron/Rouge
Br/W	Maron/Blanc
G	Vert
G/Bk	Vert/Noir
G/Gr	Vert/Gris
G/R	Vert/Rouge
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Bleu
Gr/Bk	Gris/Noir
O	Orange
O/Bk	Orange/Noir
O/G	Orange/Vert
Pk	Rose

R	Rouge
R/Bk	Rouge/Noir
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
W/B	Blanc/Bleu
W/Bk	Blanc/Noir
W/G	Blanc/Vert
W/R	Blanc/Rouge
W/V	Blanc/Violet
W/Y	Blanc/Jaune
Y	Jaune
Y/Bk	Jaune/Noir
Y/Br	Jaune/Maron
Y/G	Jaune/Vert
Y/O	Jaune/Orange
Y/Sb	Jaune/Azur
Y/R	Jaune/Rouge

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TE -SMR)

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. Centrale électronique | 37. Fusibles |
| 2. Alternateur | 38. Relais de puissance |
| 3. Régulateur de tension | 39. Interface centrale |
| 4. Interrupteur de stop arrière | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 5. Interrupteur de stop avant | |
| 6. Injecteur | |
| 7. Instrument | |
| 8. Indicateur de direction avant droit | |
| 9. Phare avant | |
| 10. Rotor de refroidissement | |
| 11. Indicateur de direction avant gauche | |
| 12. Avertisseur acoustique | |
| 13. Commutateur gauche | |
| 14. Intermittance indicateurs de direction | |
| 15. Feu arrière | |
| 16. Batterie | |
| 17. Télerrupteur mise en marche électrique | |
| 18. Moteur démarrage | |
| 19. Bougie d'allumage | |
| 20. Indicateur de direction arrière droit | |
| 21. Indicateur de direction arrière gauche | |
| 22. Capteur position boîte de vitesse | |
| 23. Bobine H.T. | |
| 24. Capteur de position de l'accélérateur (40) | |
| 25. Commutateur droite | |
| 26. Interrupteur allumage | |
| 27. Microinterrupteur embrayage | |
| 28. Capteur de vitesse | |
| 29. Relais pour electro-ventilateur | |
| 30. Relais courant continu | |
| 31. Sonde Lambda | |
| 32. Capteur pour temperature air (40) | |
| 33. Capteur pour temperature liquide de refroidissement | |
| 34. Capteur de pression (40) | |
| 35. Pompe à carburant | *: Arrête le moteur en caso de chute. |
| 36. Capteur de chute* | |

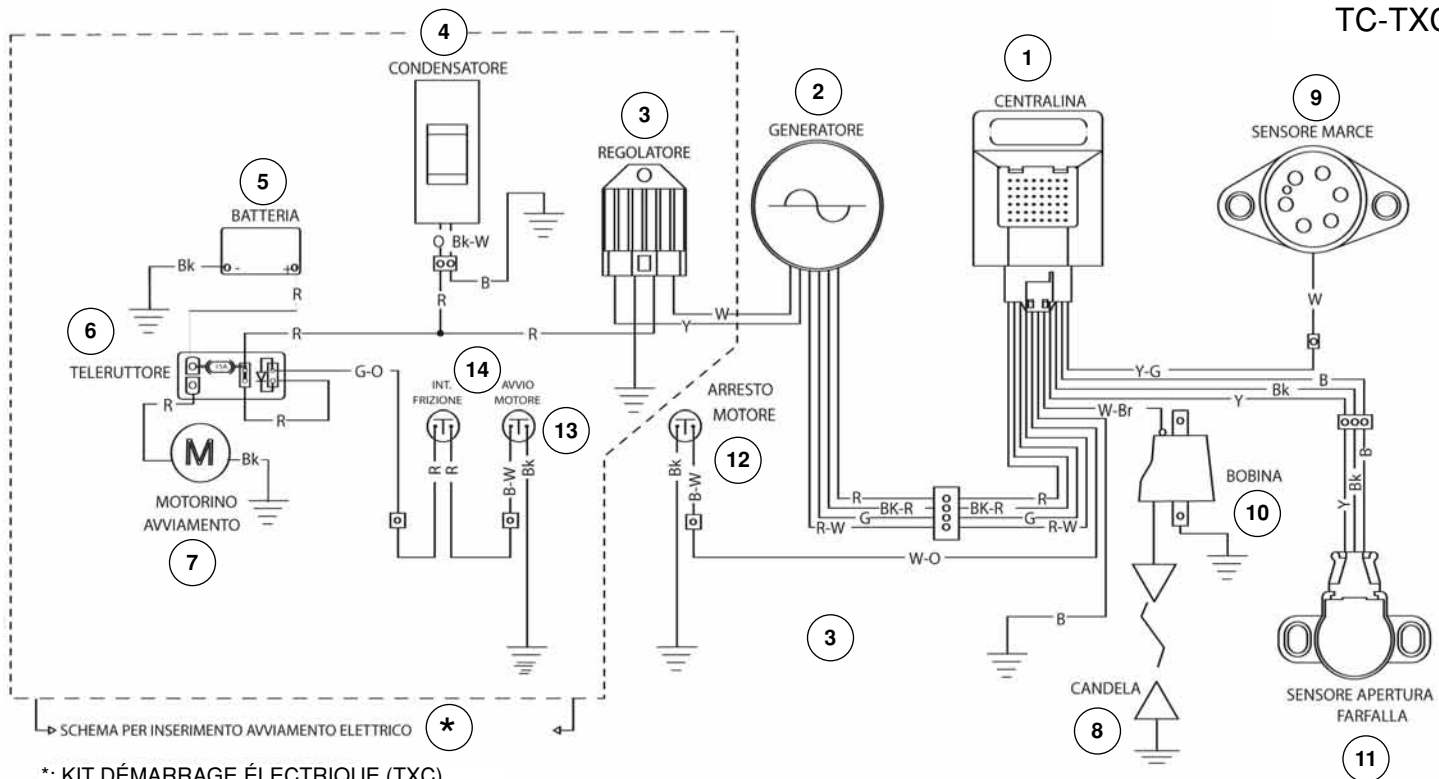


Legende couleur câbles

B	Bleu
Br	Maron
Bk	Noir
G	Vert
Gr	Gris
Gr/R	Gris/Rouge
O	Orange
P	Rose
R	Rouge
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
Y	Jaune

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TC-TXC)

1. Centrale électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension
4. Condensateur
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
14. Microinterrupteur embrayage



*: KIT DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE (TXC)

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 repos à l'abri de l'humidité.

- Après un usage intensif de la batterie, est recommandable une cycle de recharge lente (0,6 pour 8 heures pour la batterie de 12V-6Ah).
- La recharge rapide est recommandable 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-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 (3) 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" Ampère comme il résulte du tableau sous-jacent (dans le pourcentage de charge dans lequel il se trouve la batterie).

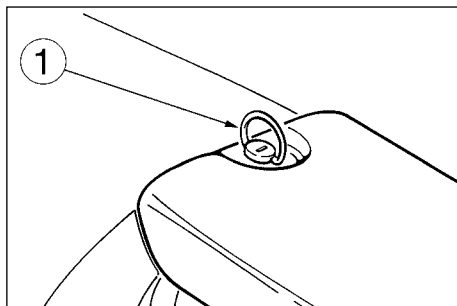
La tension de repos de la batterie se comporte sur une valeur constante seulement après quelques heures, donc il est recommandable de ne lui PAS mesurer tout de suite après avoir chargé ou déchargé la batterie.

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'EXTERIEUR - Rincer avec de l'eau.

A L'INTERIEUR - 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* : En cas de non-utilisation de votre moto, il est important de mettre en charge la batterie toutes les trois semaines (Cycle de charge lent: 0,6A pendant 8 heures - batterie 12V-6Ah).

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.

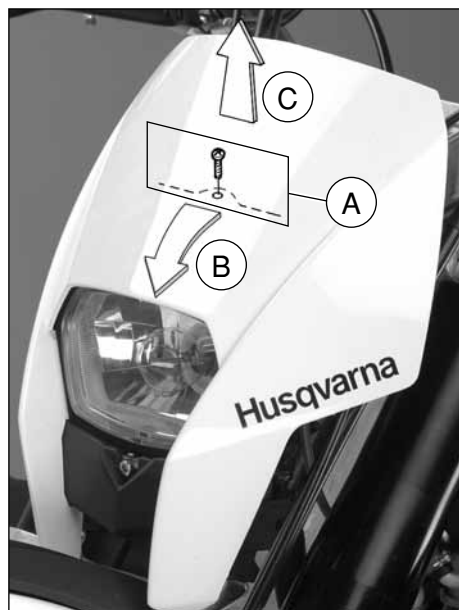
VALEURS INDICATIF DE LA DURÉE DE LA CHARGE SELON L'ÉTAT DE LA BATTERIE

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

REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE (TE-SMR)

Pour accéder à l'ampoule du phare, opérer comme suit:

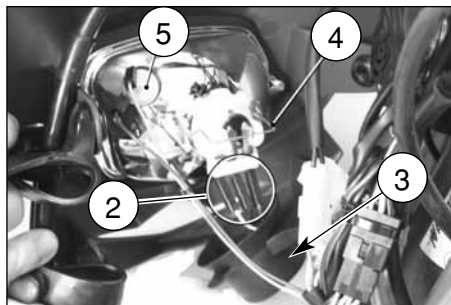
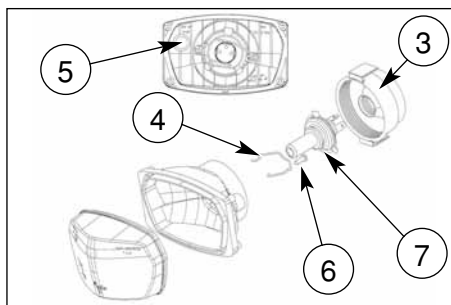
- enlever la vis de fixation supérieure du porte-phare sur support de l'instrument (A) ;
- déplacer en avant le porte-phare (B) et le tirer vers le haut (C) pour le décrocher des deux supports inférieurs;
- enlever le porte-phare;



- ôter le connecteur (2) de l'ampoule à deux feux (7) et le protecteur (3) en caoutchouc;
- enlever la vis (6);
- décrocher la pince de maintien (4) de l'ampoule et enlever l'ampoule.

Pour remplacer l'ampoule de feux de position (5) il suffit de la extraire de la calotte intérieure.

Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.



FFEU ARRIÈRE (exclu TE 310 Europe)

Le feu arrière est de type à diodes.



REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE ARRIÈRE (TE-SMR)

Enlever les deux vis (1) à l'intérieur de le garde boue arrière et la lentille (2).

Pousser l'ampoule (3) vers l'intérieur, la tourner en sens inverse aux aiguilles d'une montre et l'enlever du porteampoule.

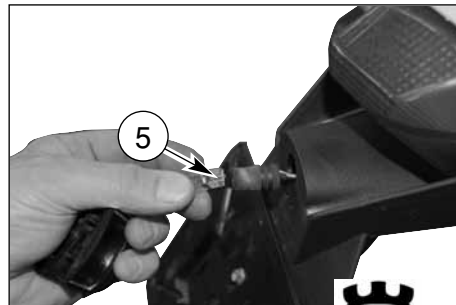
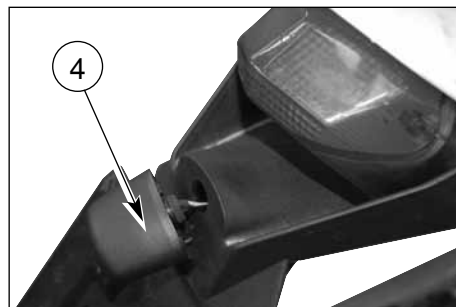
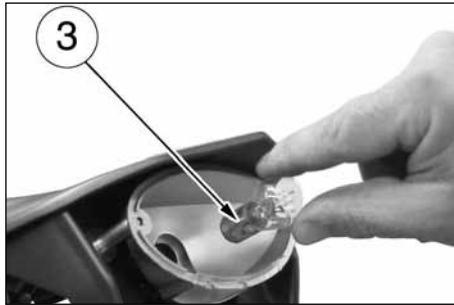
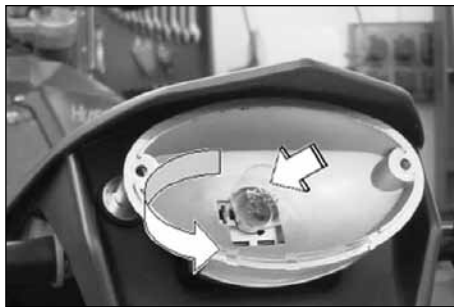
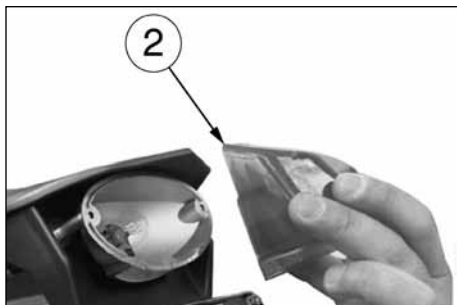
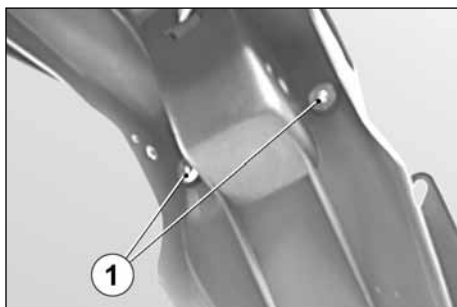
Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

NOTE: faire attention à ne pas serrer les vis excessivement.

REPLACEMENT DE L'AMPOULE D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION (TE-SMR)

Enlever le support de l'éclairage de la plaque d'immatriculation (4) en l'extrayant de la queue du véhicule. Extraire la douille avec l'ampoule du support. Tourner l'ampoule (5) pour l'extraire de la douille.

Après le remplacement, procéder en sens inverse pour le remontage.



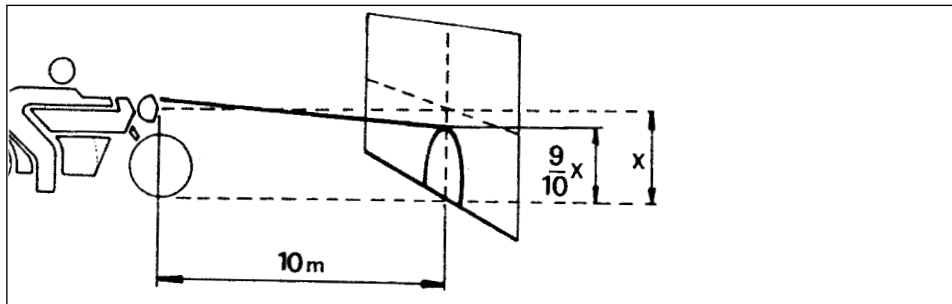
REGLAGE DU PHARE AVANT (TE- SMR)

Pour contrôler la correcte orientation du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec pression de gonflage des pneus correcte et avec un passager assis sur la selle. Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal.

Ce réglage doit être effectué dans la pénombre.

En enlumant les feux de croisement, la limite supérieure de démarcation entre la zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de $\frac{9}{10}$ èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

Le calage de l'orientation du phare s'obtient en agissant sur la vis (1) pour baisser ou laisser le fascieu lumineux.



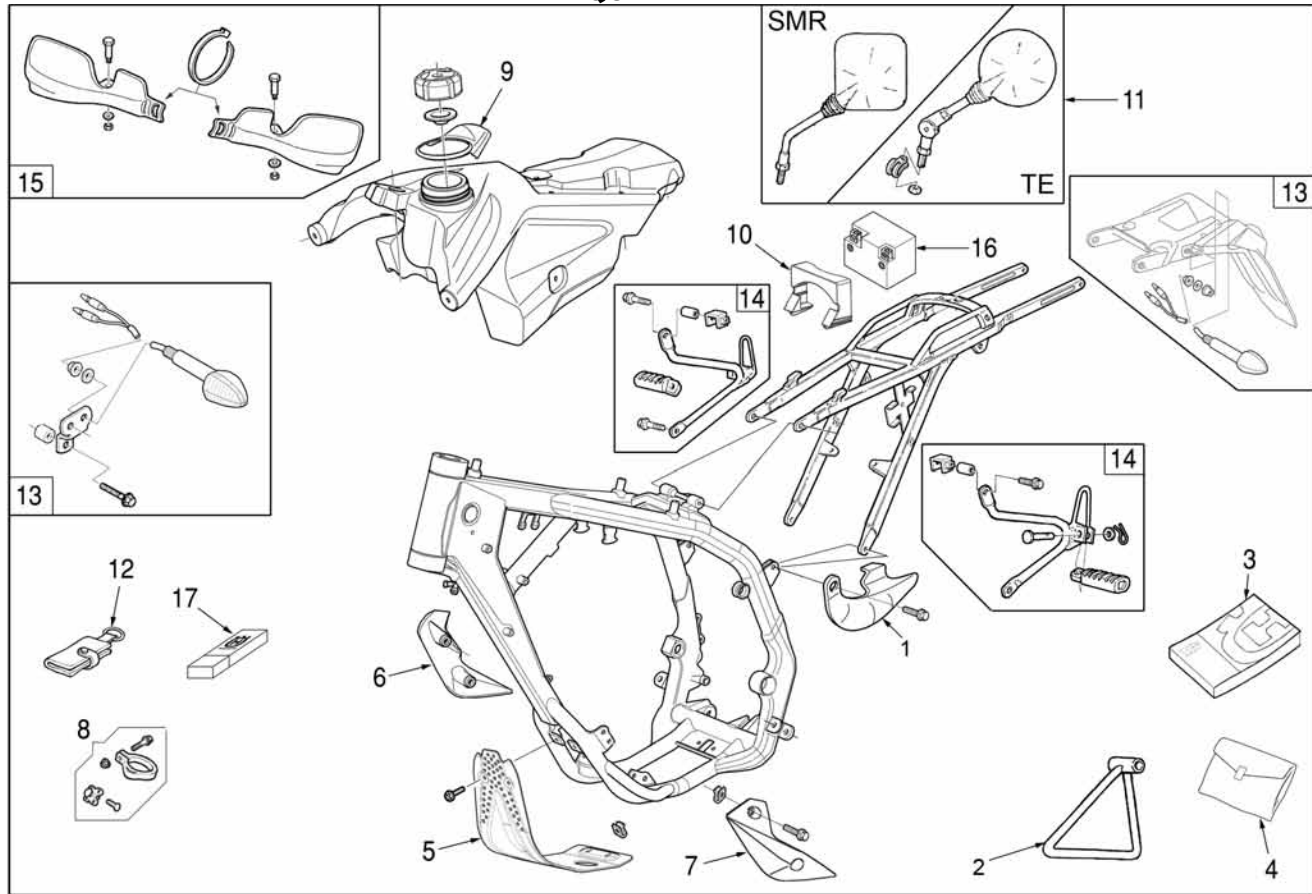


EQUIPEMENT

Pos.	Nr. Code	DESIGNATION	MODELES
1	8000B1747	PROTECTION PARE-CHALEUR (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
2	800074016	BEQUILLE LATERALE (1)	(TC-TXC)
3	8000H1343	GUIDE RAPIDE MULTILANGUE (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
4	8000A4296	KIT CARBURATEUR KEIHIN 41 (1)	(TC-TXC 450/510)
5	8000B0157	REPARE MOTEUR (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
6	8000H0188	PROTECTION MOTEUR DROITE (1)	(TE-TC-TXC)
7	8000H0187	PROTECTION MOTEUR GAUCHE (1)	(TE-TC-TXC)
8	8000B1530	KIT POUR TROUS DE PARE BOUE DE LA COMPETITION (1)	(TC-TXC)
9	8000B1390	PROTECTION BOUCHON (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
10	8000H0159	CAGE BATTERIE (1)	(TE-SMR-TXC)
11	8A0065437	RETROVISEUR DROITE (1)	(TE)
	8B0065437	RETROVISEUR GAUCHE (1)	(TE)
	8A00H1673	RETROVISEUR DROITE (1)	(SMR)
	8000H1673	RETROVISEUR GAUCHE (1)	(SMR)
12	800097615	PORTE-CLES HUSQVARNA (1)	(TE-SMR)
13	8000H1393	KIT CLIGNOTANTS (1)	(TE)
13	8000H1701	KIT CLIGNOTANTS (1)	(SMR)
14	8000H1702	KIT APPUI-PIED PASSEGER (1)	(SMR)
15	8000H1394	KIT PARE-MAINS	(TE)
16	8000A1891	BATTERIE 6AH	(TE-SMR-TXC)*
	8000H0864	BATTERIE 7AH	(TE-SMR)*
17	8000H1700	MÉMOIRE "USB"	(TE-SMR-TXC)

*: Ou bien

EQUIPEMENT



ELEMENTS EN OPTION (TE)

Pos.	Nr. Code	DESIGNATION	MODELES
1*	8A0096837	COURONNE DENTEE Z=47 (1)	310
	8B0096837	COURONNE DENTEE Z=48 (1)	310-450-510
	8C0096837	COURONNE DENTEE Z=49 (1)	310-450-510
	8D0096837	COURONNE DENTEE Z=50 (1)	450-510
2*	800063829	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=14 (1)	310-450-510
	800063827	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=12 (1)	310-450-510
	800063830	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=15 (1)	310-450-510
3*	8000H0772	KIT PORTEBALAI RACING (1)	310-450-510
4	8000H0503	GROUPE JOINTS MOTEUR (1)	310
	8000H0942	GROUPE JOINTS MOTEUR (1)	450-510
5	8000B0373	GROUPE BAGUES MOTEUR (1)	310
	8000B0364	GROUPE BAGUES MOTEUR (1)	450-510
6	800098504	RESSORT AMORTISSEUR (K=5,4 Kg/mm) (1)	450-510
	8000H0076	RESSORT AMORTISSEUR (K=5,6 Kg/mm) (1)	310
7*	8000H0590	BOUTON DOUBLE MODALITÉ (1)	310-450-510

*: Pour compétitions

ELEMENTS EN OPTION (TC)

Pos.	Nr. Code	DESIGNATION	MODELES
1	8A0096837	COURONNE DENTEE Z=47 (1)	450
	8B0096837	COURONNE DENTEE Z=48 (1)	450
	8C0096837	COURONNE DENTEE Z=49 (1)	450
2	800063827	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=12 (1)	450
	800063828	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=13 (1)	450
	800063830	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=15 (1)	450
4	8000H0943	GROUPE JOINTS MOTEUR (1)	450
5	8000A5736	GROUPE BAGUES MOTEUR (1)	450
6	800098504	RESSORT AMORTISSEUR (K=5,4 Kg/mm) (1)	450

ELEMENTS EN OPTION (SMR)

Pos.	Nr. Code	DESIGNATION	MODELES
1*	8A00A4859	COURONNE DENTEE Z=43	450-510
	8B00A4859	COURONNE DENTEE Z=44	450-510
	8G00A4859	COURONNE DENTEE Z=45	450-510
2*	800063829	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=14	450-510
3*	8000H0772	KIT PORTEBALAI RACING (1)	450-510
4	8000A5982	GROUPE JOINTS MOTEUR	450-510
5	8000B0364	GROUPE BAGUES MOTEUR	450-510
8	8000B0591	KIT DEMARRAGE A PEDALE	450-510

ELEMENTS EN OPTION



1



2



3



4



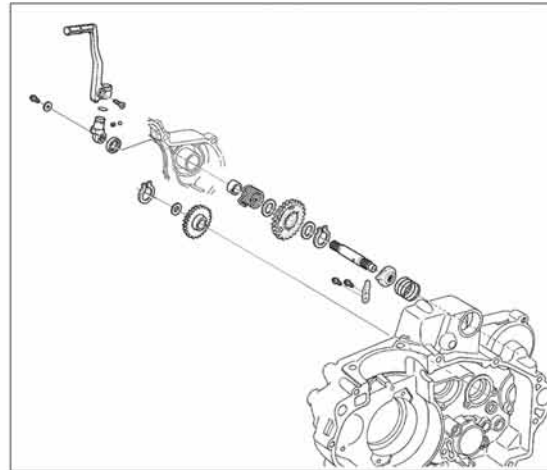
5



6



7



8

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.

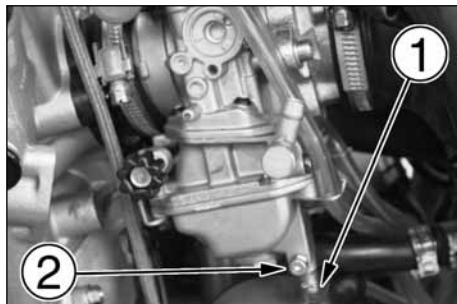
LONGUES PERIODES D'INACTIVITE

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 saleté.

Pour remettre le motorcycle en état de marche, opérer comme suit:

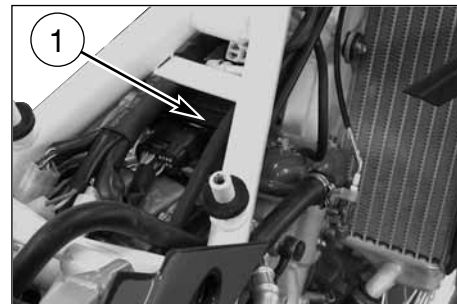
- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Tourner le moteur pour chauffer l'huile et après, effectuer une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter (page 28).
- Contrôler tous les points indiqués dans la section "Contrôles et Réglages" (Appendice A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section "Lubrification" (Appendice A).

NETTOYAGE

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 et avec celles de l'installation D'ALIMENTATION À INJECTION, spécialement le centrale électronique (1) et le groupe capteurs M.A.Q.S (2) (page 87).



RACCOMANDAZIONE IMPORTANTE

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,

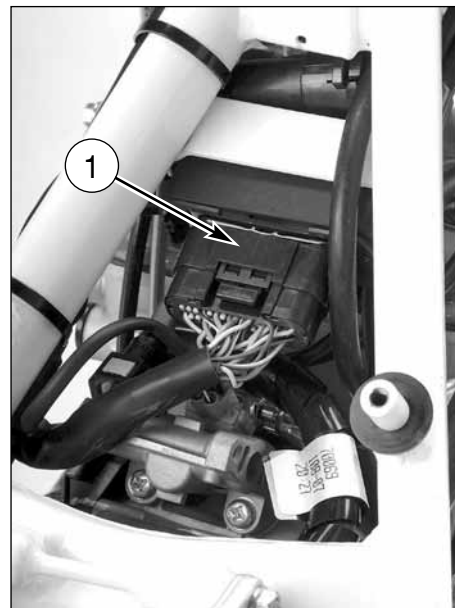
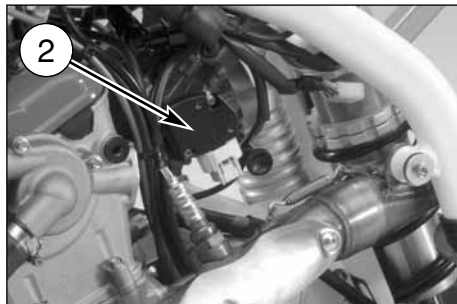


Il est nécessaire, ÉVITER ABSOLUMENT QUE JETS D'EAU OU D'AIR À HAUTE PRESSION ils viennent au contact avec les PARTIES ÉLECTRIQUES et avec celles de l'installation D'ALIMENTATION À INJECTION, spécialement le centrale électronique (1) et le groupe capteurs M.A.Q.S.

Après le lavage:

- Lubrifier les points indiqués au Tableau d'Entretien (Appendice A).
- Effectuer un bref chauffage du moteur
- Avant de rouler, 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

INDEX ALPHABETIQUE

	Page
A	
Allumage	8
Arrêt moteur	27
Arrêt motocycle	27
B	
Batterie	78
Béquille latéral	12
Bloc de direction	17
Bougie d'allumage	8
C	
Carburant	12
Carburateur	8
Chaîne transmission secondaire	8
Commande boîte des vitesses	19
Commande embrayage	18
Commande frein arrière	19
Commande frein avant	17
Commutateur sur le guidon	18
Composants électriques	70
Contrôles après la compétition	88
Contrôle bougie	33
Contrôle filtre à air	34, 35
Contrôles durant le rodage	20
Contrôle niveau liquide frein avant	37
Contrôle niveau liquide frein arrière	39
Contrôle niveau liquide embrayage	39
Contrôle niveau huile	28
Contrôle niveau réfrigérant	29
Contrôles préliminaires	20
Contrôle usure chaîne, pignon, couronne	50
Couronne arrière	8
Curage système de freinage arrière	65
Curage système de freinage avant	62-64
D	
Decompresseur de démarrage	22
Démarrage moteur (TC)	23
Démarrage moteur (TE-SMR)	21
Démontage plaquettes frein	56
Démontage roue arrière	54
Démontage roue avant	52
Disque papillotant	58

F	
Fourche avant	9
Freins	55
E	
Embrayage	8
G	
Graissage chaîne	50
Graissage moteur	10
I	
Injection	11
Instrument digital	14
L	
Liquide de refroidissement	10
Longue inactivité	88
M	
Modification position du guidon	46
Montage plaquettes frein	57
N	
Nettoyage disque frein	59
Nettoyage filtre à air	34, 35
Nettoyage généra	88
Nettoyage plaquettes	57
Niveau huile fourche	43, 45
Numero d'identification du motocycle	5
P	
Pignon sortie boîte des vitesses	8
Plage pivot roue	69
Pneus	9, 55
Poignée des gaz	17
Position des commandes	7
Préliminaires	3
Purge embrayage	40
R	
Rayous de roue	69
Réglage câble de commande gaz	31
Réglage chaîne transmission secondaire	49
Réglage du carburateur	32
Réglage du ralenti	32
Réglage embrayage	39

Réglage fourche	42, 44
Réglage frein hydraulique amortisseur	48
Réglage jeu des paliers direction	36
Réglage levier de commande frein avant	37
Réglage phare avant	82
Réglage position pédale frein arrière	38
Réglage précharge ressort amortisseur	47
Réglage suspensions selon les conditions de la piste	41
Regulateur de tension	33
Remplacement de détails	3
Remplacement de l'ampoules d'éclairage de la plaque d'immatriculation	81
Remplacement des ampoules du phase arrière	80
Remplacement des ampoules du phase avant	80
Remplacement du fluide	59
Remplissage système de freinage	60
Révision roues	69
Robinet carburant	11
Rodage	20
Roues	9, 52

S	
Schéma électrique	75, 77
Silencieux de décharge	67
Starter carburateur	13

U	
Usure disque frein	58
Usure plaquettes frein	56

V	
Vidange huile moteur et nettoyage des filtres	28
Vidange réfrigérant	30
Voyants	14



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 Handbuchs 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" muß integrierende Geburten des Motorrades betrachtet werden und deshalb muss 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.

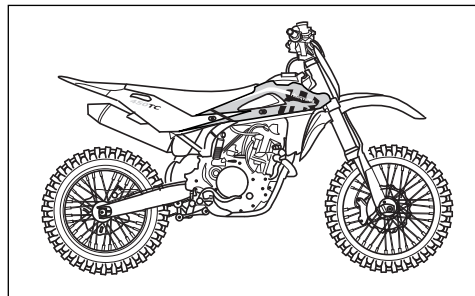
Um immer die besten Leistungen garantieren zu können, in dieser Typ von Motorrädern jedes besondere es wird nach jedem Wettkampf kontrolliert. Für das korrekte Funktionieren des Motorrades ist er notwendig den Hinweisen, die auf der Tabelle von Kontrolle und Wartung (zu Anhang A sehen) sind, zu folgen.

WICHTIGE ANWEISUNGEN

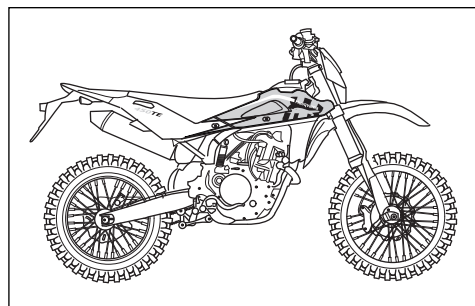
1) die WETTBEWERB Motorräder Modelle **TC** garantierten von Funktionsstörungen frei; die von Wartung geratene Tabelle für wettkämpferischen Gebrauch ist zur Anhang A.

2) TE und SMR sind STRABE GESETZLICHE Motorräder (mit beschränktem MACHT-MOTOR); sie werden garantiert, befreien Sie von zweckmäßigen Defekten und deckte mit gesetzlicher Garantie, wenn die ÜBLICHE KONFIGURATION und der vorgeschlagene Aufrechterhaltungstisch beibehalten wird, gezeigt auf Anhang A, seite 1 wird beobachtet.

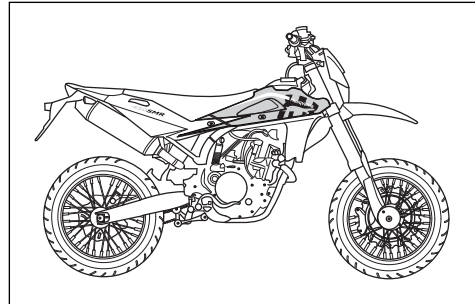
Wenn TE und SMR in KONKURRENZ-MOTORRÄDER umgewandelt werden (mit VOLLEM MACHT-MOTOR), wird der vorgeschlagene Aufrechterhaltungstisch für die Konkurrenzverwendung auf Anhang A.



MOTOCROSS



ENDURO



SUPERMOTARD



WICHTIG

Der Hinweis für Anerkennung der Garantie wird die MOTORRAD-KONFIGURATION sein, wie unten gezeigt.:

- A) ÜBLICHES MOTORRAD, STRABE GESETZLICH: mit beschränktem MACHT-MOTOR
- B) KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR.

Dieses Motorrad wurde nicht ausgedacht, um immer höchstens einige Drehungen lange Reisen mit dem Motor vorzunehmen, wie es anlässlich langer Verschiebungen auf Straßen oder Autobahnen geschehen kann. Die langen Reisen in diese Bedingungen können zum ernste Schäden verursachen Motor.

Dieses Motorrad wurde für die Wettkämpfe und den Abschluß gelernt es garantiert die besten Leistungen mit dem einzigen Fahrer. Sie rät ab deshalb sie mit dem Passagier benutzen, sowohl auf Straße, daß ins geländegängige.

IMMER erinnern, daß diese Motorräder für die Wettkämpfe geplant wurden, das heißt für einen sehr verschiedenen Gebrauch von jenes Straßen.

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

Kunde für die notwendige Arbeitskräfte.

ZUR BEACHTUNG: die Garantie verfällt bei Vermietung des Kraftrades.

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 sofistiziertes Wettrennfahrzeug. Das Motorrad nicht anlassen und führen, wenn nicht über geeignete Anweisungen und ausgezeichneten körperlichen Zustand verfügt wird.

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR KINDER

ACHTUNG

I 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.

I Um einen unabsichtlichen Absturz zu vermeiden, den Motorrad nie auf unebenen oder weichen Boden oder heiße Asphalt parkieren.

I 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	8
SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN	10
STEUERUNGEN	11
GEBRAUCHSANLEITUNG	20
ZÜNDUNGSANLAGE/ELEKTRISCHEANLAGE	70-77
AUSRÜSTUNG	84-85
EXTRA-TEILE	86-87
AHNHAG	88
VORÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG	91
ALPHABETISCHES VERZEICHNIS	92
WARTUNGSPALAN EINSTELLUNGEN	ANHANG A

Anmerkungen

● 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.

DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG

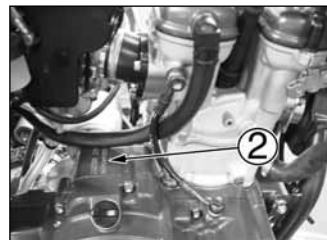
Die Identifizierungsnummer des Motors ist auf den oberen Teil des Motorcarthers gestempelt, während die Kennnummer des Motorrads auf das Lenkrohr des Rahmens gestempelt ist.

Bei Bestellung von Ersatzteilen oder Anfragen über Ihr Motorrad ist immer die auf anzugeben. Diese Nummer ist ebenfalls in die vorliegenden Betriebsanleitungen einzutragen.

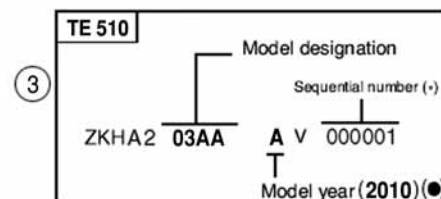
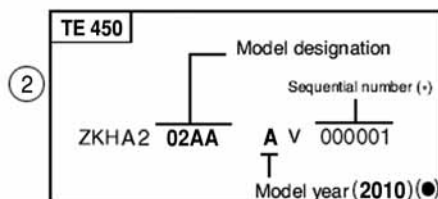
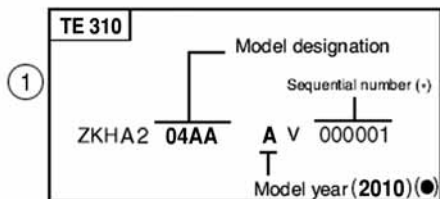
RAHMEN NUMMER

KENNUMMER DES MOTORRADS (V.I.N.)

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



1. Rahmen Nr.
2. Motor Nr.

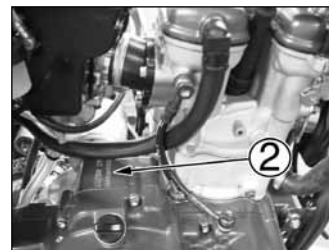


(*): N° progressive
(●): Jahre von Modell

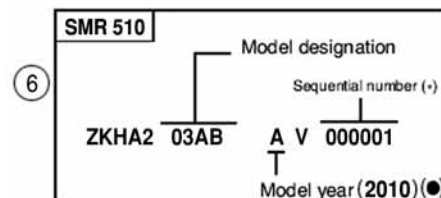
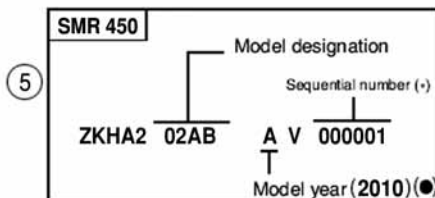
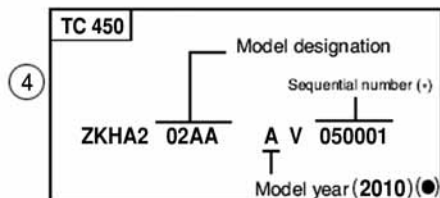


KENNUMMER DES MOTORRADS (V.I.N.)

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



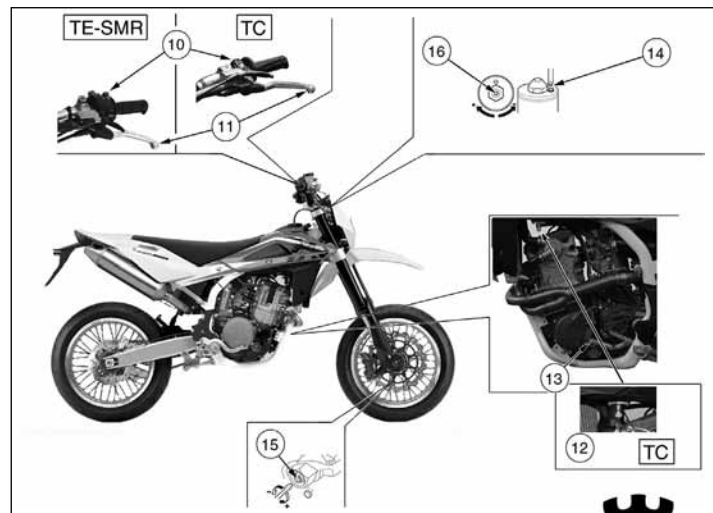
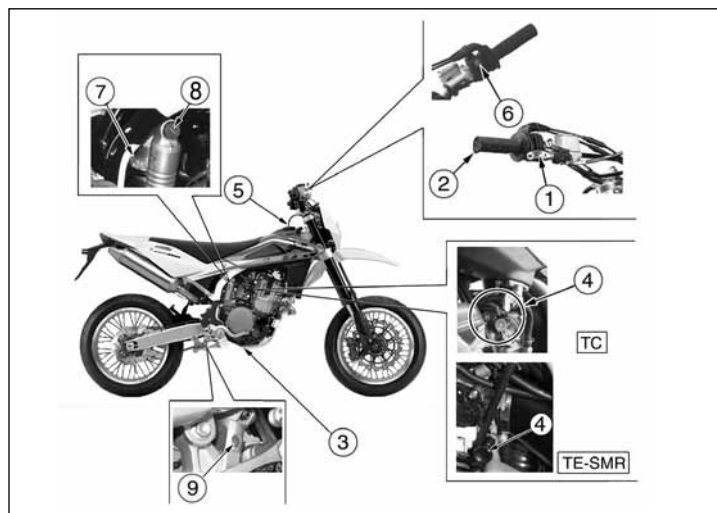
- 1. Rahmen Nr.
- 2. Motor Nr.



(*): N° progressive
(●): Jahre von Modell

LAGE DER SCHALTUNGEN

1. Vorderer Bremsschalthebel
2. Gasgriff
3. Pedal zur Steuerung der Bremse
4. Starter-Einrichtung (linke Seite)
5. Treibstofftankstopfen
6. R. Umschalter (Electrisch Motoranlassknopf)
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. L. Umschalter (TE, SMR)
11. Druckknopf Motoranhalten (TC)
12. Kupplungsschalthebel
13. Treibstoffhahn (TC)
14. Gangschaltungspedal
15. Ablassschraube für Gabelschaft
16. Kompressions-Einstellung für Gabelschaft



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Typ	Einzylinder-Viertakter
Kühlung	mit Flüssigkeit, (TE-SMR) mit elektroluterrad
Bohrung (310)	mm 83
Bohrung (450-510)	mm 97
Hub (310)	mm 55
Hub (450)	mm 60,76
Hub (510)	mm 67,8
Hubraum (310)	cm ³ 297,6
Hubraum (450)	cm ³ 449
Hubraum (510)	cm ³ 501
Verdichtungsverhältnis	12,9:1
Anlassen (TC) kick starter	(mit Dekompressionvorrichtung)
Anlassen (SMR)	elektrisch (mit Dekompressionvorrichtung)
Anlassen (TE)	elektrisch und kick starter (mit Dekompressionvorrichtung)

VENTILSTEUERUNG

Typ	doppel 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 Inductive (TE-SMR) oder Kapazitiver (TC)
Entladung und Digital-Vorverstellung	
Zündkerze typ	NGK CR8EB
Elektrodenabstand	0,7 mm

ALIMENTAZIONE

KRAFTSTOFF FORDERUNG

Typ (TE-SMR)	Einspritzung
Typ (TC 450)	“Keihin“ FCR-MX 41 mit Rückholpumpe und Sensor für Vergaser DresselstellungLuftdüse
Durchmesser	mm 41
Höchstzahl-Düse	180
Leerlaufdüse	45
Starterdüse	85
Starterluftdüse	mm 4
Hauptluftdüse	200
Leerlaufdüse	100
Schwimmer	g 11,2
Gasdrossel	15M
Kegelnadel	OB DVR
Kegelnadelstellung	5a
Starterschraube gelockert um Drehungen	runden 2

PRIMÄRÜBERSETZUNG

Antriebsritzel- Kupplungskranz (310)	Z 24- Z 88
Antriebsritzel- Kupplungskranz (450-510)	Z 23- Z 63
Übersetzungsverhältnis (310)	3,666
Übersetzungsverhältnis (450-510)	2,739

KUPPLUNG

Typ	Mehrfachscheibe in Ölbad mit hydraulischen Steuerung
-----------	--

WECHSELGETREIBE

Typ	mit Zahnradern in ständigem Eingriff
Übersetzungsverhältnisse (TE-SMR)	
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)

Übersetzungsverhältnisse (TC)

1. Gang	1,866 (z 28/15)
3. Gang	1,444 (z 26/18)
4. Gang	1,263 (z 24/19)
5. Gang	1,086 (z 25/23)
6. Gang	0,954 (z 21/22)

SEKUNDÄRÜBERSETZUNG

Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TE 310)	Z 13- Z 50
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TE 450-510)	Z 13- Z 47
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TC 450)	Z 14- Z 50
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (SMR 450-510)	Z 15- Z 42
Übersetzungsverhältnis (TE 250-310)	3,846
Übersetzungsverhältnis (TE 450-510)	3,615
Übersetzungsverhältnis (TC 450)	3,571
Übersetzungsverhältnis (SMR 450-510)	2,800

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSSE

1. Gang (TE 310)	28,205
1. Gang (TE 450-510)	19,806
1. Gang (TC 450)	18,261
1. Gang (SMR 450-510)	15,339
2. Gang (TE 310)	22,721
2. Gang (TE 450-510)	15,955
2. Gang (TC 450)	14,130
2. Gang (SMR 450-510)	12,356
3. Gang (TE 310)	18,803
3. Gang (TE 450-510)	13,204
3. Gang (TC 450)	12,357
3. Gang (SMR 450-510)	10,226
4. Gang (TE 310)	15,329
4. Gang (TE 450-510)	10,764
4. Gang (TC 450)	10,633
4. Gang (SMR 450-510)	8,336
5. Gang (TE 310)	12,974
5. Gang (TE 450-510)	9,111
5. Gang (TC 450)	9,338
5. Gang (SMR 450-510)	7,056
6. Gang (TE 310)	11,491
6. Gang (TE 450-510)	8,069
6. Gang (SMR 450-510)	6,249

FAHRGESTELL

Typ.....Monoträger mit Röhren aus Rundprofil,
Rechteckprofil und Elliptischprofil aus Stahl;
Hinterer Rahmen aus Leichtmetall

VORDERFEDERUNG

Typ.....Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäften
und vorgeschobenem Bolzen (einstellbar in Einfederung und
Ausfederung); Schäfte \varnothing 48 mm (TE 450-510, TC 450) oder \varnothing 50 mm
(TE 310/EU, SMR 450-510)
Hub auf der Beinenachse.....(TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

HINTERFEDERUNG

Typ.....progressive mit hydraulischem Einzeldämpfer
Einzeldämpfer Radhub(TC-TE)296 mm
Einzeldämpfer Radhub(SMR)290 mm

VORDERRADBREMSE

Typ.....a disco fisso \varnothing 260 mm del tipo "Wave" con comando
idraulico e pinza flottante (TE, TC);
a disco flottante \varnothing 320 mm del tipo "Wave" con comando idraulico e
pinza fissa radiale (SMR)

HINTERRADBREMSE

Typschwimmend gelagerte Brems Scheibe \varnothing 240 mm
Typ "Wave" mit hydraulischer Betätigung und schwimmend
gelagertem Bremsattel.

FELGE

Vorder (TE, TC)TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall: 1,6x21"
Vorder (SMR)SANREMO aus Leichtmetall: 3,50x17"
Hinter (TE)TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall: 2,15x18"
Hinter (TC)TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall: 2,15x19"
Hinter (SMR)SANREMO aus Leichtmetall: 4,25x17"

REIFEN

Vorder
(TE)Michelin ENDURO COMP. 3 oder Pirelli MT 83 Scorpion
90/90x21"
(TC)Pirelli 51R-MT 32A oder Dunlop D756;
80/100 x 21"
(SMR)Pirelli MTR 21 DRAGON-EVO;
120/70-17"

Hinter
(TE) Michelin ENDURO COMP. 3 oder Pirelli MT 83 Scorpion ;
120/90x18" (250);
140/80x18" (450-510).
(TC) Pirelli NHS (62) MT 32;
oder Dunlop D756; 110/90x17"
(SMR) Pirelli MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Kaltluftdruck (vorder TC)0,9÷1,0 Kg/cm²
Kaltluftdruck (hinter TC)0,8÷0,9 Kg/cm²

(*) Kaltluftdruck (vorder TE)0,9..1,0 Kg/cm²
(*) Kaltluftdruck (hinter TE)0,8..0,9 Kg/cm²

(●) Kaltluftdruck (vorder TE)1,1 Kg/cm²
(●) Kaltluftdruck (hinter TE)1,0 Kg/cm²
(*) Kaltluftdruck (vorder SMR)1,4 kg/cm²
(●) Kaltluftdruck (vorder SMR)1,8 kg/cm² nur Fahrer
(●) Kaltluftdruck
(vorder SMR)2,0 kg/cm² Fahrer und Passagier

(*) Kaltluftdruck (hinter SMR)1,6 kg/cm²
(●) Kaltluftdruck (hinter SMR)2,0 kg/cm² nur Fahrer
(●) Kaltluftdruck
(posteriore SMR)2,2 kg/cm² Fahrer und Passagier

(●) für Straßen Gebrauch

(*) Bei wettenen ist die anzunwendende



AMBESSUNGEN, GEWICHT, KAPAZITÄT

Radstand (TC-TE)mm 1483
Radstand (SMR)mm 1445

Gesamtlänge (TC)mm 2195
Gesamtlänge (TE)mm 2267
Gesamtlänge (SMR)mm 2163

Max. Breitemm 820

Max. Höhe (TC-TE)mm 1285
Max. Höhe (SMR)mm 1250

Sattelhöhe (TC)mm 968
Sattelhöhe (TE)mm 963
Sattelhöhe (SMR)mm 920

Min. Höhe vom Boden (TC-TE)mm 300
Min. Höhe vom Boden (SMR)mm 245

Leergewicht (TC 450)kg 103,5
Leergewicht (TE 250-310)kg 107
Leergewicht (TE 450-510)kg 111
Leergewicht (SMR 450-510)kg 120,5

Kraftstoffbehälterkapazität, mit Kraftstoffreserve
(TE-SMR) | 1,8l 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	CASTROL POWER 1 RACING 10W-50
Kühlflüssigkeit	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT
Bremsflüssigkeit	CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4
Kupplungsflüssigkeit	CASTROL FORK OIL 10W
Fettschmierung	CASTROL LM GREASE 2
Kettenöl	CASTROL CHAIN LUBE RACING
Vordergabelöl	Marzocchi: CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W - Kayaba: KHL15-11
Öl hinterer Stoßdämpfer	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W
Elektrokontakt-Schutz	CASTROL METAL PARTS CLEANER
Kühler-Leckabdichtung	AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

STEUERUNGEN

TREIBSTOFFHÄHNE (TC)

Der Hahn (2) auf der linken Seite ist ein Schraubhahn: zum Schließen des Hahns den Gewinding (A) festschrauben, zum Öffnen den Gewinding losschrauben.

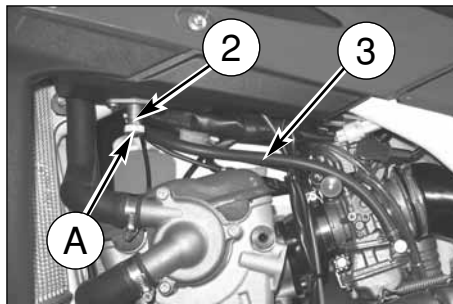
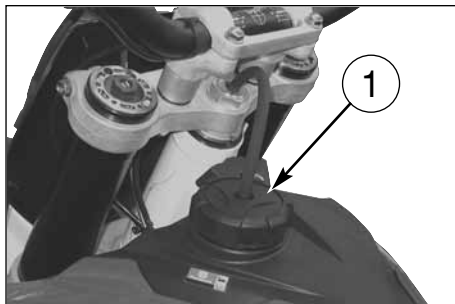
ACHTUNG*: Darauf achten, während der Arbeit am Treibstoffhahn nicht den heißen Motor anzufassen.

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.

MOTOR MIT EINSPRITZUNG (TE-SMR)

An den Fahrzeugen, die mit einem Motor mit Einspritzung ausgerüstet sind, befindet sich die Benzinpumpe im Tank und an der Benzin-Versorgungsanlage gibt es keinen Benzinhahn. Das Erreichen der Benzinreserve wird durch eine entsprechende Kontrolllampe am digitalen Cockpit angezeigt. (Siehe Seite 14).



1. Behälterstöpsel
2. Kraftstoffhahn
3. Rohr
- A. Hahn-Gewinding

SEITLICHE FUSSRASTE

Jedes Motorrad ist mit einer seitlichen (1) Fußraste 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.

Periodisch den Seitenständer kontrollieren (siehe den "Zettel von periodischer Wartung"); prüfen, daß den Federn nicht geschadet wirst und daß der Seitenständer es bewegt frei. Der Seitenständer war in der Fall lärmend, die Stütze (A) von Befestigung schmieren.

TREIBSTOFF

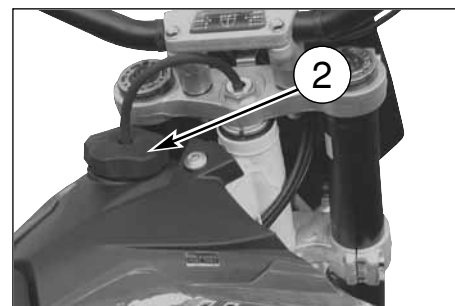
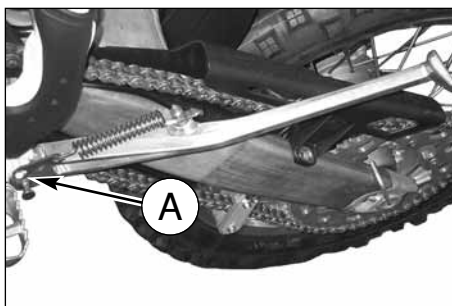
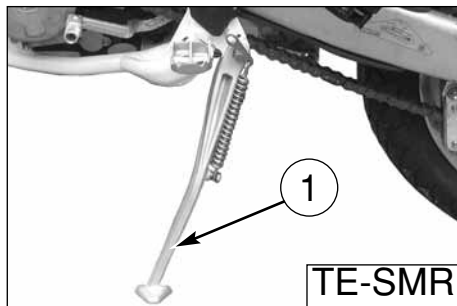
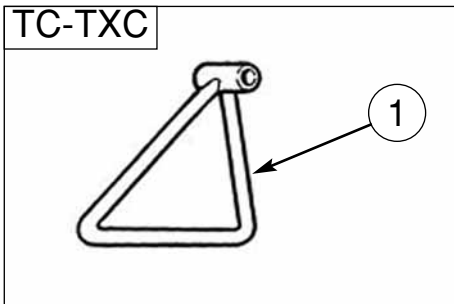
Empfohlener Treibstoff ist Bleifreies Benzin zu 98 Oktan.

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 Verschuß (1) des Tankstopfens vergewissern.



STARTER VERGASER (TC)

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:

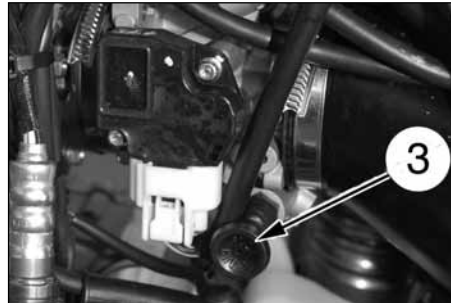
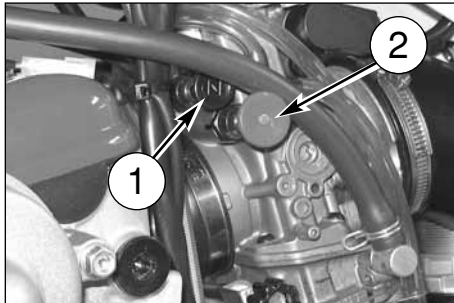
1) SCHWARZER KNOPF: Starter zu KALTEM (°)

2) ROTER KNOPF:
Starter zu WARMEM (°)

(°) Siehe Seite 23

STARTEN MIT KALTEM MOTOR (TE-SMR)

Für den Kaltstart haben die Modelle mit Einspritz-Motor einen schwarzen Knauf (3) links am Drosselkörper. Zum Öffnen des Choke den Knauf nach außen ziehen, zum Schließen nach innen drücken.



DIGITALINSTRUMENT, KONTROLLAMPEN (TE-SMR)

Das Motorrad ist mit einem Digitalinstrument ausgestattet, an dem sich auch 3 Kontrolllampen befinden: Fernlicht, Blinker, Benzinreserve.

- 1- Fernlichtkontrolle BLAU
- 2- Blinkerkontrolle GRÜN
- 3- Benzinreservekontrolle ORANGE (1,8 l)

Wird der Zündschlüssel auf Position IGNITION gedreht, schaltet sich die Displaybeleuchtung (bersteinfarben) am Instrument ein.

ANMERKUNGEN

- Jedes Mal, wenn die Batterie angeschlossen wird, wird während der ersten 2 Sekunden die Version der Steuer-Software angezeigt. Nach der Überprüfungs-Phase wird am Instrument die letzte eingestellte Funktion angezeigt.
- Nach dem Abschalten des Motors werden keine Instrumenten-Funktionen mehr angezeigt.
- Das Umschalten von einer Funktion zur nächsten, sowie das entsprechende Nullstellen, muss über die Taste SCROLL (A) geschehen.

erfolgen.

- Folgende Funktionen können nacheinander in der angegebenen Reihenfolge ausgewählt werden:

- 1- GESCHWINDIGKEIT / GESAMT-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 1, Seite 14)
 - 2- GESCHWINDIGKEIT / UHR (Abbildung 2, Seite 15)
 - 3- GESCHWINDIGKEIT / TEILSTRECKEN-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 3, Seite 15)
 - 4- GESCHWINDIGKEIT / CHRONOMETER (Abbildung 4, Seite 15)
 - 5- GESCHWINDIGKEIT / DREHZAH (Ziffern-Anzeige) (Abbildung 5, Seite 16)
- 1- GESCHWINDIGKEIT / GESAMT-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 1, Seite 14)

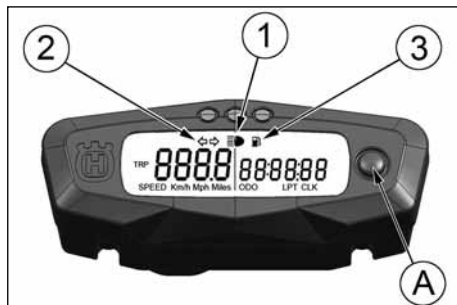
.....
WICHTIG: Bei Störungen an der EINSPRITZANLAGE wird auf der rechten Seite am Instrumenten-Display FAIL (FEHLER) angezeigt (siehe Seite 16): **Wenden Sie sich in diesem Fall an einen HUSQVARNA Vertragshändler.**

1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (bild 1)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- ODO: Kilometerzähler- maximaler Wert: 99999 km;

Um Kilometer mit Meilen oder Meilen mit Kilometern zu ersetzen gehen Sie weiter wie folgt:

- 1) Bild 1 darzustellen, den Motor anzuhalten und die Taste SCROLL (A) zu schieben.
- 2) den Zündschlüssel auf Position IGNITION stellen, dabei die Taste SCROLL (A) solange gedrückt halten, bis das Symbol "km/h" erscheint.
- 3) Anschließend werden abwechselnd "Km/h" und "Mph Miles" angezeigt. In dem Moment, in dem die Einheit angezeigt wird, die benutzt werden soll, erneut die Taste SCROLL (A) drücken.



2- SPEED / CLOCK (Bild 2)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- CLOCK: Uhr- Die Uhrlektüre ist von 0:00 bis 23:59:59.

Um die Uhr umzustellen, schieben Sie der Knauf (A) denn mehr als 3 Sekunden, um die Stunden zuzunehmen; Freilassung der Knauf und dann ist es nach 3 Sekunden möglich, die Minuten zuzunehmen.

3- SPEED / TRIP 1 (Bild 3)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- TRIP 1: Entfernung maximaler Wert: 999.9 km (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).

Zum Einstellen auf TRIP 1 (TEILSTRECKEN-KILOMETERZANZEIGE) die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken.

4- SPEED / CRHOMETER (STP) (Bild 4)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers deckte Zeit
- Das Lesen von 0:00 bis 99:59:59 (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).

Um der Funktion STP zu aktivieren, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden.

1. Schritt: Funktion AUF;
2. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;
3. Schritt: STP 1 Neueinstellung; REISE 1 und AVS 1 Daten-Neueinstellung;
4. Schritt: Funktion AUF;
5. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;

.....
und das Folgen so



5- SPEED / U/MIN DREHZAHL (Bild 5)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- U/MIN DREHZAHL: MIN. 500, MAX 14250

Am Instrumenten-Display werden auch Informationen zum "Leerlauf" und eventueller "Störungen" an der Einspritzanlage angezeigt. **Die Anzeige von Störungen hat absoluten Vorrang vor allen anderen Anzeigen.**

LEERLAUF: Bei einer Geschwindigkeit von weniger als 20 km/h wird der Zustand "Leerlauf" (Neutral) durch den Buchstaben N vor dem Geschwindigkeitswert angezeigt.

STÖRUNG: Bei "Störungen an der Einspritzanlage" wird auf der rechten Seite am Instrumenten-Display "FAIL" (FEHLER) angezeigt.



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

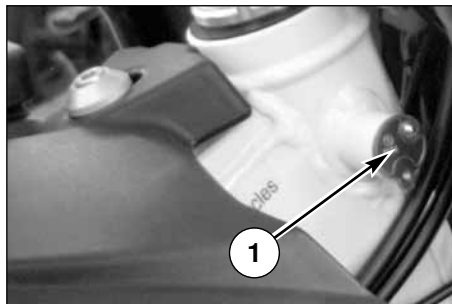
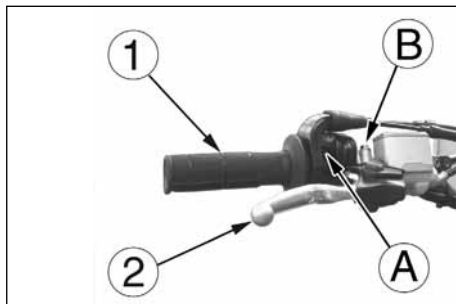
Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (B) anzuziehen.

LENKERBLOCKUNG (TE-SMR)

Das Motorrad ist mit einer Lenkerblockung ausgerüstet (1), die sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet.

Um den Lenker zu blockieren, folgendermassen vorgehen: den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Schlüssel in das Schloss stecken und dem Uhrzeigersinn entgegen drehen. Ihn nach innen drücken, und, wenn nötig, den Lenker in beide Richtungen drehen. Den Schlüssel im Uhrzeigersinn drehen und ihn aus dem Schloss herausziehen.

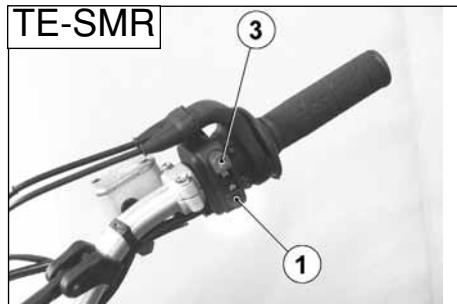
Um die Lenkung freizugeben, umgekehrt operieren.



HUMSCHALTER AUF DEM LENKER- RECHTE (TE-SMR)






Der rechte Umschalter hat folgende Bedienteile:

- 1) Motoranlassknopf
- 3) Zünd- und Anhaltschalter für den Motor



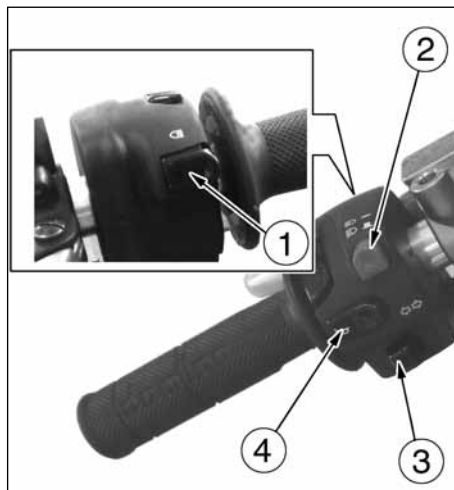
HUMSCHALTER AUF DEM LENKER-LINKE (TE-SMR)

Der linke Umschalter hat folgende Bedienteile:

- 1)  Fernlichtblitz (automatische Rückstellung)
- 2)  Wahlknopf Fernlicht
-  Wahlknopf Abblendlicht
- 3)  Linke Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung)
 Rechte Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung)

Um die Anzeiger ausser Tätigkeit zu setzen, drücken Sie den Schalthebel, wenn er in die mittlere Stellung zurückgekehrt ist.

- 4)  Hupe



DRUCKKNOPF MOTORAN-HALTEN (TC)

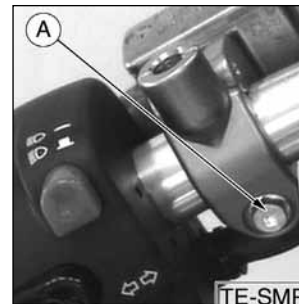
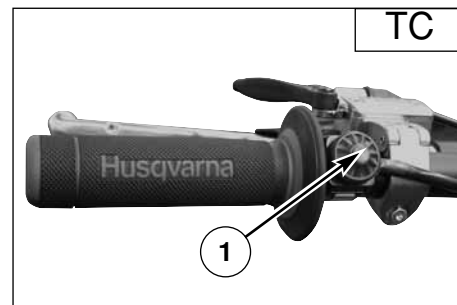
Auf der linken Seite der Lenkstange, neben der Kupplungssteuerung, befindet sich der Druckknopf (1) zum Motoranhalten.

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 BEACHT

Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben anzuziehen.



PEDAL ZUR STEUERUNG DER BREMSE

Das Pedal (1) zur Steuerung der hinteren Bremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Bei den modellen TE und SMR bei der Bremsung lässt ein Stoppschalter die Rücklichtlampe aufleuchten.

WECHSELGETRIEBESTEUERUNG

Der Hebel (1) 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 Welle anbringen.

Nach der Operation die Schraube anziehen.

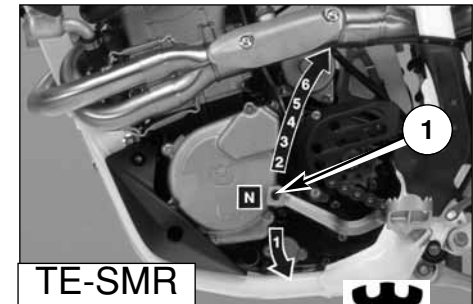
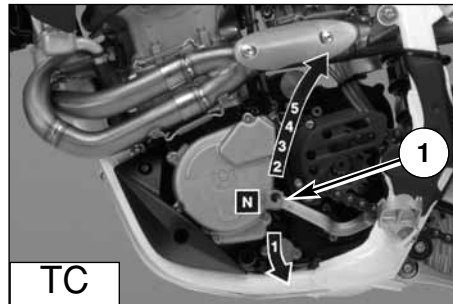
WARNHINWEIS* : Nicht die Gänge herausnehmen, ohne vorher die Kupplung ausgekuppelt und das Gas geschlossen zu haben. Der Motor könnte "auf Touren" gebracht werden und Schäden erleiden.

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

DE

N: Leerlauf

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 (Siehe Seite 33).
- B. Muttern des Zylinderkopfs.
- C. Allgemeine Überprüfung der Verschraubungen.

10. Den Lenker kontrollieren

Das Spiel der Lenkerlager kontrollieren.

11. Die elektrische Anlage überprüfen (TE-SMR).

Den Motor anlassen und überprüfen, daß die Scheinwerfer, das Stoplicht und die Richtungsanzeiger, die Instrumentenbrett-Kontrollleuchten und die Hupe einwandfrei funktionieren.

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 zu erst 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

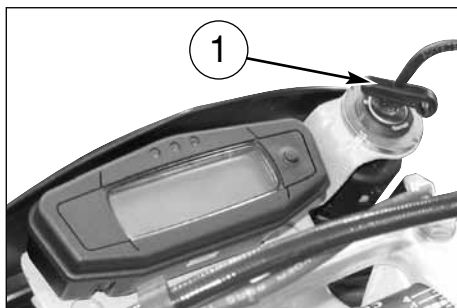
- KONTROLLE SPANNUNG RADSPeICHEN (siehe Seite 69);
- KONTROLLE RADVERSchRAUBUNG;
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG DER GROSSEN GABEL;
- KONTROLLE KETTENEINSTELLUNG (siehe Seite 49);
- KONTROLLE SPIEL LENKERLAGER (siehe Seite 36);
- KONTROLLE LENKERVERSchRAUBUNG;
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG MOTOR AM RAHMEN;
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG ANSAUGEVERBINDUNGSSTÜCK;
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG MUTTERN KOPF UND ZYLINDER;

HÄUFIG DEN STAAT VON AMT DER BATTERIE prüfen (Siehe Seite 78).

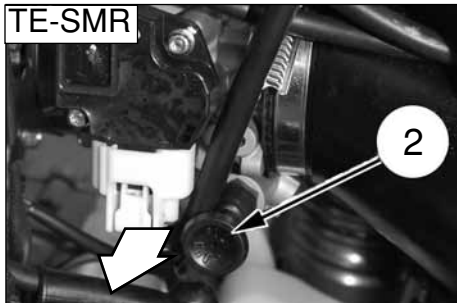
MOTORANLASSEN (TE-SMR)

Bei STARTER MIT KALTEM MOTOR wie folgt vorgehen:

- 1) den Zündschalterschlüssel (1) auf die Position IGNITION (Das Brummen, das beim Drehen des Schlüssels auf die Position IGNITION zu hören ist, ist auf die Treibstoffpumpe zurückzuführen, die die Versorgungsanlage unter Druck setzt);
- 2) den Knopf des Starters (2) ziehen;

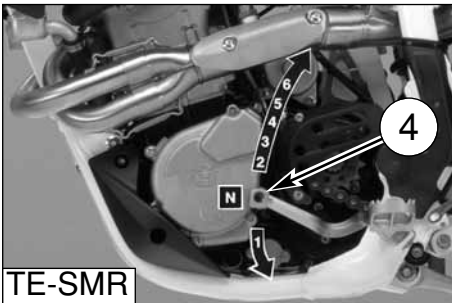
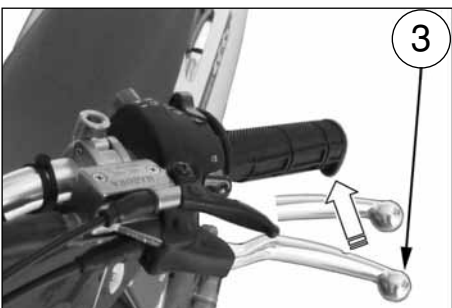


TE-SMR



- 3) den Kupplungshebel (3) ziehen;
- 4) den Schalthebel (4) in Leerlaufstellung bringen und den Kupplungsschalthebel freilassen;
- 5) auf dem Zünd- und Anhaltschalter für den Motor (5) und dann auf der Anlassenknopf (6) zu drücken.

Sobald der Motor im Leerlauf drehen kann, ist der Knopf des Starters (2) in Ausgangstellung zu drehen. Ist der Motor beim Anlassen noch betriebswarm, dann ist der Starterhebel NICHT zu betätigen. Den Motor nicht kalt laufen lassen, damit das Schmieröl alle Schmierstellen erreichen kann.



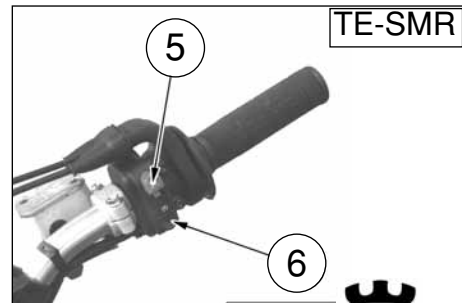
TE-SMR

ANMERKUNG

Kupplung ist auf der Stütze des Hebels montiert einen Sicherheits Schalter daß es erlaubt vorzunehmen der Starter NUR mit dem Wechsel in wahnsinniges oder der steckt Marsch und sie es hebt gezogene Kupplung.

WICHTIG

NIEMALS STARTEN; WENN DIE BATTERIE NICHT IM KREIS EINGESETZT IST.



TE-SMR

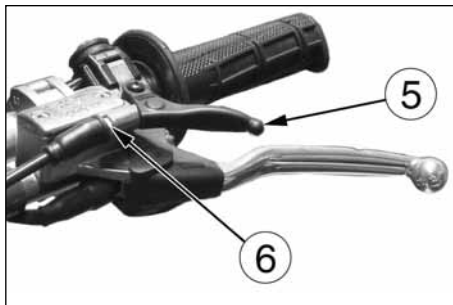


INGANGSETZUNGSDEKOMPRESSOR

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).



MOTORANLASSEN (TC)

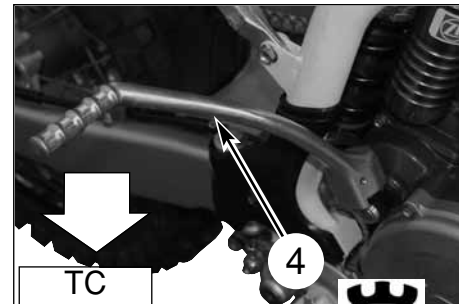
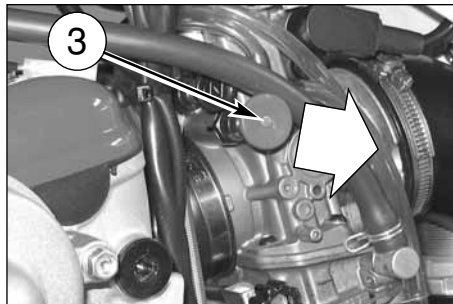
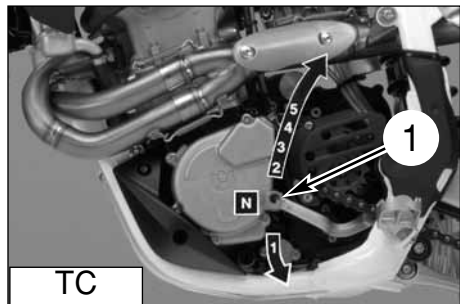
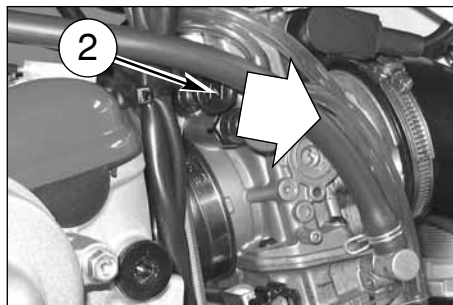
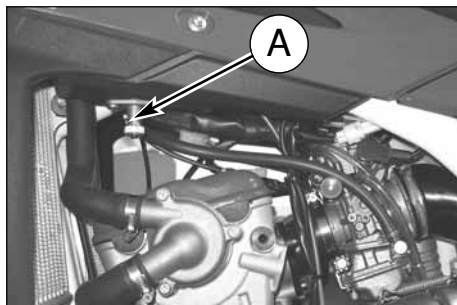
Wie folgt vorgehen:

- 1) Sicherstellen, dass der Kraftstoffhahn (A) auf Position offen steht;
- 2) den Schalthebel (1) in Leerlaufstellung bringen;

- 3) den Starterknopf ziehen (SCHWARZER Starterknopf 2 für KALTEM Motor *, ROTER Starterknopf 3 für WARMEM Motor);

- 4) niedriger Einschalt das Pedal stellen (4), bis zu einen ge-weißen Widerstand (Kolben zum O.T.) finden;

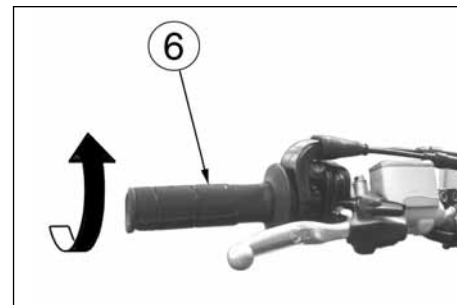
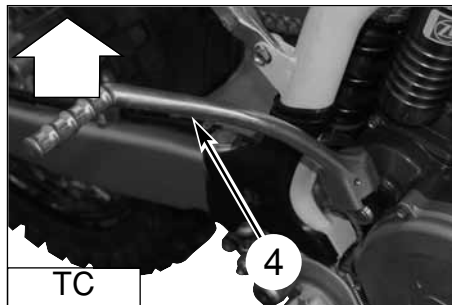
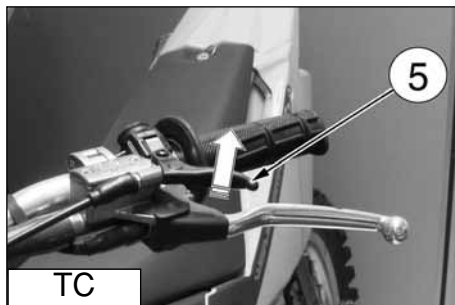
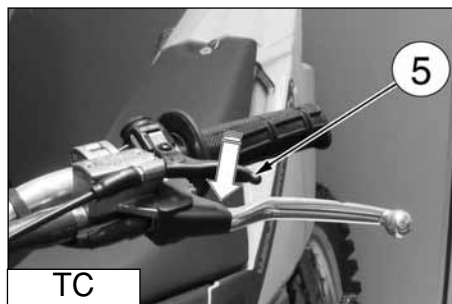
*: das heißt, nachdem das Kraftrad für viele Zeit untätig blieb oder wenn es dorthin in Anwesenheit von einer niedrigen Umwelt Temperatur ist



5) den Hebel (5) ziehen und niedriger weiter von einem das Pedal beschränkten Lauf stellen bis zu den obengenannten Widerstand (Überwindung des O.T.) besiegen;

6) zu diesem Punkt, den Hebel (5) und das Pedal (4) freilassen;

7) bei STARTER MIT KALTEM MOTOR, im Kreise ganz zu 2 Mal den Gasgriff (6) schwingen (bei Starter mit warmem Motor diese Operation nicht vornehmen);



8) niedriger GANZ das Pedal (3) stellen bis zu den Motor starten.

WARMEM MOTOR: BEVOR ABFAHREN, DEN ROTER STARTERKNOPF (3) AUF DER VERGASER ABSCHALTEN.

Bei fehlt Starter, diese Prozedur wiederholen.

ES BEMERKT WICHTIG:

Starter zu kaltem des Motors in Anwesenheit von niedrigen Umwelt Temperaturen

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

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.

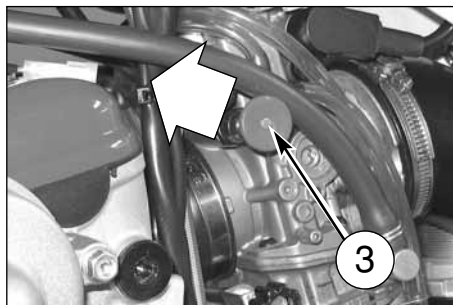
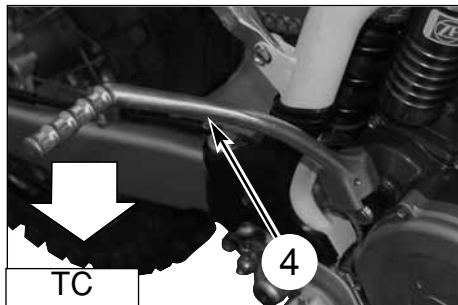
WICHTIG

Bei Kaltstart Motor keinesfalls beschleunigen.

ACHTUNG * : Die Auspuffanlage enthält Kohlenoxydgas. Niemals den Motor in geschlossenen Räumen laufen lassen. Bei Gebrauch des zu Pedal gelieferten Starters, aufmerksam den Ausbildungen, die zu Seite 23 sind, folgen und die bekannte Nächste anwesend halten.

Anlassenpedal

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



STARTEN MIT WARMEM MOTOR (TC)

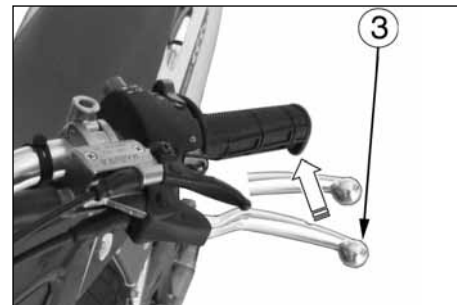
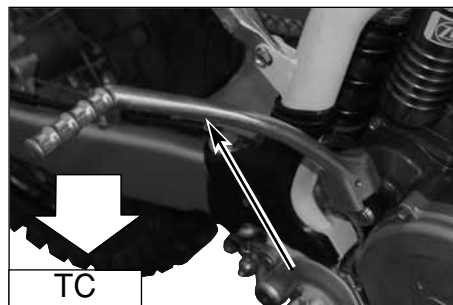
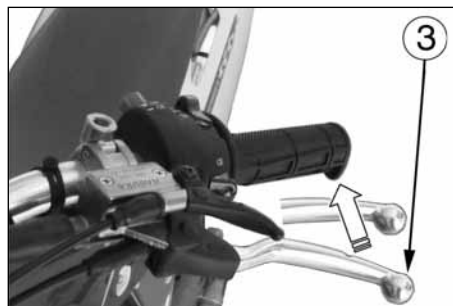
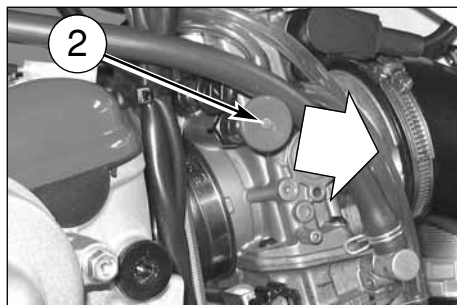
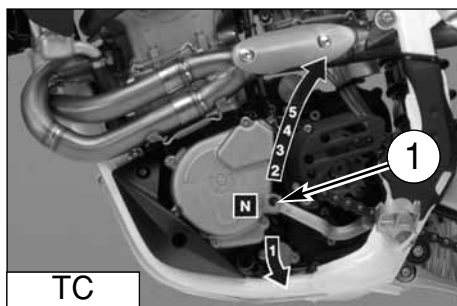
Bei Startschwierigkeiten mit warmem Motor, oder nach einem Sturz, wie folgt vorgehen:

- 1) Den Schalthebel (1) auf Leerlauf stellen.
- 2) Den ROTEN Knauf des Choke (2) ziehen.

- 3) Den Kupplungshebel (3) ziehen.
- 4) Das Kickstarterpedal (4) zum Starten des Fahrzeugs betätigen.

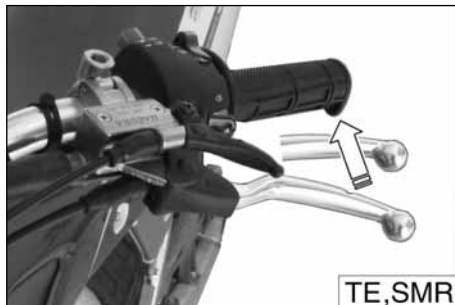
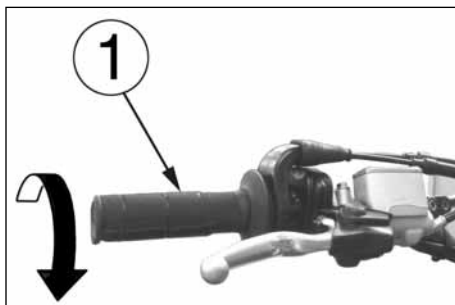
- 5) Den Kupplungshalthebel (3) freilassen.

VORM LOSFAHREN DEN ROTEN KNAUF (2) DES CHOKE AM VERGASER ZURÜCKSTELLEN.



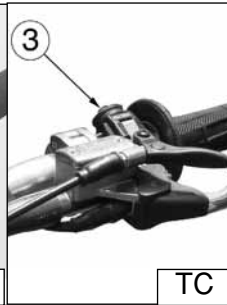
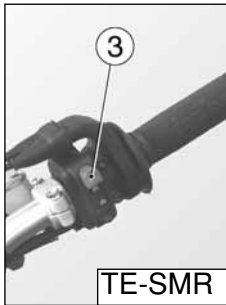
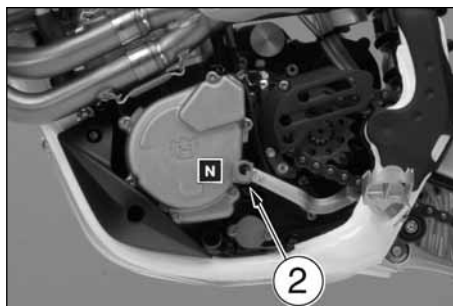
MOTORANHALT UND MOTORSTILLSTAND

- Das Gasgriff (1) vollständig schließen, daß das Motorrad verlangsamt.
- Sowohl vorn als auch hinten beim Herunterschalten der Gänge bremsen (zur starken Verlangsamung, entschieden Hebel und Bremspedale betätigen).
- Nach dem Anhalten des Motorrads, die Kupplung vollständig auskuppeln und den Schalthebel (2) in Leerlaufstellung bringen.

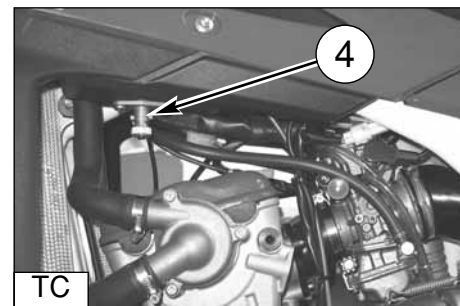


- ROT Druckknopf (3) drücken.
- Den Treibstoffhane (4) schliessen.
- TE, SMR: im Kreise nach Linke den Schlüssel des Anlaßschalter schwingen.

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.

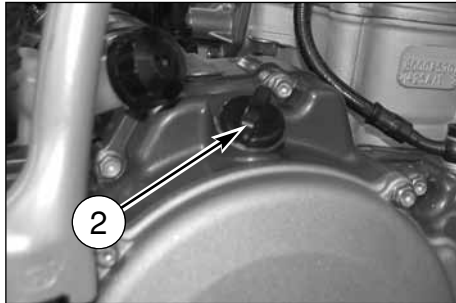
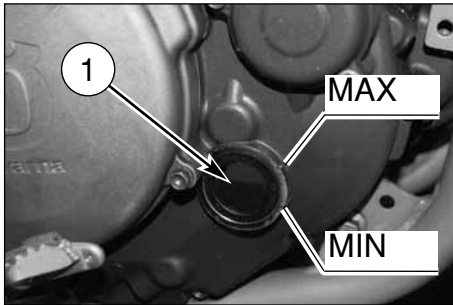


ÖLSTAND ÜBERPRÜFUNG

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.

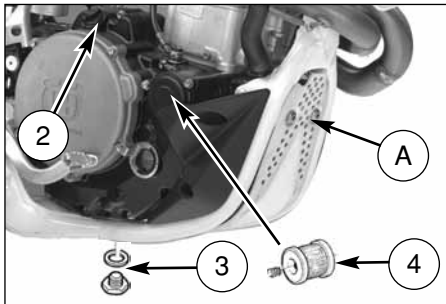


MOTORÖLWECHSEL UND NETZFILTER-FILTEREINSATZE REINIGUNG UND WECHSEL

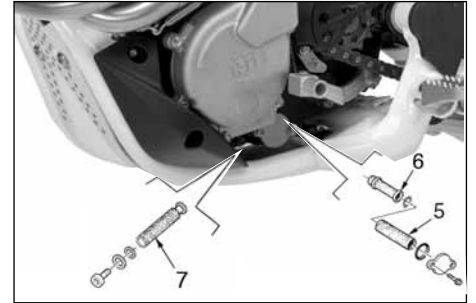
ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

Zum voll ständigen Motorölwechsel ist bei WARMEN MOTOR in der folgenden Weise vorzugehen:

- Den Einfüllstopfen (1) entfernen;
 - des unteren Motorschutzes (A) vornehmen.
- ACHTUNG*:** Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.
- ein Auffangbehälter unter dem Motor stellen;
 - den Stopfen (2) entfernen und Öl vollständig ablassen (den Magnet zur Beseitigung etwaiger Rückstände reinigen);



- die drei Metall Filter (4), (5) und (6), 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 (3) Filtereinsätze drei Befestigungsschraube abschrauben und den Deckel abnehmen;
- nach dem Filterswechsel, die Ablassstopfen (2), des Motorschutzes (A) 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 mm auf die Elemente und desweiteren, auf die Modelle TE und SMR, es sollte kein die Hälfte von den Behälter von Wiedererlangung (2) Platz vor der Hinter Stoßdämpfer überwinden.

Der Kühlerstopfen hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.

MAN BEACHTE

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

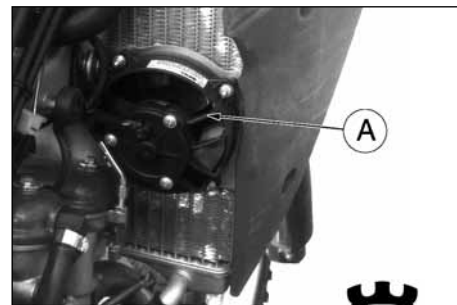
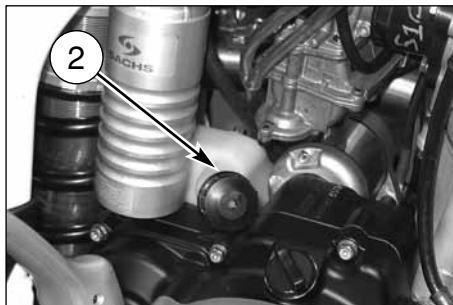
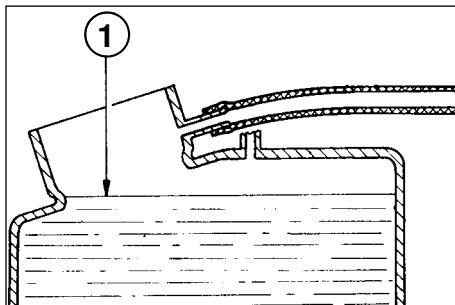
MAN BEACHTE

TE-SMR: Sich daran erinnern, daß der Kühlungsbelüfter (A) auch mit dem Zündungsschalter in Position OFF in Betrieb gesetzt werden kann ; daher im erforderlichen Abstand von der Belüfterpalette arbeiten.

ANMERKUNG

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

DE



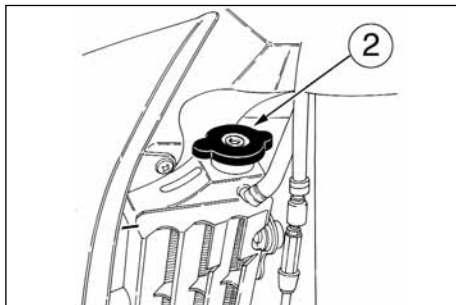
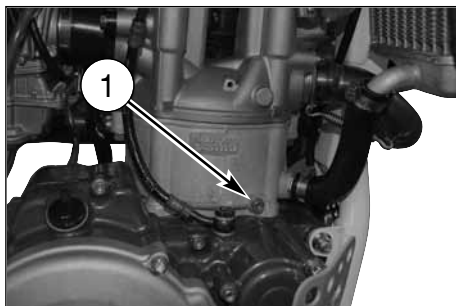
AUSTAUSCH KÜHLFLÜSSIGKEIT

Einen Behälter auf die rechte Seite des Zylinders setzen, unter die Weinrebe (1) von Abladung des Kühlmittels.

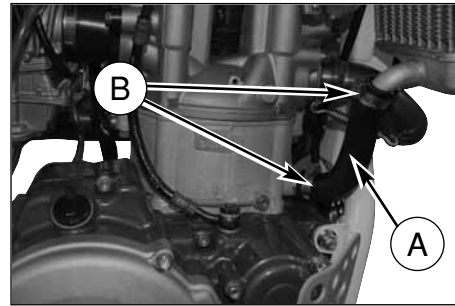
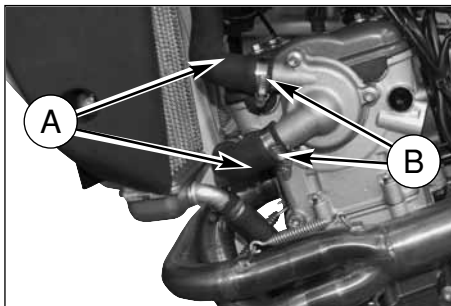
PREMIERE die Weinrebe (1) entziehen, dann LANGSAM den Pfropfen (2) des rechten Heizkörpers öffnen, also das Motorrad neigen rechterseits und lasciar das Kühlmittel, im Behälter abfließen.

Die schraube (1) wieder montieren.

Den Kühler mit der angegeben 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 GASSEILZUGS

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.

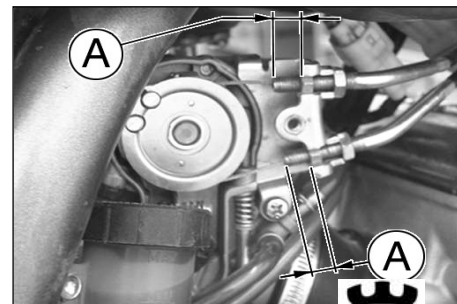
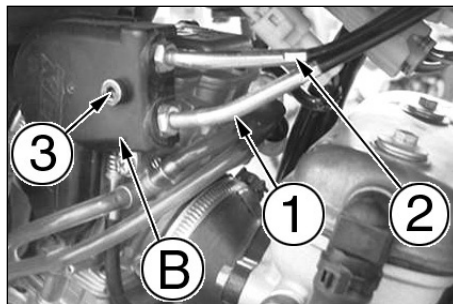
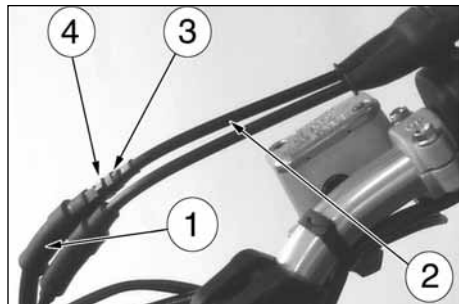
ACHTUNG * : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

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 \dot{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.



VERGASER-EINSTELLUNG (TC)

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 einen ziemlich hohen Lauf des Motors erreicht (zur Erhöhung der Drehzahl im Uhrzeigersinn drehen, zur Verminderung derselben entgegen den Uhrzeigersinn).
- Das Stellglied in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 2 Umdrehungen zurückdrehen.
- die Schraube (1) nach und nach lösen, bis der geeigneteste Leerlauf erhalten wird.

LEERLAUF-EINSTELLUNG (TC)

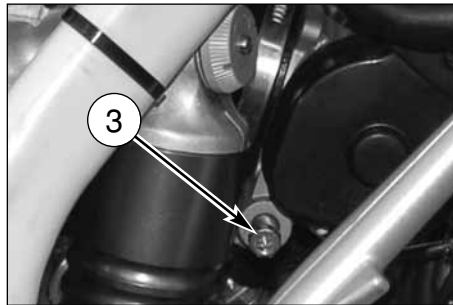
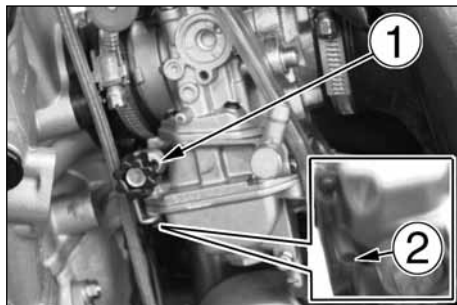
Die Einstellung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung:

- 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).

LEERLAUF-EINSTELLUNG (TE-SMR)

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

- Die Leerlauf-Einstellschraube (3) rechts am Fahrzeug am Drosselkörper soweit verstellen, bis eine Leerlaufdrehzahl von 1.600 U/Min eingestellt ist (bei Drehen im Uhrzeigersinn erhöht sich die Drehzahl, bei Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sich die Drehzahl).



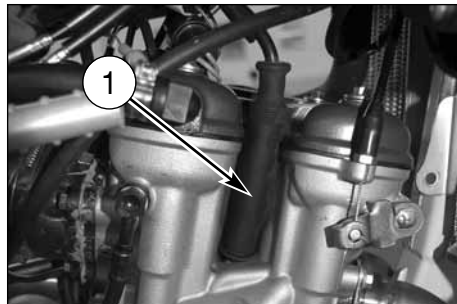
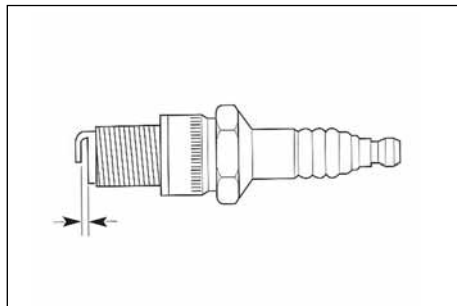
ZÜNDKERZENKONTROLLE

Folgende Kerze kommt zum NGK CR8EB; der Elektrodenabstand beträgt 0,7 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.

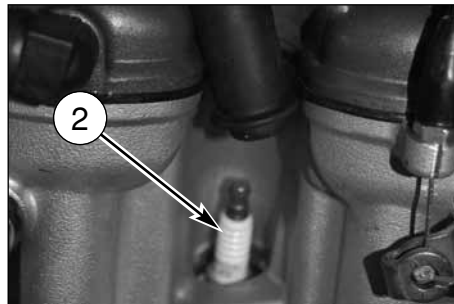
Hoher Wärmewert:

Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken und von dunklen Verkrustungen bedeckt.

Niedriger Wärmewert:

Die Kerze hat sich überhitzt, un 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.



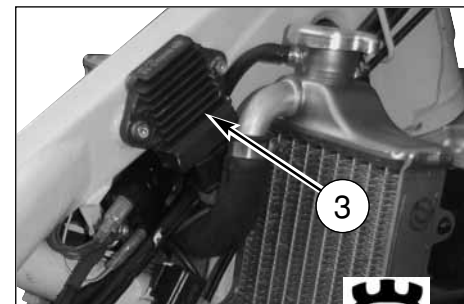
Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metallbürste reinigen.

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 (TE-SMR)

Der Spannungsregler (3) ist vorne an der rechten Rahmenseite.

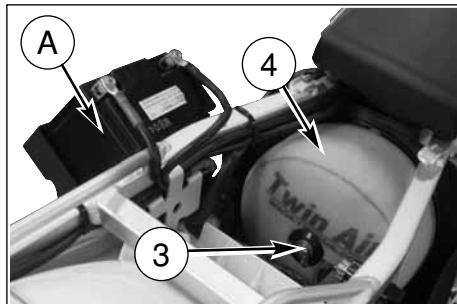
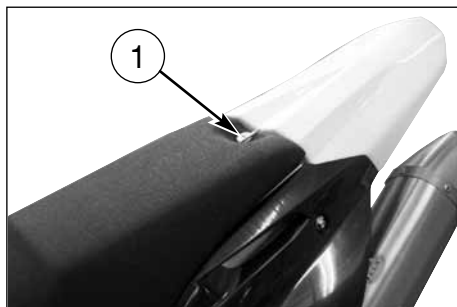


KONTROLLE LUFTFILTER (TC-TXC)

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

TXC: Die Batterie (A) herausnehmen und seitlich vom Fahrzeug positionieren.

Schraube (3) entfernen. Vollständiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.



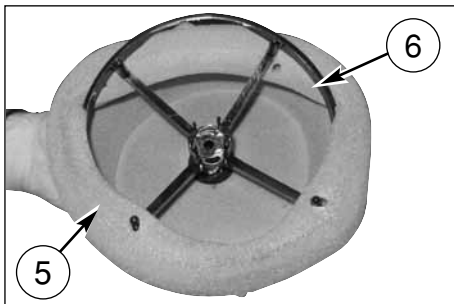
REINIGUNG LUFTFILTER

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER oder ein ähnliches Produkt) und es sorgfältig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit).

Den Filter in Spezial-Filteröl (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL oder ein ähnliches Produkt) eintauchen lassen, danach sorgfältig ausringen, um das überschüssige Öl abfließen 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 belüfteten Bereich reinigen und sich nicht mit Funken oder Flammen dem Arbeitsgebiet nähern.

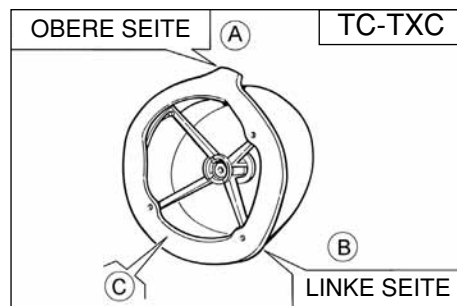


ZUSAMMENBAUEN

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.

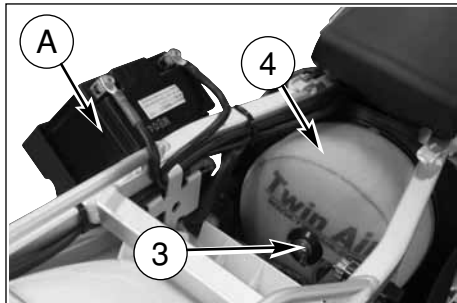
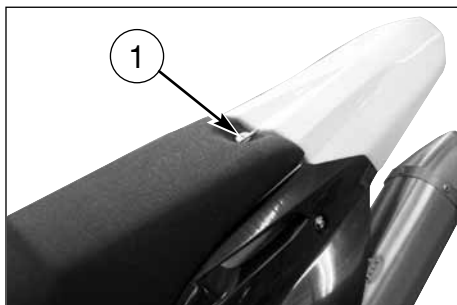


KONTROLLE LUFTFILTER (TE-SMR)

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

Die Batterie (A) herausnehmen und seitlich vom Fahrzeug positionieren.

Schraube (3) entfernen. Vollständiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.



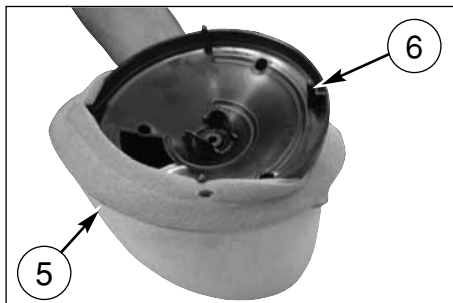
REINIGUNG LUFTFILTER

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER oder ein ähnliches Produkt) und es sorgfältig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit).

Den Filter in Spezial-Filteröl (CASTROL FOAM AIR FILTER OIL oder ein ähnliches Produkt) eintauchen lassen, danach sorgfältig ausringen, um das uebersoehussige Oel ausfließen zu lassen.

ACHTUNG*: Zur Reinigung des Filterelementes kein Bezin 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.

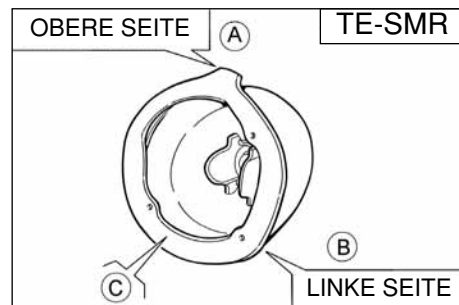


ZUSAMMENBAUEN

Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederzusammensetzen 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 Schaffhalterungen 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 des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist

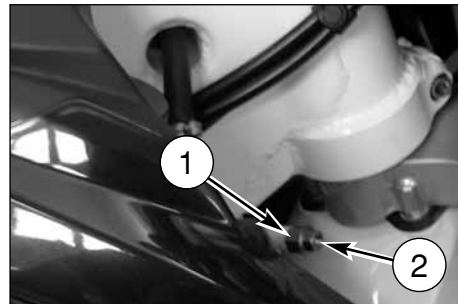
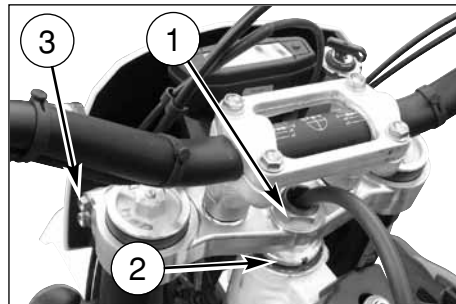
Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugmoment von $8 \div 9$ Kgm. ($78,4 \div 88,3$ Nm) sichern.

Die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit $22,5 \div 26,5$ Nm ($2,3 \div 2,7$ Kgm).

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 verstellen, bis der gewünschte Lenkeinschlag eingestellt ist, anschließend die Kontermutter (1) wieder festziehen. Der Lenkeinschlag muss auf beiden Seiten um den gleichen Wert geändert werden.

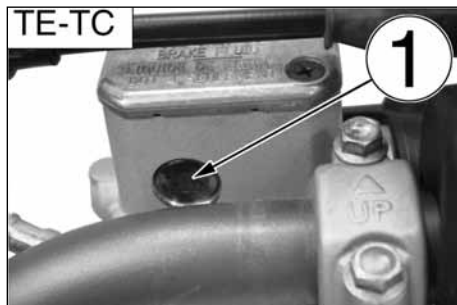
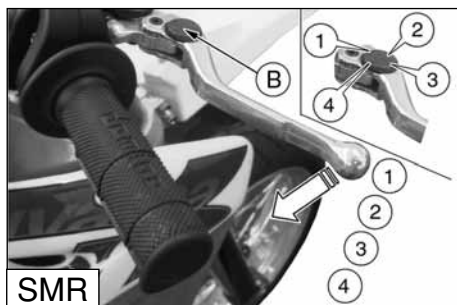
BENMERKUNG* : Aus Sicherheitsgründen das Motorrad nicht mit beschädigten Lenklagern fahren.



STEUERHEBELEINSTELLUNG UND STANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT FÜR DIE VORDERRADBREMSE

Auf das Modell SMR 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.

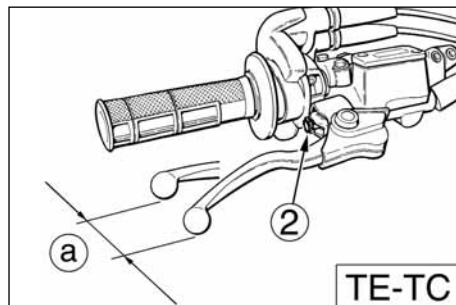
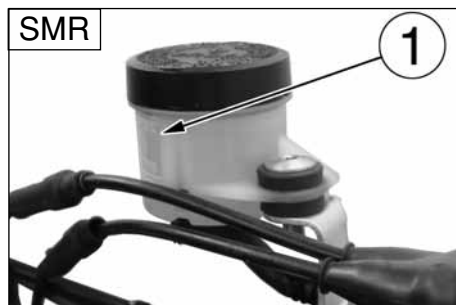
Auf das Modell TE und TC den Einstellungsschraube (2), fand auf dem Kontrollhebel, erlaubt das Einstellen vom freien Spiel



(a). Freies Spiel (a) muß wenigstens 3 sein mm. Der Flüssigkeitsstand des Pumpbehälters darf sich nie unterhalb des Tiefwertes, des auf dem Pumpgehäuse herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (1) (auf der Behälter für das SMR Modell, hinten für das TE, TC Modell).

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

ACHTUNG * : Falls sich der Bremshebel als zu "weich" ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden.



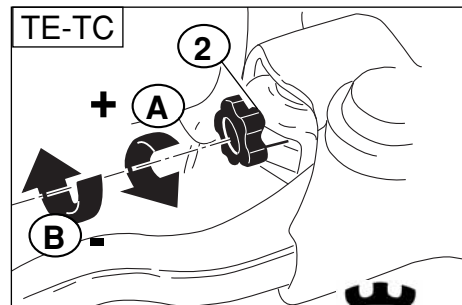
den. Die Bremsanlage ist sofort bei dem Husqvarna-Händler überprüfen zu lassen, da es gefährlich ist, das Motorrad in diesem Zustand zu fahren.

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.

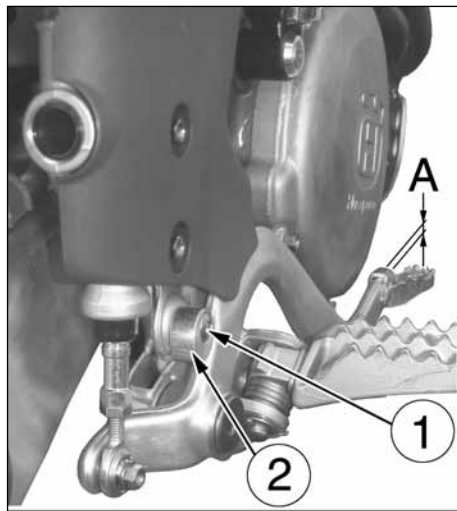
A: das Spiel zu erhöhen
B: das Spiel zu verringern



EINREGULIERUNG DER STELLUNG DES HINTEREN BREMSPEDALS

Die Stellung des hinteren 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 dieser Einstellung, muss auch der Leerhub des Pedals eingestellt werden, wie folgt vorgehen.

LEERHUBEINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE

Das Pedal der hinteren Bremse muss einer Leerhub (B) von 5 mm. vor dem Anfang der bremsenden Wirkung haben.

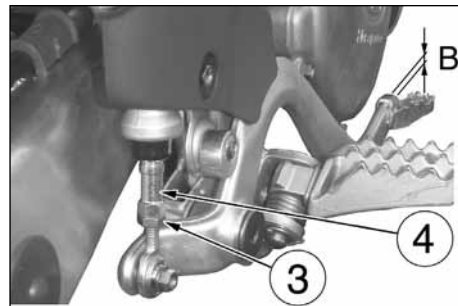


Wenn nicht, mit der Einstellung auf diese Weise vorgehen:

- 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:

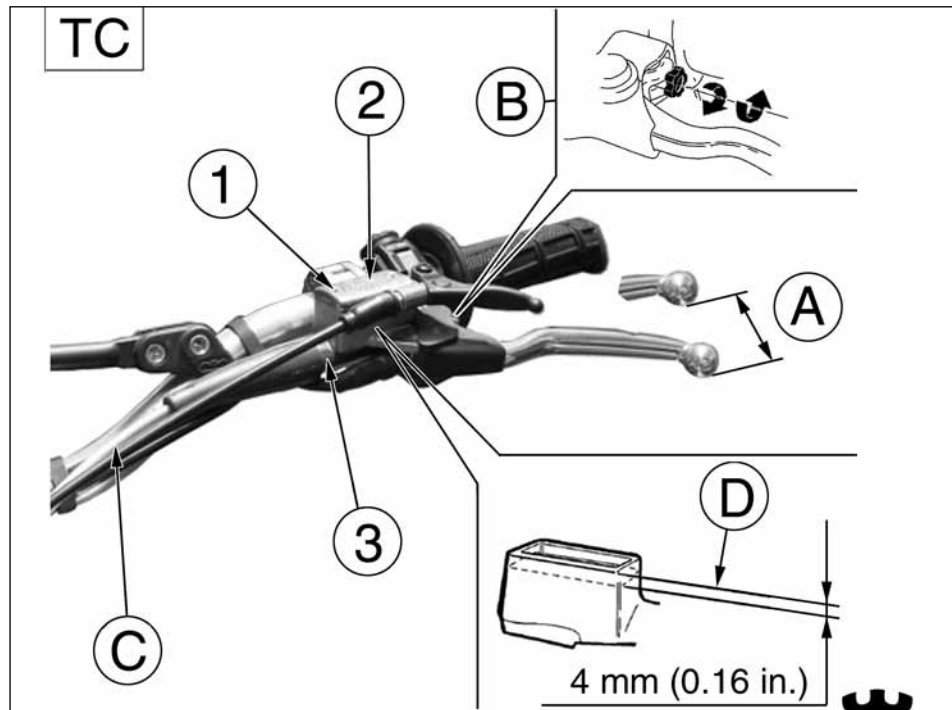
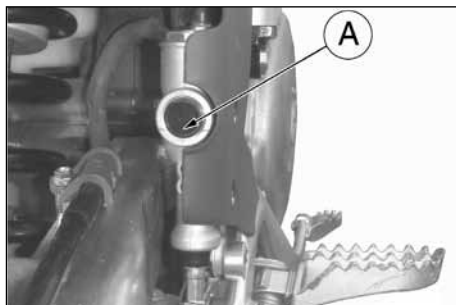
- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen;

- 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 10 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:

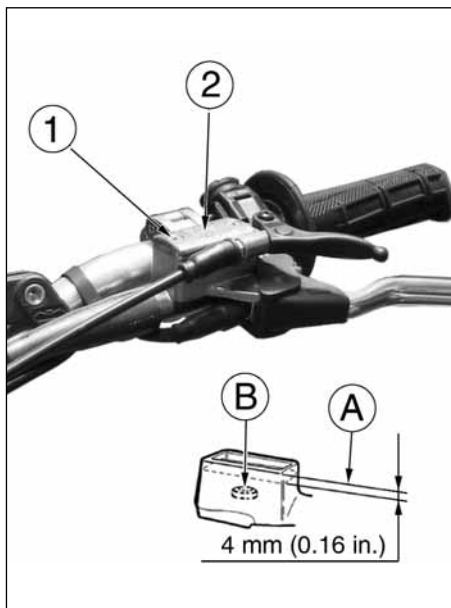
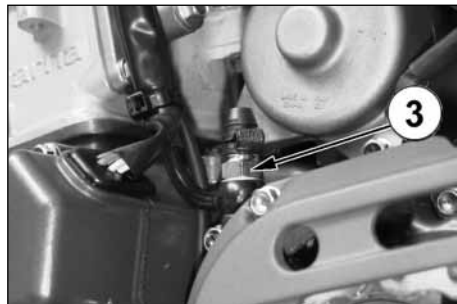
- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen;
- Den Entlüftungsnippel (3) entfernen;
- Statt dessen die mit Flüssigkeit (Siehe Seite 10 "SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN").

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 pumpt 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 an-

gesammelten Schlamms empfehlenswert.

ANMERKUNG :

Sollte die Gabel zu weich oder zu hart in jeden Einstellungsbedingungen sein, ist der Ölstand des Schaftes zu

überprüfen, da er zu hoch oder zu niedrig sein könnte ; daran denken, daß eine größere Ölmenge in der Gabel zu einem häufigeren Luftablaß führt. Falls die Federungen nicht auf die Eichungs-Änderungen ansprechen, sind die Registergruppen zu



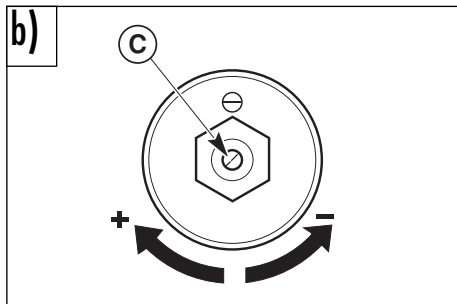
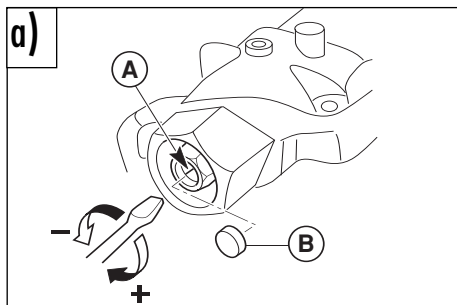
Die Standard-Eichungen und die Einstellverfahren sind auf den folgenden Seiten angegeben.

INSTELLUNG GABEL (TE 310/EU-SMR 450, 510)

a) EINFEDERUNG (unteres Stellglied)

Standardjustierung: -12 Klicks

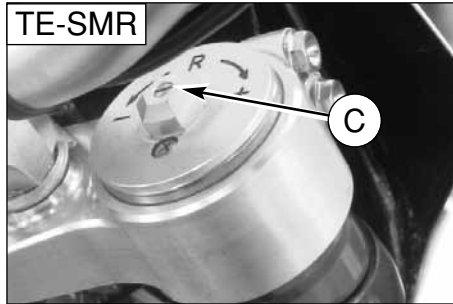
Will man die Standardjustierung wiederherstellen, den Stopfen (B) entfernen und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 12 Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.



b) AUSFEDERUNG (oberes Stellglied) Standardjustierung: -

Standardjustierung: -12 Klicks

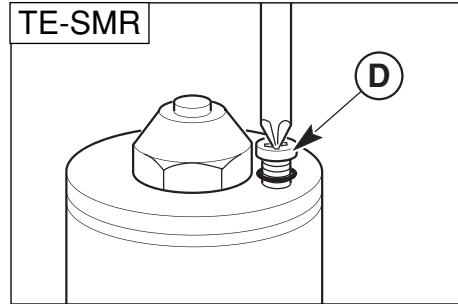
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 12 Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.



c) LUFTABLASS

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

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



OELSTAND GABEL

Für ein korrektes Funktionieren der Gabel ist es notwendig, dass die vorgeschriebene Ölmenge in beiden Beinen vorhanden ist. Zur Kontrolle des Ölstands im Innern der Schäfte ist es erforderlich, diese aus der Gabel zu entfernen und in der folgenden Weise zu verfahren :

- die Kappen der Kraftstäbe entfernen;
- die Feder aus den Gabelstangen herausnehmen und Öl daraus abtropfen lassen;
- Gabel bis zum Hubende bringen;
- der Ölstand soll im Abstand von "A" entsprechend von der oberen Grenze des Kraftstabes liegen.

ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT

- TE: 725 cm³
- SMR: 740 cm³

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE

ANMERKUNG

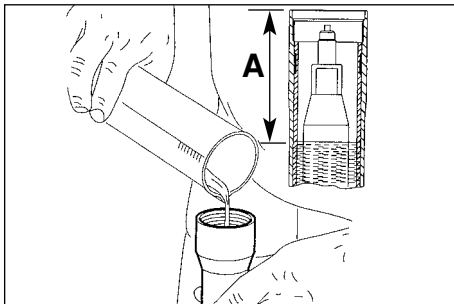
Federungsindex serienmässigen Feder

K=4,8 N/mm (TE)

K=5 N/mm (SMR)

ANMERKUNG

Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.



INSTELLUNG GABEL (TC 450-TE 450, 510)

a) EINFEDERUNG (TC: oberes Stellglied; TE: unteres Stellglied)

Standardjustierung: -7 Klicks (TC);

Standardjustierung: -10 Klicks (TE).

Will man die Standardjustierung wiederherstellen, und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

b) AUSFEDERUNG (TC: unteres Stellglied; TE:oberes Stellglied)

Standardjustierung: -10 Klicks (TE);

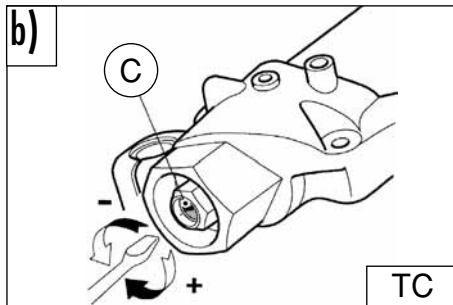
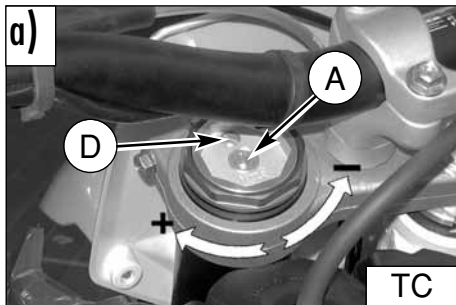
Standardjustierung: -13 Klicks (TC).

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

c) LUFTABLASS

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

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.

TE: Zur Kontrolle des Ölstands im Innern der Schäfte ist es erforderlich, diese aus der Gabel zu entfernen und in der folgenden Weise zu verfahren:

- die Kappen der Kraftstäbe entfernen;
- die Feder aus den Gabelstangen herausnehmen und Öl daraus abtropfen lassen;
- Gabel bis zum Hubende bringen;
- der Ölstand soll im Abstand von 140mm entsprechend von der oberen Grenze des Kraftstabes liegen.

ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT

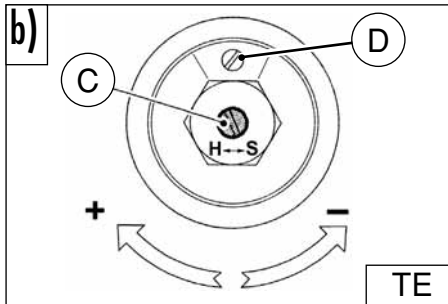
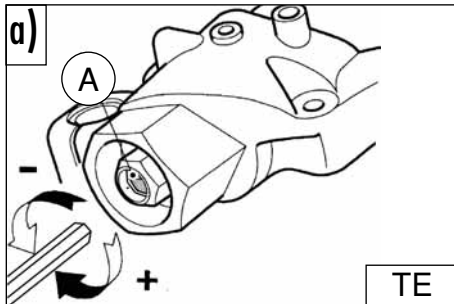
- TE: 352 cm³
- SMR: 643 cm³

ANMERKUNG

Federungsindex serienmässigen Feder
K=8,8 N/mm (TE)
K=9,6 N/mm (TC)

ANMERKUNG

Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.



LENKER POSITION UND HÖHE HÄNDERN

Die Position und die Höhe des Lenkers kann geändert werden, um sich besser an den Erfordernissen von der Führung des Motorrades anzupassen.

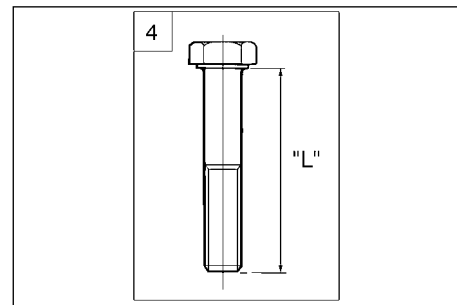
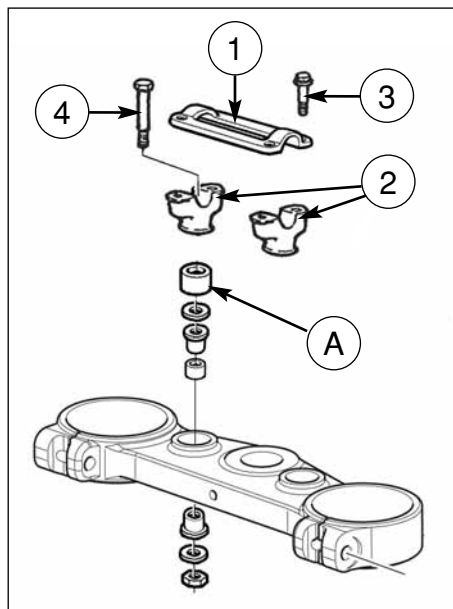
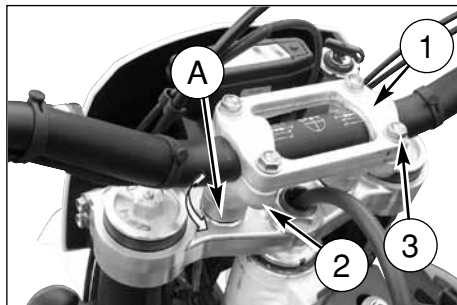
Um diese Operation vorzunehmen, ist es notwendig die Schrauben (3) die höhere Klemme (1) die Schrauben (4) und die untere Klemme (2) auszusteigen.

a) Lenker position ändern

Verfahren dann im Uhrzeigersinn um 180° die untere Klemme (2) schwenken um übrigzulassen oder zurückziehen (10mm - 0.04in.) die Position des Lenkers in Beziehung zu jener Initialen.

b) Lenker höhe ändern

Entfernen das untere Distanzstück (A) und ersetzen die Schraube (4) mit einem von Länge L=65 mm
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

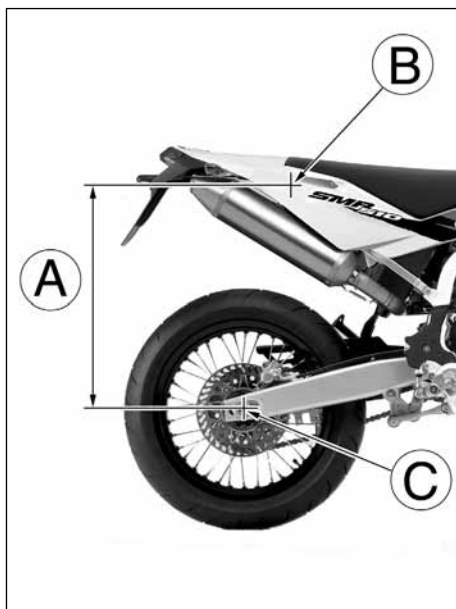
Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.

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.

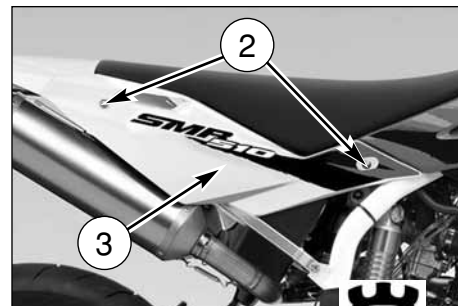
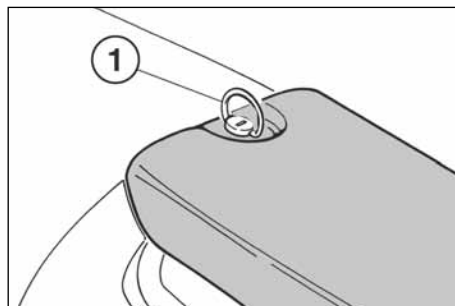
5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichen, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen (Gehen sie wie folgt vor).

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 Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungzapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (2) lösen und den Rechten Streifen (3) abnehmen.



2. Die Gegennutmutter (1) und die Einstellnutmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
3. Die Gegennutmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.
4. Die Einstellnutmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.
5. Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegennutmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmuettern: 5 kgm).
6. Wieder zusammensetzen: den Rechten Streifen und den Sattel.

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 4)

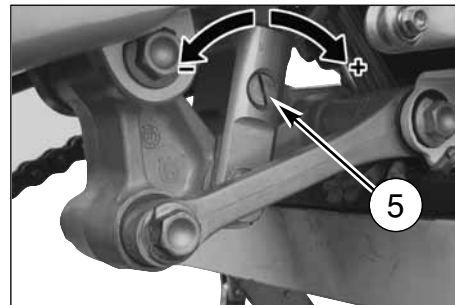
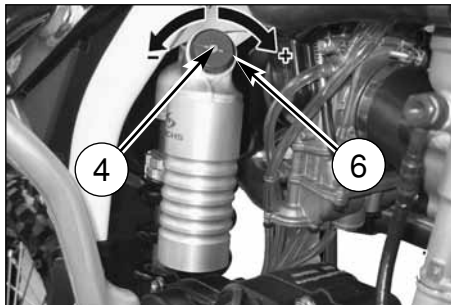
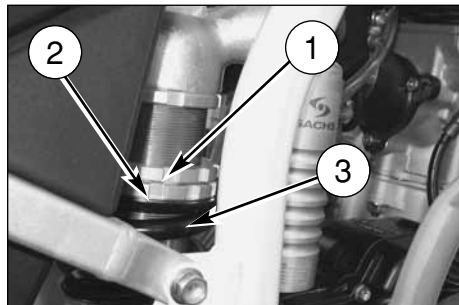
2) Hohe Dampfungsgeschwindigkeit:
- 15 Klicks (± 2 Klicks)
(Einstellschraube 6)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraube (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt.

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

B) AUSFEDERUNG -Standardjustierung:
- 18 Klicks (± 2 Klicks)

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



KETTENEINSTELLUNG (Bild A)

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

Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

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 stellen, 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.

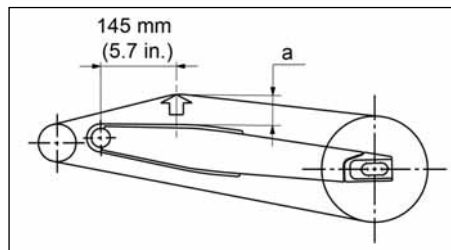


Bild A

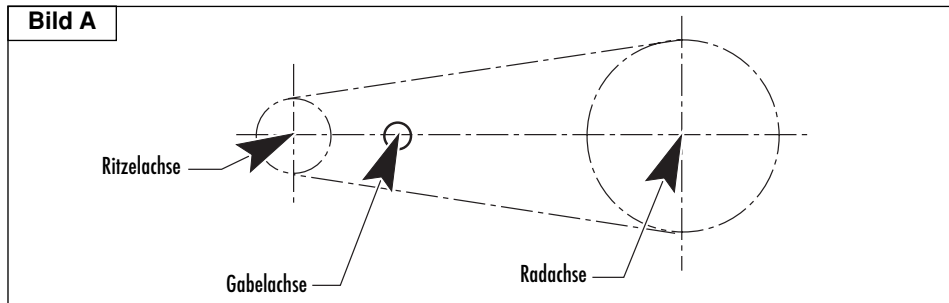
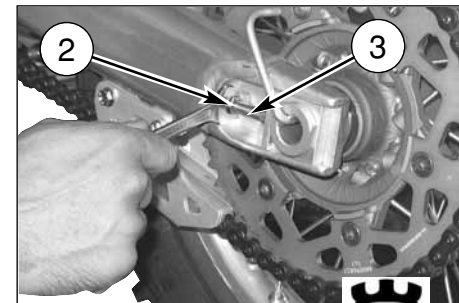
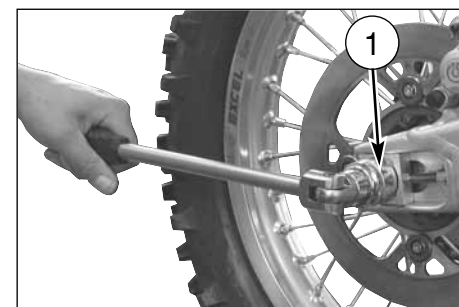
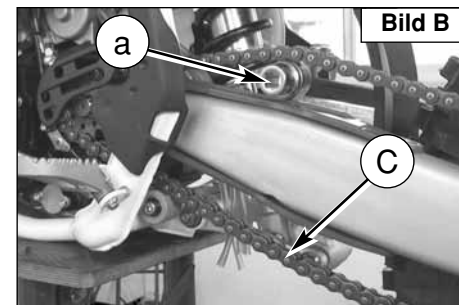


Bild B



KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

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

STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
317,5 mm	323 mm

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

Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zaehne des hinteren Kranzes zu ueberpruefen. In der Abbildung sind die Zaehne mit normalem und unzulassigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulassigem 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

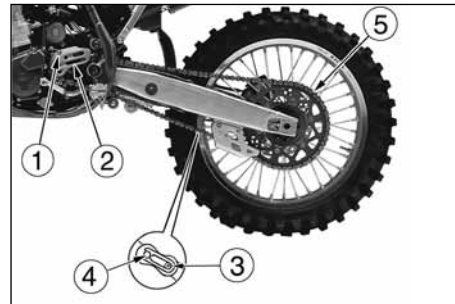
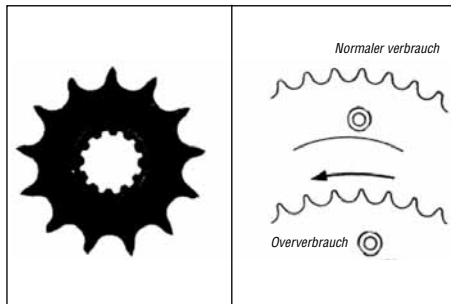
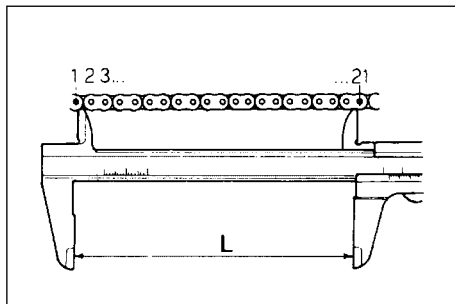
Die Kette unter Einhaltung der folgenden Anweisungen schmieren.

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 (5) 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 Molybdändisulfid -Schmiermittel oder in Motoröl hoher Viskosität, erwärmt zur Flüssigerhaltung des Öls, tauchen.

Schmierung der Kette mit OR-Ringen (•)

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

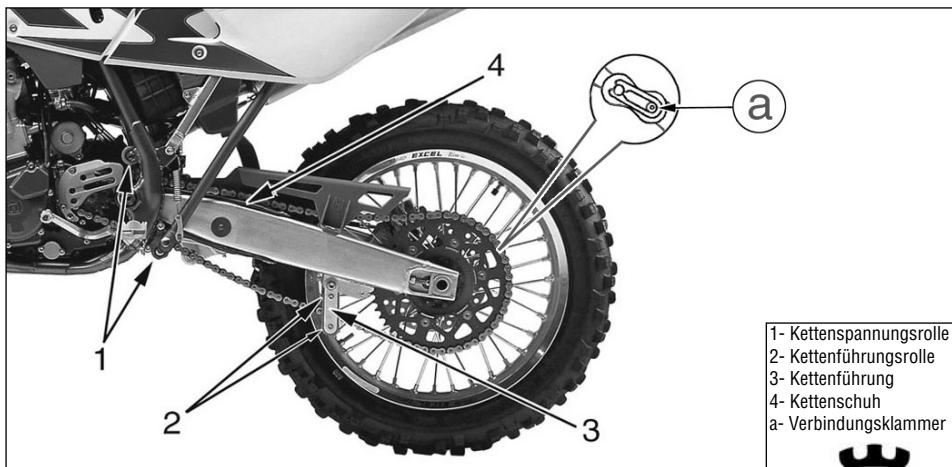
- 7- Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite 47 beschrieben.

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 |

(*): TC
(•): TE-TXC-SMR



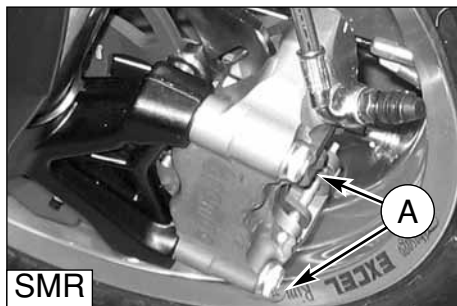
ABNEHMEN DES VORDERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.

SMR: den Bremsattel abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben(A).

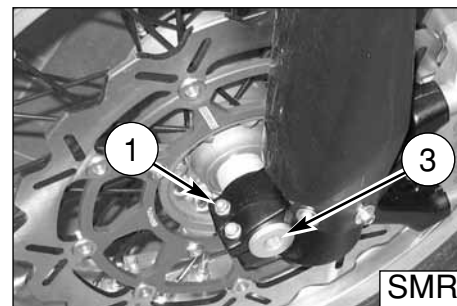
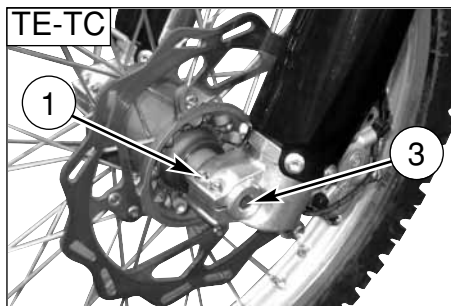
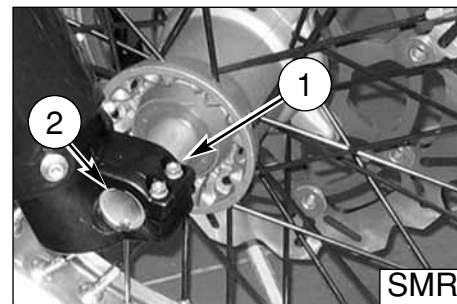
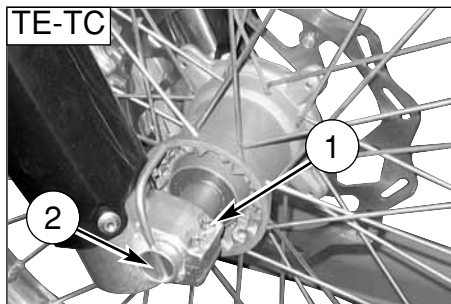
Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.

Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremscheibe in den Sattel einzuführen.



ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremsattelkleinkolben zu vermeiden. Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremscheibe nach oben ab.



ZUSAMMENBAU DES VORDERRADS

Das Distanzstück, linke Seite, auf der Radnabe des Rades montieren.

TE-TC: Das Rad in der Weise zwischen die zwei Gabelhuelen einsetzen, dass sich die Scheibenbremse in den Sattel einfügt.

SMR: 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

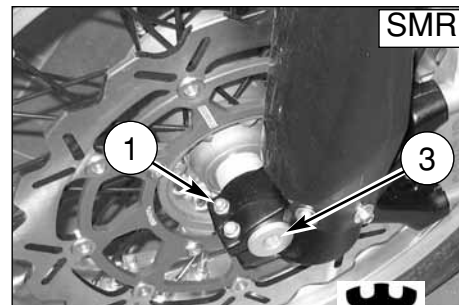
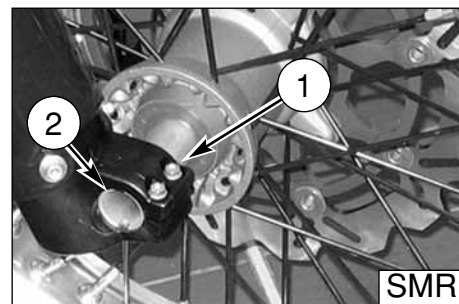
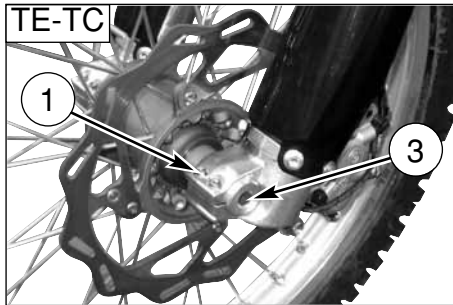
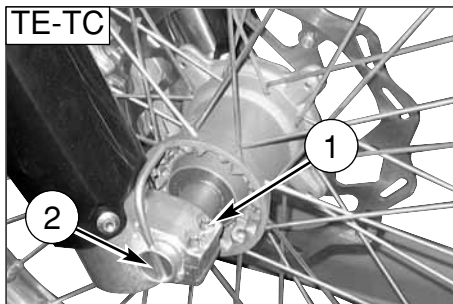
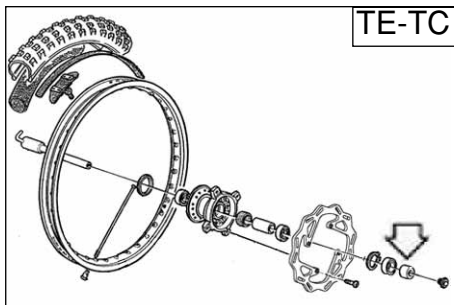
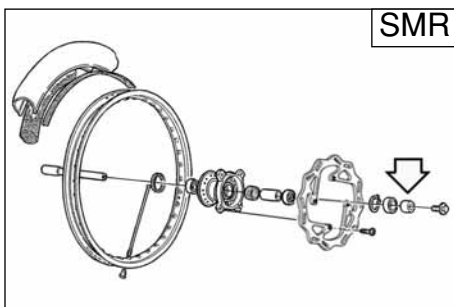
etwas pumpen und die Lenkstange nach unten druecken, bis eine fachgerechte Fluchtung der Gabelschaefte erreicht ist.

Stoppen: die Schrauben (1) auf der rechten 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 linken Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

Pruefen, ob die Bremsscheibe zwischen den Bremsbelaeagen des Festsattels ohne Widerstaende dreht.

ANMERKUNG

Hebel soweit pumpen, bis die Belaeage 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 diese Weise wird der Kettenspannwert nach dem Wiederaufbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücke ausziehen.

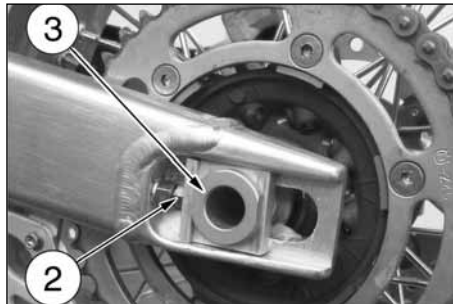
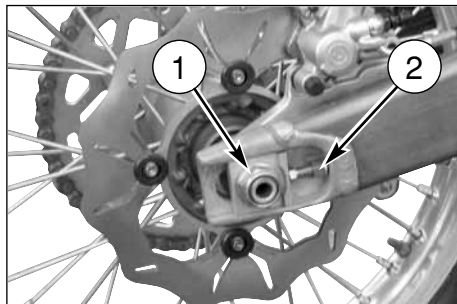
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; außerdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

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 39 angegebenen Druck aufgeblasen werden.

Ist der Verschleiss hoeher als die in der folgenden Tabelle angegebenen Werte, müssen die Reifen ersetzt werden.

MIN. LAUFBAHNHÖHE

VORN	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)
HINTEN	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)

BREMSEN

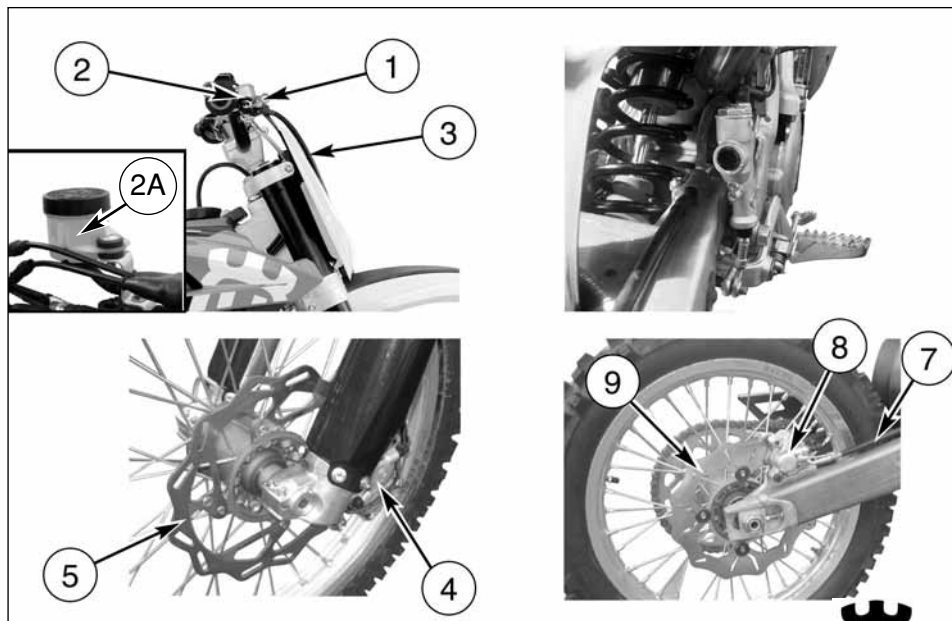
Hauptbestandteile sind:

- die Bremspumpe mit dazugehoerigem Hebel (vorderseitig) oder Fusshebel (hinterseitig), die Leitunge, die Zange und die Scheibe.

LEGENDE

1. Steuerhebel vordere Bremse
2. Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter (TE, TC)
2. Vordere Bremspumpe (SMR)
- 2A. Ölbehälter (SMR)
3. Vorderer Schlauch

4. Vorderer Bremszange
5. Vorderer Bremssscheibe
6. Hinterer Bremsölbehälter
7. Hinterer Schlauch
8. Hinterer Bremszange
9. Hinterer Bremssscheibe
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 (TE-TC)

Bremsbelaege auf Verschleiss pruefen.

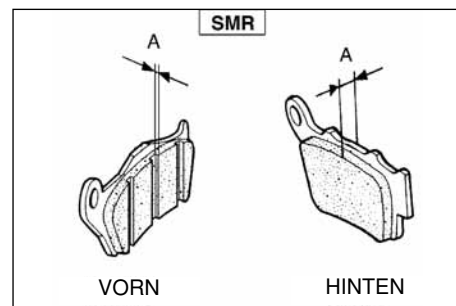
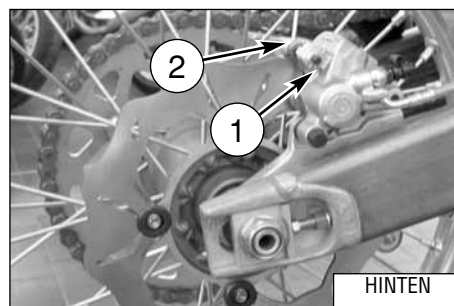
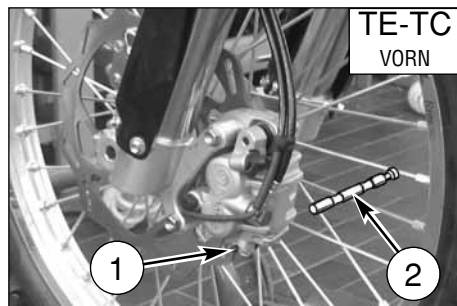
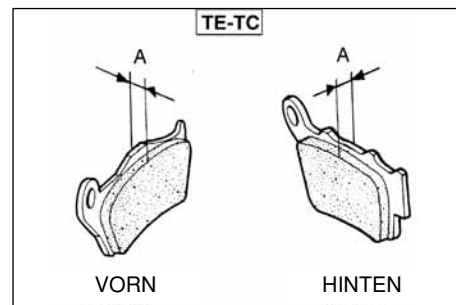
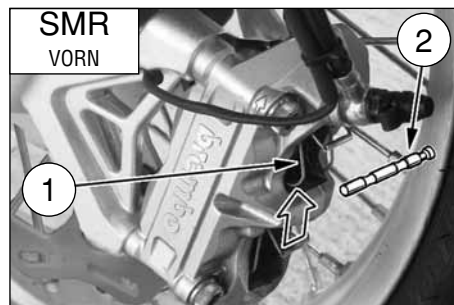
Betriebsgrenze "A": 3,8 mm.

Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.

VERSCHLEISSBREMSBELAEGE (SMR)

a) Vorn darf die Dicke "A" nicht unter jener liegen, die auf den Verschleisskontrollkerben hervorgehoben ist;

b) Hinten darf die Dicke "A" nicht geringer als 3,8 mm. sein.
Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.



REINIGUNG BREMSBELAEGE

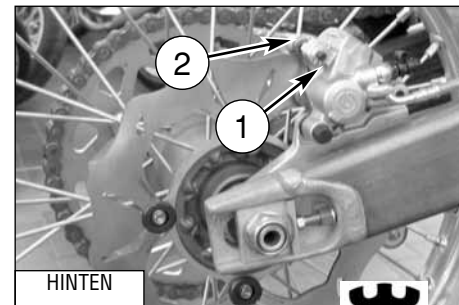
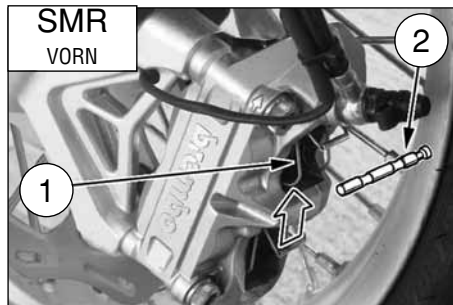
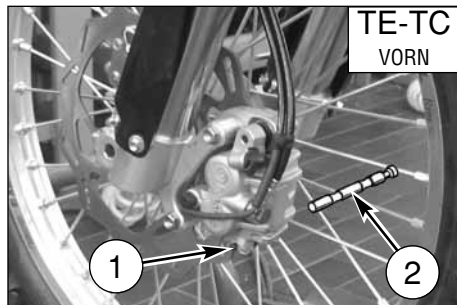
Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsflüssigkeit oder Öl auf den Belägen oder auf den Scheiben gibt. Beläge und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Flüssigkeit oder Öl mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmöglich ist, Beläge ersetzen.

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.



VERSCHLEISS BREMSSCHEIBEN

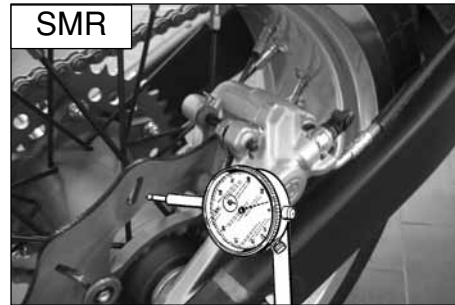
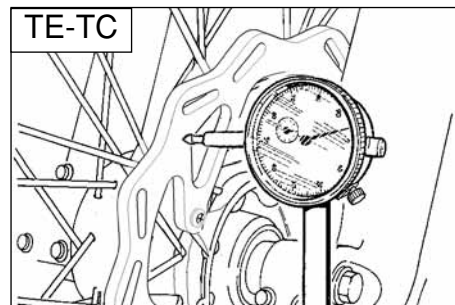
Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen

Scheibendicke

SCHEIBE	STANDARD	BETRIEBS- GRENZE
Vorderrad (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Vorderrad (SMR)	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 eIspuren auf der Scheibe zusammenhaengen. Oel oder Fett auf der Scheibe koennen mit Hilfe eines leichtentzuendlichen Loesungsmittel wie Azeton oder aehnliche gereinigt werden.

FLUESSIGKEITSWECHSEL

Die Bremsfluessigkeit kontrollieren und gemaess Wartungstabelle oder, falls sie schmutzig oder waessrig ist, ersetzen. Fluessigkeit nicht unter Regen oder mit starkem Wind wechseln.

ACHTUNG!

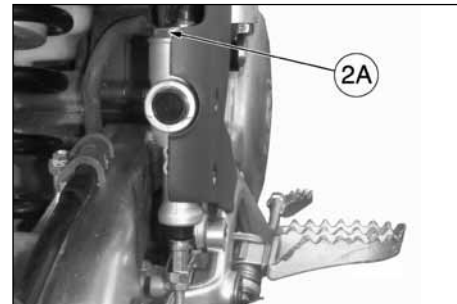
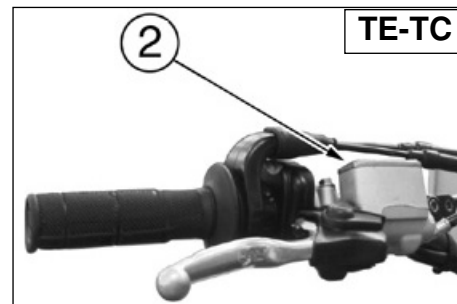
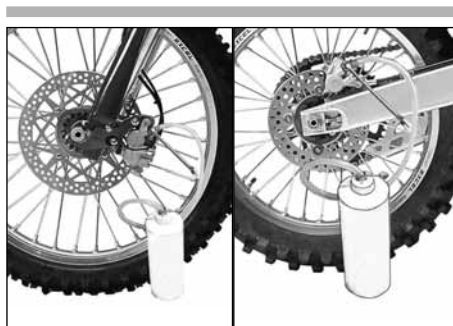
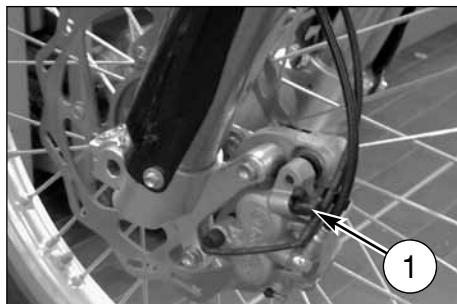
- * Nur Fluessigkeit aus versiegelten Gebinden verwenden (DOT 4). Schon gebrauchte Fluessigkeit nie verwenden.
- * Verschmutzungen wie Schmutz, Wasser, usw. sollen nicht in den Behaelter gelangen.
- * Fluessigkeit sorgfaeltig handhaben, um lackierte Teile nicht zu beschaedigen.
- * Fluessigkeit zwei veschiedener Marken nicht mischen. Das haette eine Senkung des Kochpunktes als Folge mit darauffolgendem Unwirksamwerden der Bremse und Beschaedigung der Gummiteile.

DE



Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorgehen:

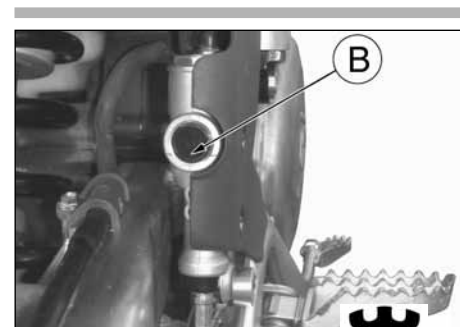
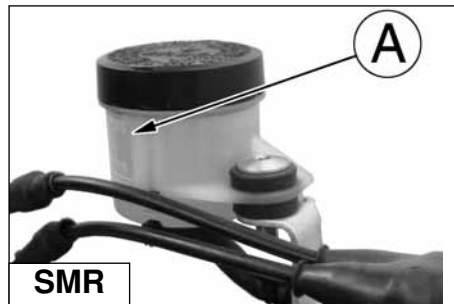
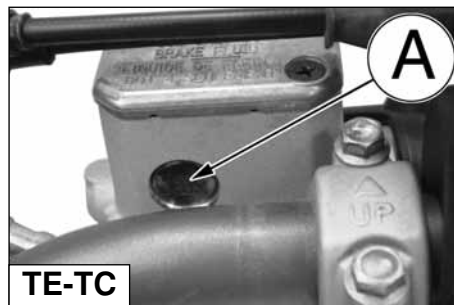
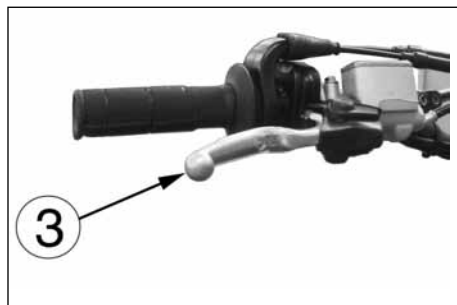
- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Röhrende in einen Behälter einführen.
- Pumpendeckel (2) oder (2A: Schlüssel von 21 mm) und Gummibalg entfernen.
- Das Ablaßventil auf der 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 voll ist und die Flüssigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.

- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen (Seite 58).

Nach dem Ersatz des Bremsflüssigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen wie es wird zu den Seiten beschrieben 60 und 63.

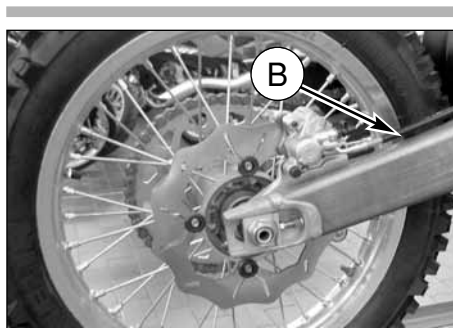
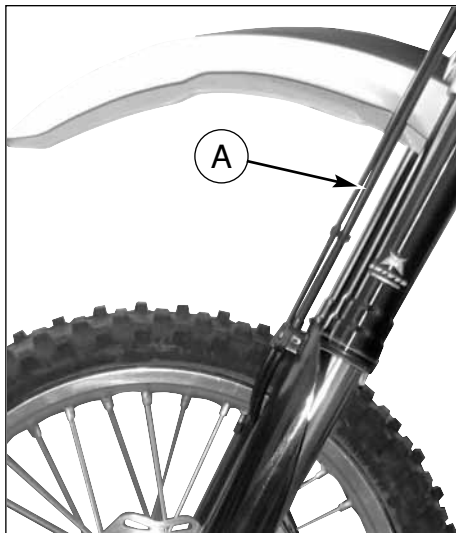


ACHTUNG!

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 (TE, TC)

Der Abfluß der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitswechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.

Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- Die Gummikappe (1) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Abflußventil anbringen und das andere Röhrrende in einen Behälter einführen (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrrende ständig in der Flüssigkeit eingetaucht ist).



- Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen.
- Das Ablaßventil öffnen und wiederholt den Hebel (3) 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 (2) 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.



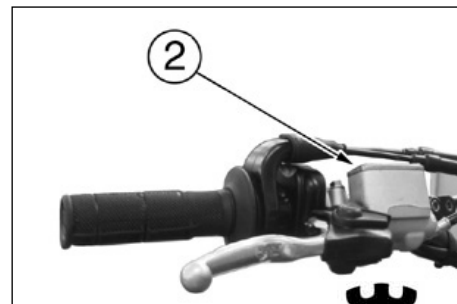
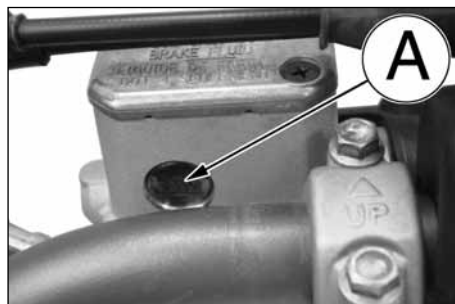
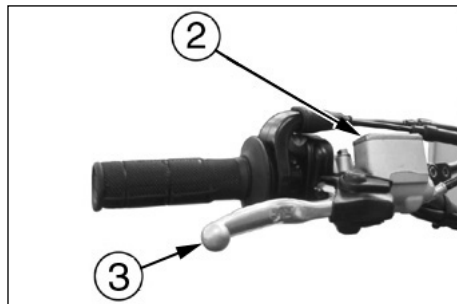
Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablaßvorgang erleichtert wird.



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 Ablaß des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen.



Der Ablaß beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.



ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE (SMR)

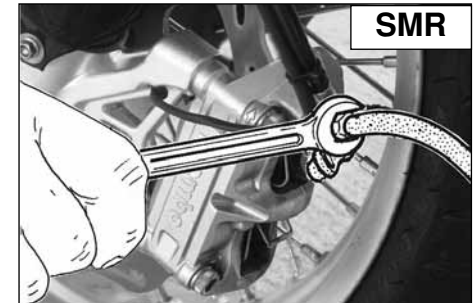
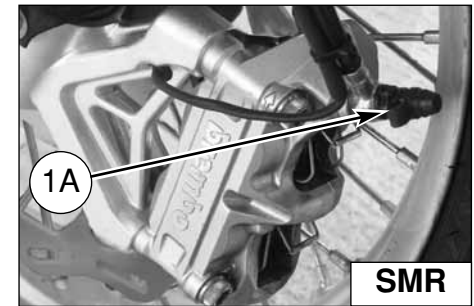
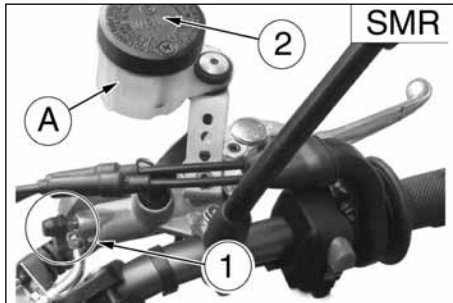
Der Abfluß der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitswechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.

In der vorderen Bremsanlage, der Abfluß muß dann Premiere auf die Steuerung auf der Lenker auf die Zange geschehen: die Operationen, von vornnehmen, sind die derselbe. Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.

- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Abflußventil anbringen und das andere Röhrrende in einen Behälter einführen (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrrende ständig in der Flüssigkeit eingetaucht ist).
- Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen.

- Das Abflußventil öffnen und wiederholt den Hebel betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrchen bemerkt: jetzt das Abflußventil 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.



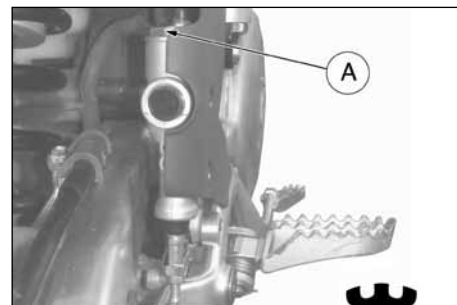
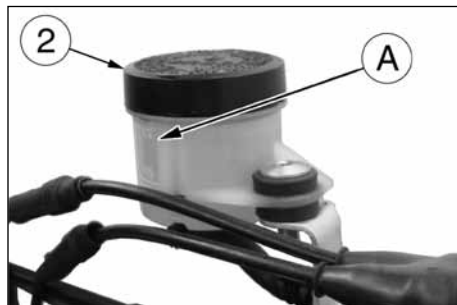
Der Abfluß beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.

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:

- Behältersdeckel (A) (Schlüssel von 21 mm) und Membran herausnehmen; Behälter mit frischer Flüssigkeit (DOT 4) füllen.



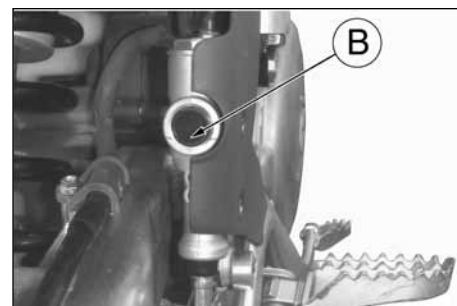
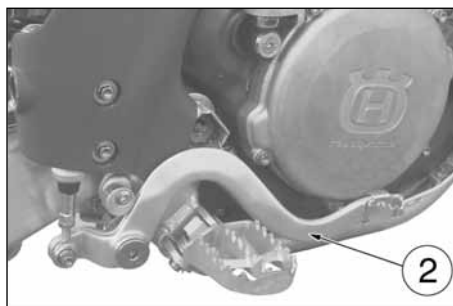
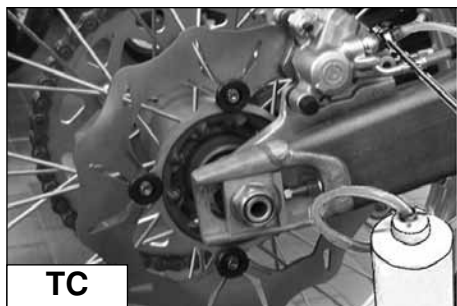
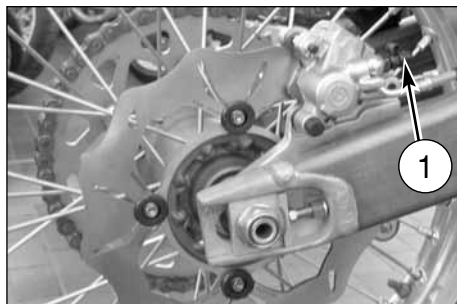
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil (1) anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.

- 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 angegebene 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 (TC-TE-TXC)

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.

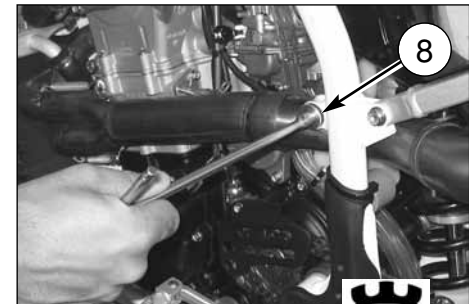
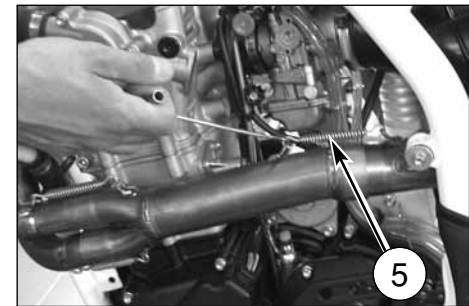
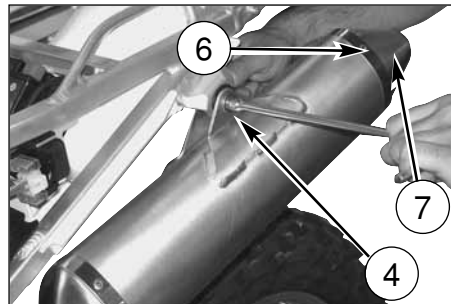
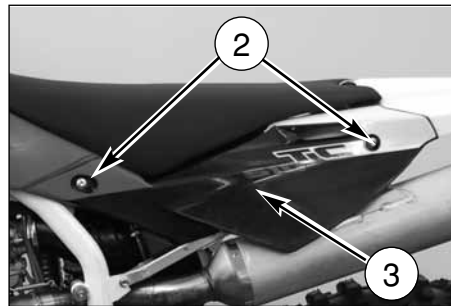
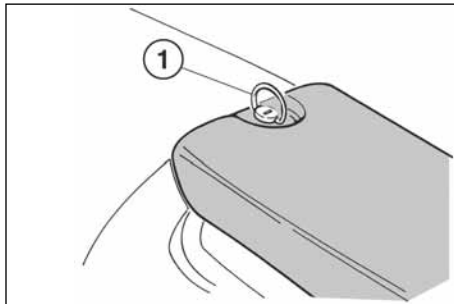
WARNHINWEIS* : Das schalldämpfende Material bei jedem Wettrennen überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

AUSTAUSCH DES SCHALLDÄMPFENDEN DÄMPFERMATERIALS

Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (2) lösen und den Linken Streifen (3) abnehmen. Mit einem 8 mm T-Schlüssel außen und einem 10 mm Schlüssel innen die Befestigungsschraube (4) des Schalldämpfers entfernen. Die Feder (5) entfernen und mit einem 8 mm T-Schlüssel die Schraube (8) abschrauben und dann den Schalldämpfer herausziehen. Die sechs hinteren Nieten (6), die Schelle und das Auspuff-Endstück abnehm (7).

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.



AUSPUFFDÄMPFER (SMR)

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-Geräusches ist ein Zeichen des Verfalls des schalldämpfenden Materials auf dem gelochtem Rohr im Innern des Dämpfers.

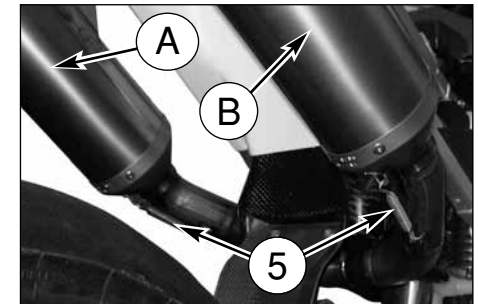
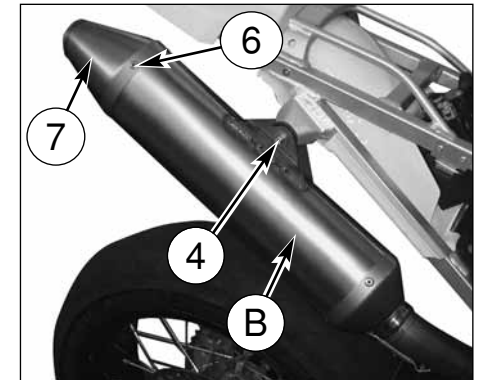
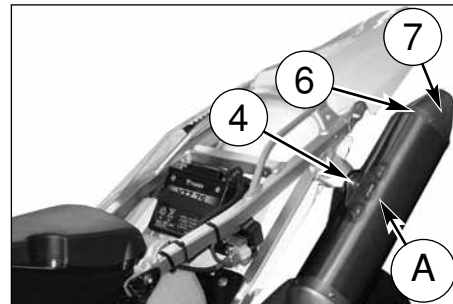
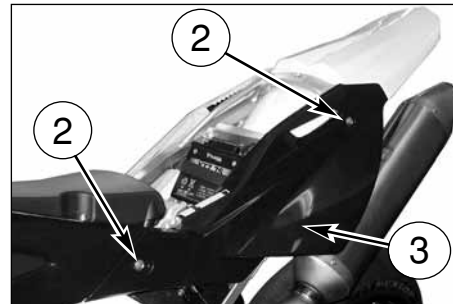
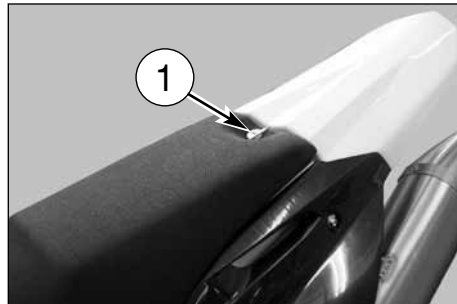
WARNHINWEIS* : Das schalldämpfende Material bei jedem Wettrennen überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

AUSTAUSCH DES SCHALLDÄMPFENDEN DÄMPFERMATERIALS

Den hinteren Befestigungsbolzen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen und die Sitzbank ausbauen. Mit einem 8mm 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 Niete (6), die Schelle und das Auspuff-Endteil (7) entfernen.

Dan 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 zeigt die Kontrollwerte für die Reifenfelge und die Radachse.

Anmerkung*: ist die Felge übermäßig verbogen, muß sie ausgetauscht werden.

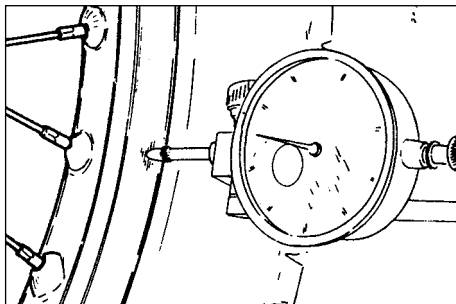
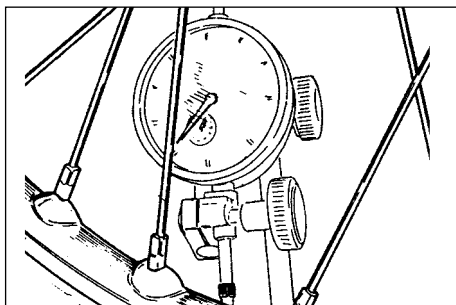
SPEICHENFELGEVERFORUNG

	STANDARD	MAX. VERSCHLEISSGRENZE
Seitenschleudern	unter 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Exzentrizität	unter 0,8 mm	

RADSPEICHEN

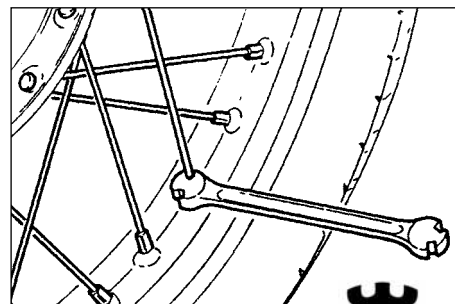
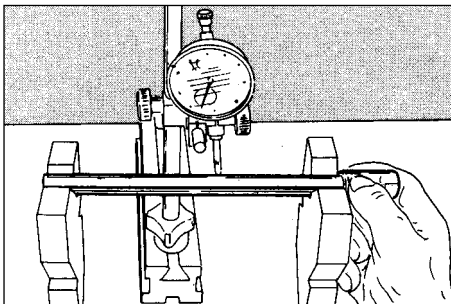
Sich vergewissern, daß alle Nippel gut angezogen sind, und falls erforderlich, erneut anziehen.

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 Biegeergebnis 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.



LAGE DER ELEKTRISCHE KOMPONENTEN (TE-SMR)

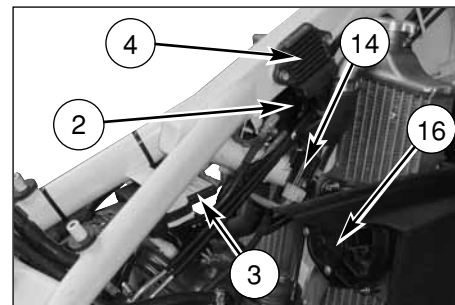
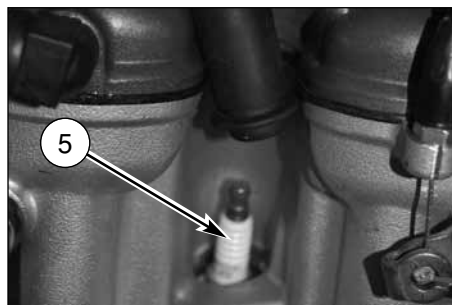
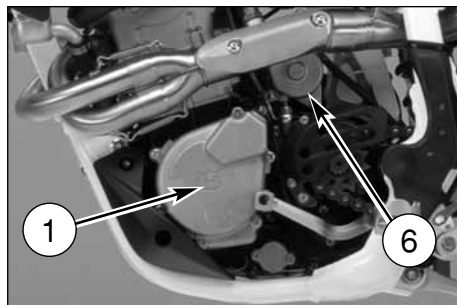
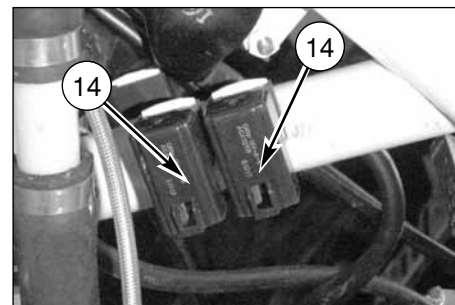
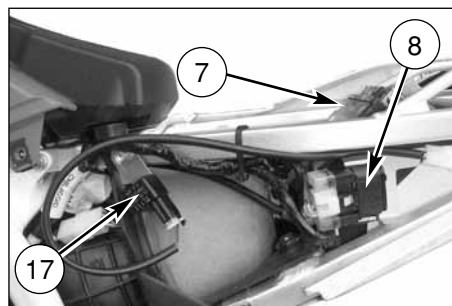
Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:

- Generator (1), in Ölbad, im Innern L. Gehäusedeckel;
- Elektronischer Spule (2) und Kondensator unter des Kraftstoffbehälter;
- Elektronischer Steuereinheit (3) unter dem Kraftstofftank;
- Spannungsregler (4) unter dem Kraftstofftank;
- Zündkerze (5) rechterseit der Zylinderkopf;
- Elektrischer Anlasser zu 12V-450W (6) hinter der Zylinder
- Fernschalter elektrische (8) auf die linke Seite des hinterer Rahmen;
- M.A.Q.S. sensor (Drucksensor, Sensor Gasschieberstellung, Sensor für Temperatur von Luft) (10) am Drosselkörper.

Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente:

- Batterie zu 12V-6Ah (7) unter dem Sattel;
- Blinkgeber (17) auf die linke Seite des hinterer Rahmen;

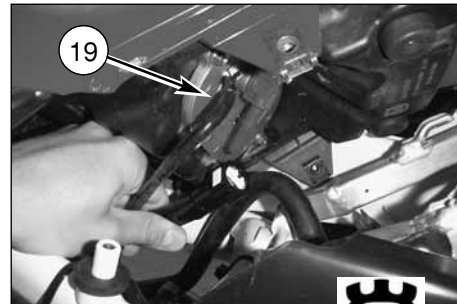
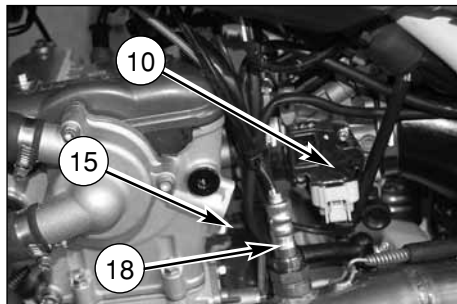
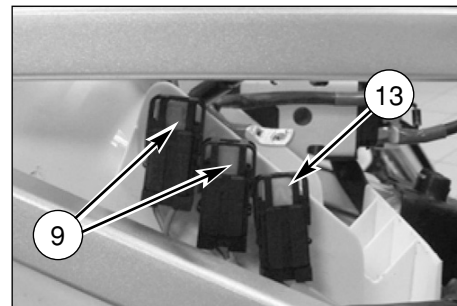
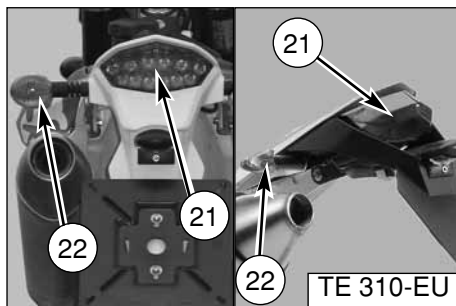
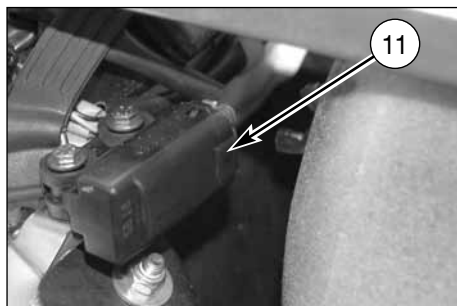
- Relais (14) beleuchtungsanlage und injektionsanlage, auf die linke Seite des Rahmen;
- Relais (14) für Kühlungsflügel, auf die rechte Seite des Rahmen;
- Kühlungsflügel (16);



- Zwei Sicherungen (9) 15A und ein (13) 20A, auf die rechte Seite des hinteren Kofflagers;
- Kippsensor (11) auf die rechte Seite des hinteren Rahmens;
- Sensor (15) für Temperatur von Kühlflüssigkeit;
- Lambdasonde (18);

- Scheinwerfer (20) mit Bilux Lampe zu 12V-35/35W und Parklichtlampe zu 12V-5W;
- Rücklicht (21) mit LED (ausgeschlossen TE 310/Europa);
- Rücklicht (21) mit Bremslichtlampe 12V-21W, Rücklichtlampe 12V-5W (TE 310/Europa);
- Richtungsanzeiger (22) zu 12V-10W;

- Benzinepumpe (19) in den Kraftstofftank.



LAGE DER ELEKTRISCHE KOMPONENTEN (TC-TXC)

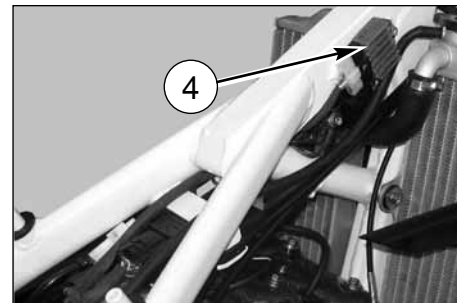
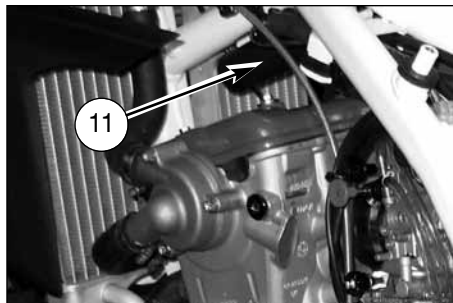
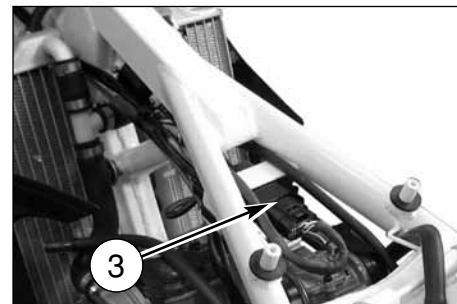
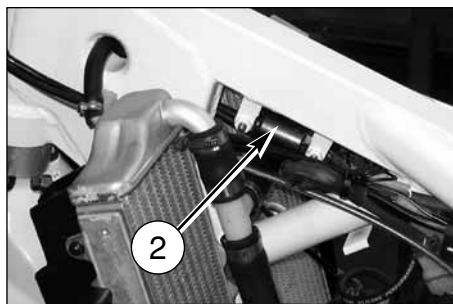
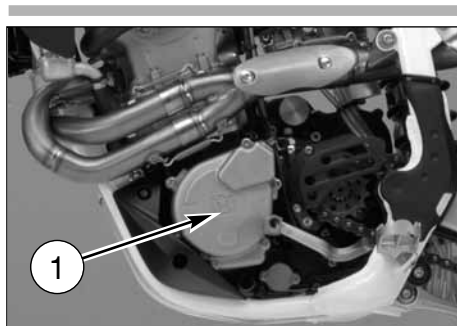
Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:

- Generator (1) im Innern L. Gehäusedeckel;

- Elektronischer Spule (2) und Kondensator (11; TXC) unter des Kraftstoffbehälter;

- Elektronischer Steuereinheit C.D.I. (3) unter dem Kraftstofftank;

- Spannungsregler (4, TXC) unter dem Kraftstofftank;

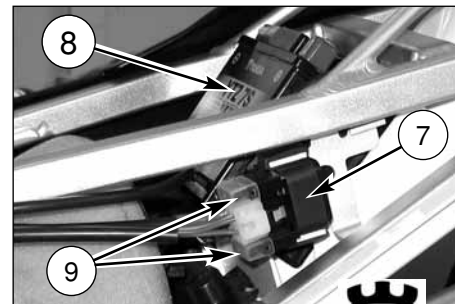
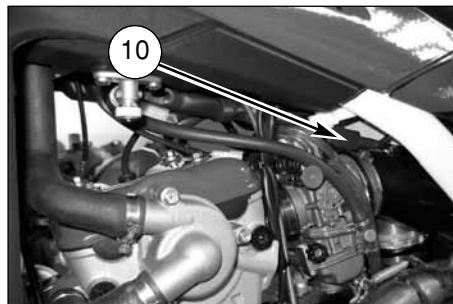
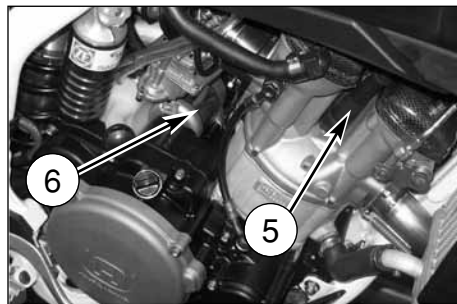


- Zündkerze (5) rechterseit der Zylinderkopf;
- Elektrischer Anlasser (TXC) zu 12V-450W (6) hinter der Zylinderkopf ;

- Fernschalter elektrische (7) auf die linke Seite des hinterer Rahmen (TXC);
- Potentiometer (10) am Vergaser.

Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente (TXC):

- Batterie zu 12V-6Ah (8) unter dem Sattel;
- Zwei sicherungen (9) 20A, auf die Fernschalter elektrische (7; TXC-SMR 450-R)



Kabelfarben

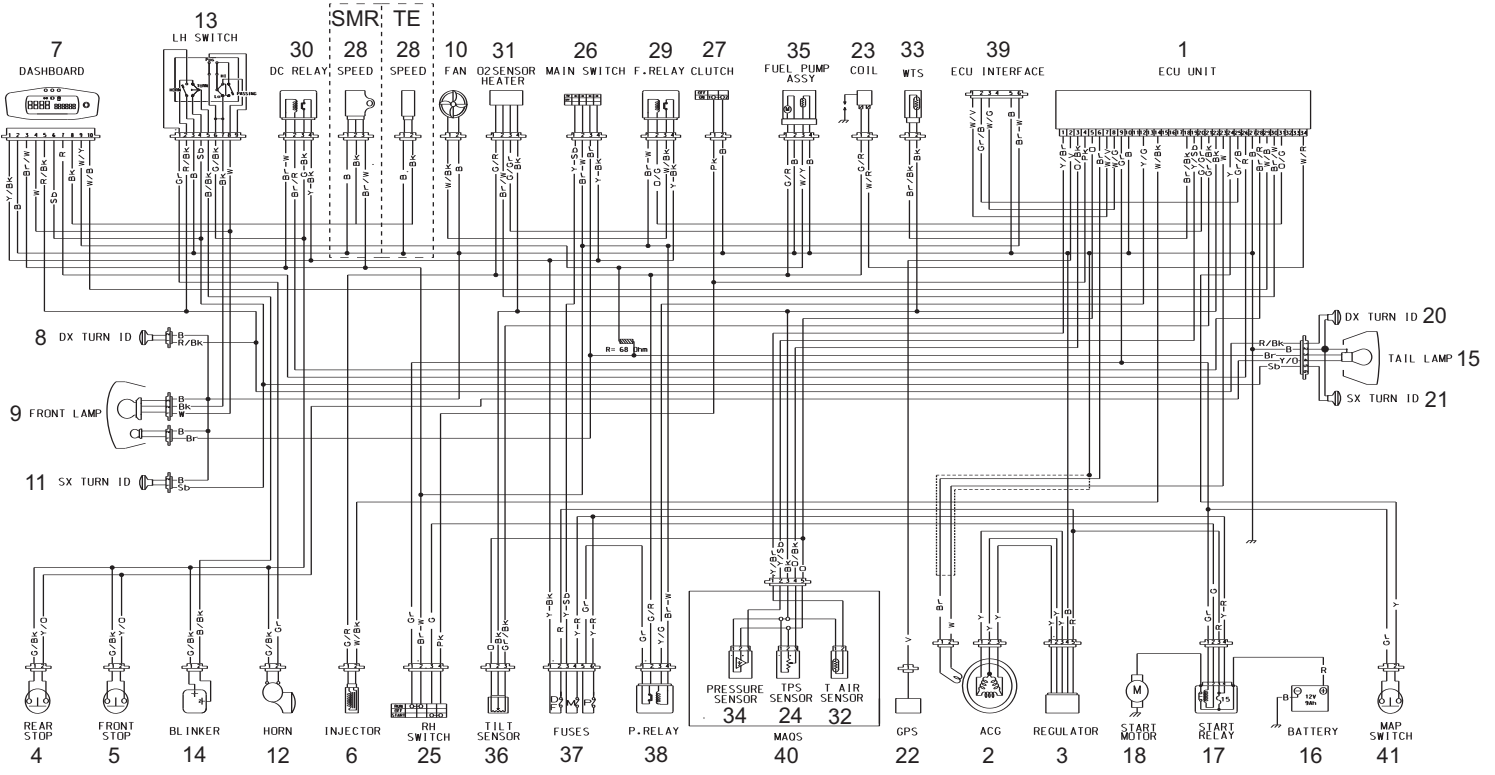
B	Blau
B/Bk	Blau/Schwarz
Bk	Schwarz
Br	Braun
Br/Bk	Braun/Schwarz
Br/R	Braun/Rot
Br/W	Braun/Weiss
G	Grün
G/Bk	Grün/Schwarz
G/Gr	Grün/Grau
G/R	Grün/Rot
Gr	Grau
Gr/B	Grau/Blau
Gr/Bk	Grau/Schwarz
O	Orange
O/Bk	Orange/Schwarz
O/G	Orange/Grün
Pk	Rosa

R	Rot
R/Bk	Rot/Schwarz
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiss
W/B	Weiss/Blau
W/Bk	Weiss/Schwarz
W/G	Weiss/Grün
W/R	Weiss/Rot
W/V	Weiss/Violett
W/Y	Weiss/Gelb
Y	Gelb
Y/Bk	Gelb/Schwarz
Y/Br	Gelb/Braun
Y/G	Gelb/Grün
Y/O	Gelb/Orange
Y/Sb	Gelb/Hellblau
Y/R	Gelb/Rot

BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES (TE - SMR)

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. Elektronischer Steuereinheit | 37. Sicherungen |
| 2. Alternator | 38. Leistungsrelais |
| 3. Spannungs- Regler | 39. Schnittstelle Zündelektronik |
| 4. Hinterer Stop-Schalter | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 5. Vorderer Stop-Schalter | |
| 6. Einspritzdüse | |
| 7. Instrument | |
| 8. Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger | |
| 9. Vorderer Scheinwerfer | |
| 10. Kühlungsbelüfter | |
| 11. Vorderer Links- Richtungsanzeiger | |
| 12. Hupe | |
| 13. Linker Umschalter | |
| 14. Intermitenz- Richtungsanzeiger | |
| 15. Hinterer Licht | |
| 16. Batterie | |
| 17. Fernschalter elektrische | |
| 18. Elektrischer Anlasser | |
| 19. Zündkerze | |
| 20. Hinterer Rechts- Richtungsanzeiger | |
| 21. Hinterer Links - Richtungsanzeiger | |
| 22. Sensor für Wechselgetriebestellung | |
| 23. Zündspule | |
| 24. Sensor Gasschieberstellung (40) | |
| 25. Rechter Umschalter | |
| 26. Zündungsschalter | |
| 27. Kupplungsschalter | |
| 28. Geschwindigkeitssensor | |
| 29. Relais für Kühlungsflügel | |
| 30. Gleichstromrelais | |
| 31. Lambdasonde | |
| 32. Sensor für Temperatur von Luft (40) | |
| 33. Sensor für Temperatur von Kühlflüssigkeit | |
| 34. Drucksensor (40) | |
| 35. Benzinpumpe | |
| 36. Kippsensor* | |

*: Es hält den Motor bei einem Sturz an.



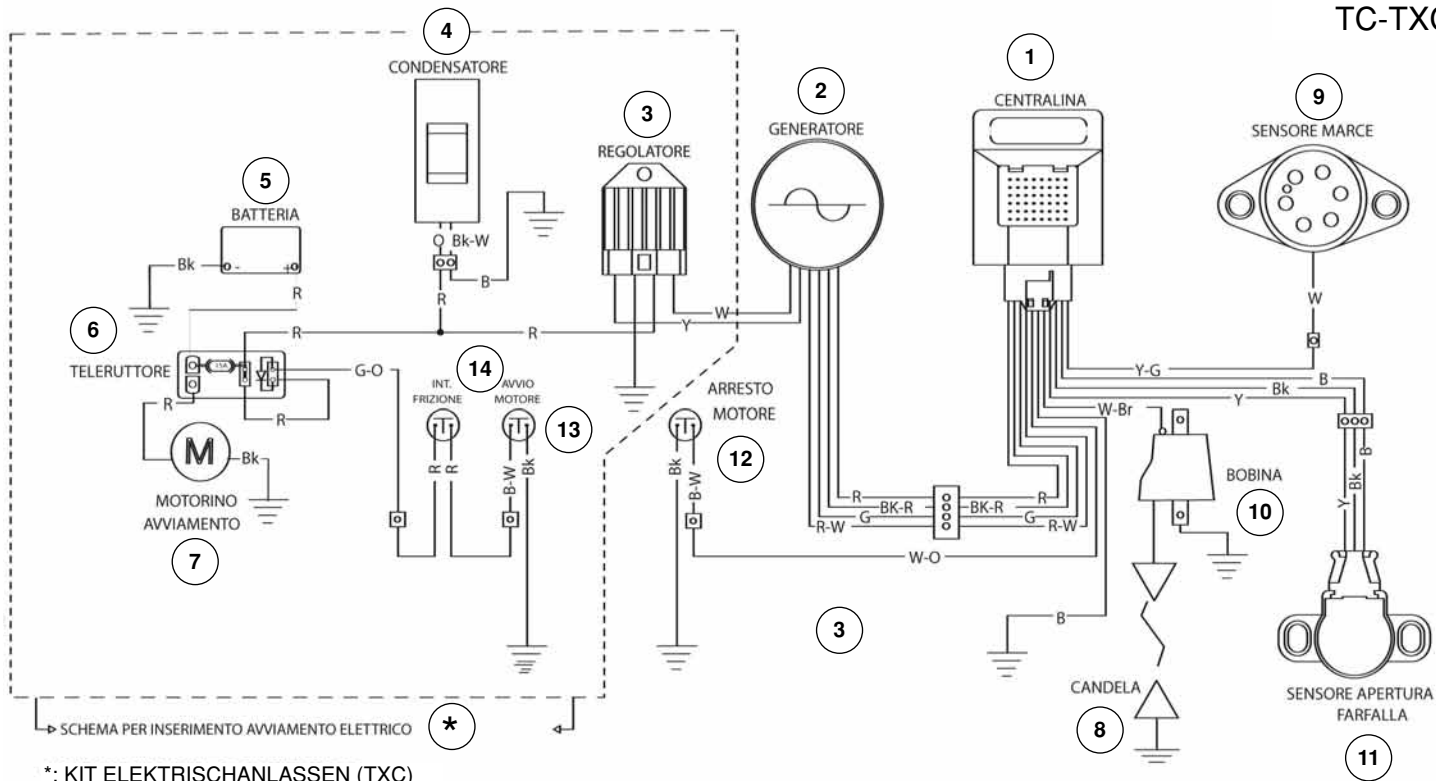
DE

Kabelfarben

B	Blau
Br	Braun
Bk	Schwarz
G	Grün
Gr	Grau
Gr/R	Grau/Rot
O	Orange
P	Rosa
R	Rot
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiss
Y	Gelb

BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES (TC-TXC)

1. Elektronischer Steuereinheit
2. Alternator
3. Spannungs- Regler
4. Kondensator
5. Batterie
6. Fernschalter elektrische Anlassung
7. Elektrischer Anlasser
8. Zündkerze
9. Sensor für Wechselgetriebestellung
10. Elektronischer Spule
11. Sensor für Vergaser Drosselstellung
12. Motor Stillstand
13. Motor Anlasser
14. Kupplungsschalter



DE



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 längere 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 ein Zyklus von langsamer Ladung ratsam (0,6A pro 8 Stunden für Batterie 12V-6Ah).
- Zu der schnellen Ladung wird nur in Situationen von äußerster Notwendigkeit geraten, inwiefern 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;

- zuerst 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 (3) abnehmen.

Prüfen, mit einem Voltmeter, der die Spannung von der gleichen ist zu 12,5V untere. Andernfalls, die Batterie erfordert von einem Zyklus von Ladung.

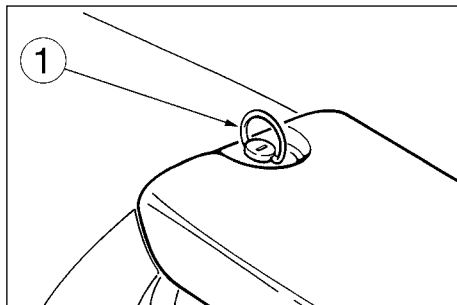
Zu konstanter Spannung ein Ladegerät benutzend, dann das ROTE positive Kabel zur positiven Klemme der Batterie mit erstem zur negativen Klemme von der gleichen jenes negative SCHWARZ oder BLAU. Zur konstanten Spannung von 14,4 V eine Strömung von "x" Ampere anwenden wie es folgt aus der darunter liegenden 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*: Für den Fall, dass das Motorrad nicht genutzt wird, muss die Batterie alle drei Wochen aufgeladen werden (0,6A für 8 Stunden für Batterien 12V-6Ah).

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

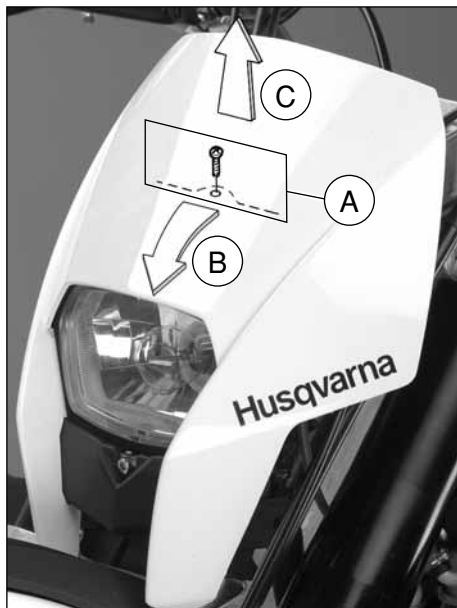
SPANNUNG VON RUHE * (V)	% ES LÁDT	DAUER DES LADUNG (DIE NOMINAL STRÖMUNG IN AMPERE, VON ANWENDEN, IST: 0,1x NOMINAL DER FÁHIGKEIT BATTERIE)
> 12,7	100	
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h



AUSTAUSCH DER SCHEINWERFERLAMPEN (TE-SMR)

Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:

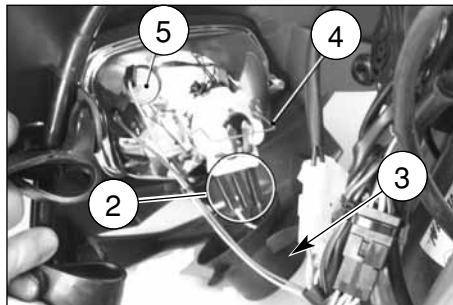
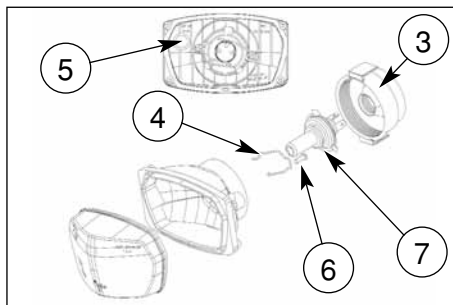
- Die obere Befestigungsschraube der Scheinwerferhalterung an der Instrumentenhalterung (A) entfernen.
- Die Scheinwerferhalterung (B) nach vorne schieben und nach oben (C) ziehen, um sie aus den beiden unteren Halterungen auszuhaken.
- Die Scheinwerferhalterung ausbauen.



- Den Verbinden (2) der Zweilichtbirne (7) und die Gummikappe (3) abnehmen;
- Die Lampenhalterklammer (4) abhängen und die Lampe entfernen.
- Die Schraube (6) entfernen;

Zum Austausch der Birne des Positionslichtes (5) ist diese einfach aus der inneren Kappe herauszuziehen.

Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.



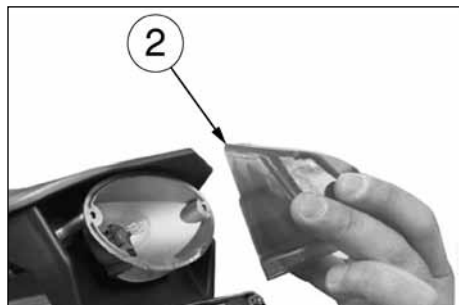
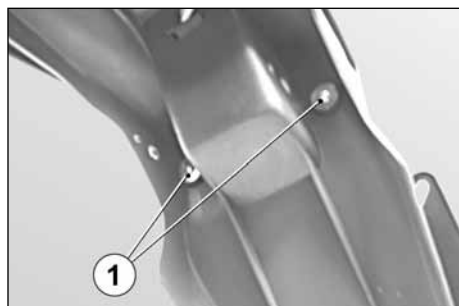
RÜCKLICHT (ausgeschlossen TE 310 Europa)

Es handelt sich um ein Rücklicht mit LED.



AUSTAUSCH DES HINTEREN SCHEINWERFERLAMPEN (TE 310 Europa)

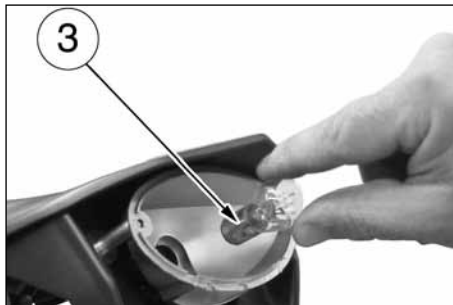
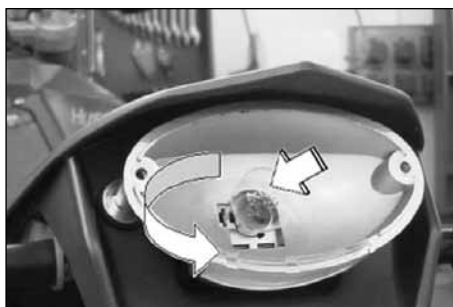
Die zwei Schrauben (1) im Inneren vom Hinter Kotflügel und der Linse (2) entfernen.



Die Glühbirne (3) nach dem Inneren schieben, im Kreise sie entgegen der Uhrzeigerrichtung schwingen und sie vom Lampensockel entfernen.

Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

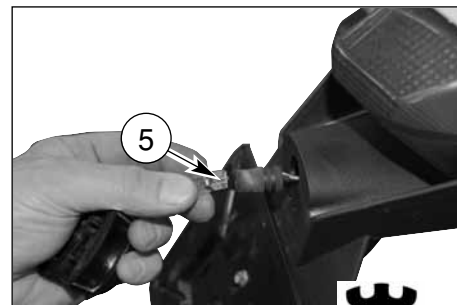
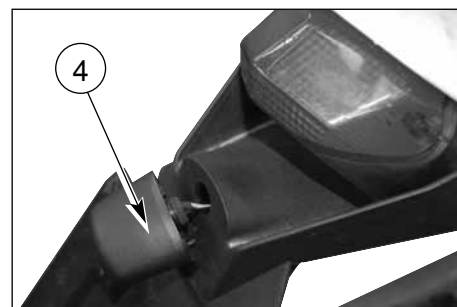
ZUR BEACHTUNG: aufpassen, zu nicht übertrieben die schrauben verschließen.



WECHSELN DER LAMPE IN DER NUMMERN-SCHILDBELEUCHTUNG (TE-SMR)

Die Halterung der Nummernschildbeleuchtung (4) zum Ausbau aus dem Fahrzeug-Heckteil herausziehen. Die Lampenfassung zusammen mit der Lampe aus der Halterung herausziehen. Die Lampe (5) drehen und aus der Lampenfassung herausziehen.

Die Lampe wechseln und beim Einbau in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen.

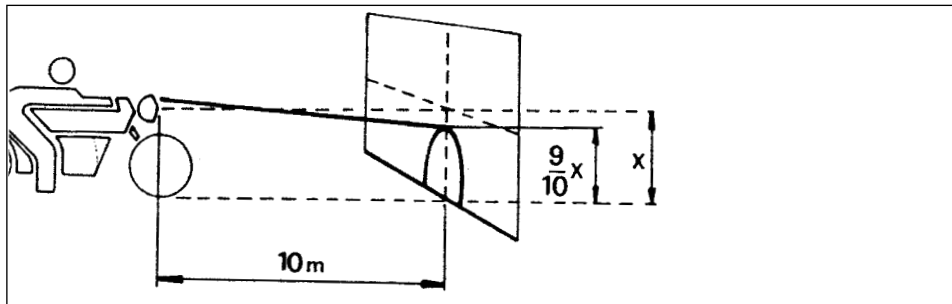


EINSTELLUNG VORDERER SCHEINWERFER (TE- SMR)

Um zu kontrollieren, ob der Scheinwerfer eine korrekte Ausrichtung hat, das Motorrad mit den Reifen, die mit dem richtigen Druck aufgepumpt sind, und mit einer Person, die auf dem Sattelsitz, so stellen, dass es perfekt senkrecht zu seiner Längsachse ist. Vor einer Wand oder einem Projektionschirm, der von ihm 10m entfernt ist, eine horizontale Linie zeichnen, die der Höhe des Zentrums des Scheinwerfers entspricht, und eine vertikale, die mit der Längsachse des Fahrzeugs richtungsgleich ist.

Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen. Wenn man das blendfreie Licht anschaltet, muss die obere Demarkationsgrenze zwischen der dunklen Zone und der beleuchteten Zone sich auf einer Höhe befinden, die $\frac{9}{10}$ der Höhe vom Erdboden des Zentrums des Projektors nicht überschreitet.

Zur Änderung der Scheinwerfereinstellung die Schraube (1) drehen um den Lichtbündel zu erhöhen oder zu senken.



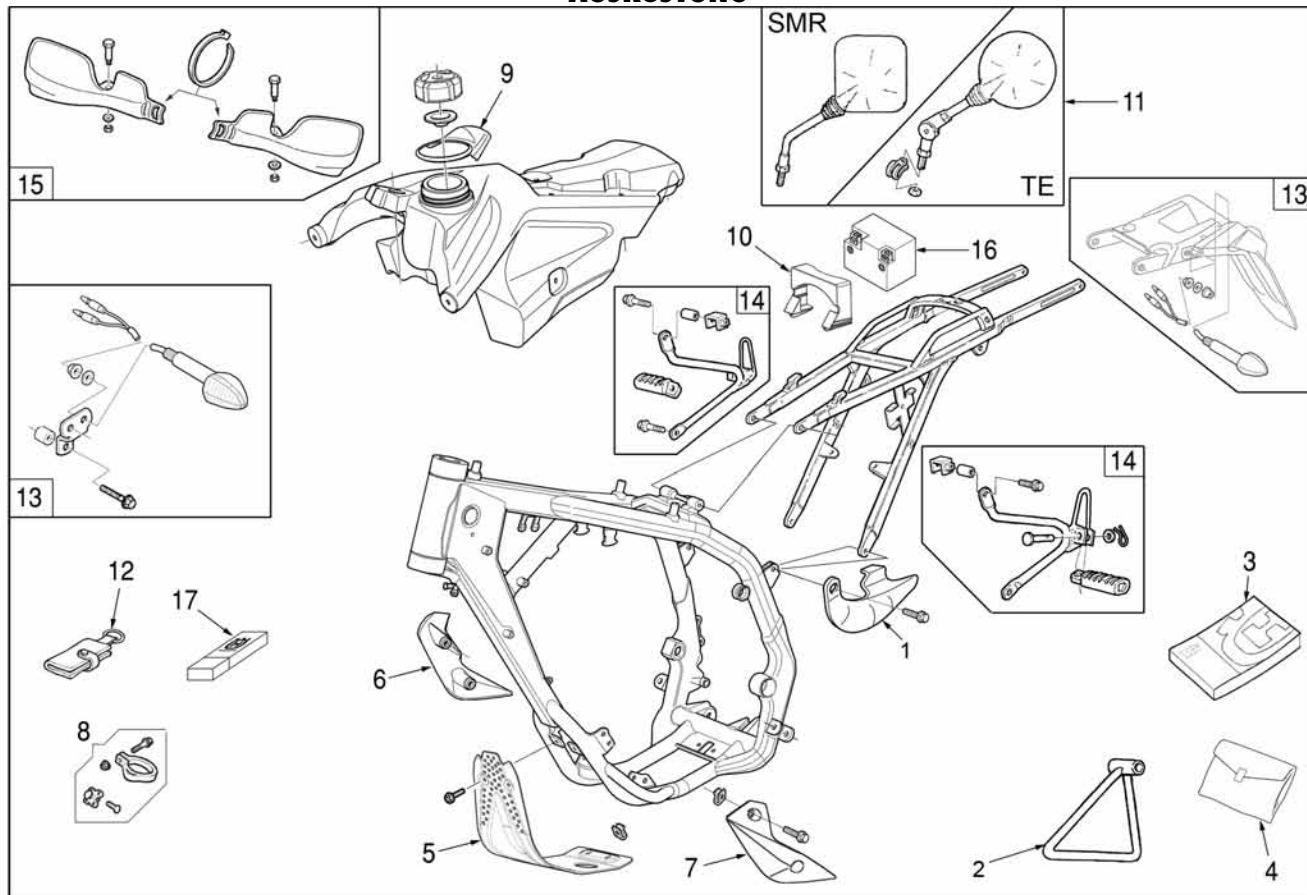


AUSRÜSTUNG

Index	Code Nr.	BESCHREIBUNG	MODELLEN
1	8000B1747	WÄRMESCHUTZ (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
2	800074016	SEITENSTÄNDER (1)	(TC-TXC)
3	8000H1343	KURZANLEITUNG (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
4	8000A4296	VERGASER KIT KEIHIN 41 (1)	(TC-TXC 450/510)
5	8000B0157	MOTORSCHUTZ (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
6	8000H0188	MOTORSCHUTZ RECHTS (1)	(TE-TC-TXC)
7	8000H0187	MOTORSCHUTZ LINKS (1)	(TE-TC-TXC)
8	8000B1530	KIT HAKEN FÜR DIE PHASE VON ABREISE (1)	(TC-TXC)
9	8000B1390	VERSCHLUßSCHUTZ (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
10	8000H0159	BATTERIE BEHÄLTER (1)	(TE-SMR-TXC)
11	8A0065437	RÜCKSPIEGEL RECHTS (1)	(TE)
	8B0065437	RÜCKSPIEGEL LINKS (1)	(TE)
	8A00H1673	RÜCKSPIEGEL RECHTS (1)	(SMR)
	8000H1673	RÜCKSPIEGEL LINKS (1)	(SMR)
12	800097615	SCHLUSSELHALTER HUSQVARNA (1)	(TE-SMR)
13	8000H1393	BLINKERS KIT (1)	(TE)
	8000H1701	BLINKERS KIT (1)	(SMR)
14	8000H1702	FUßRASTER KIT (1)	(SMR)
15	8000H1394	KIT HANDSCHUTZ	(TE)
16	8000A1891	BATTERIE 6AH	(TE-SMR-TXC)*
	8000H0864	BATTERIE 7AH	(TE-SMR)*
17	8000A1891	"USB" SPEICHER	(TE-SMR-TXC)

*: Alternativ dazu

AUSRÜSTUNG



EXTRA TEILE (TE)

Pos.	Code Nr.	BESCHREIBUNG	MODELLEN
1*	8A0096837	HINTERER KRANZ Z=47 (1)	310
	8B0096837	HINTERER KRANZ Z=48 (1)	310-450-510
	8C0096837	HINTERER KRANZ Z=49 (1)	310-450-510
	8D0096837	HINTERER KRANZ Z=50 (1)	450-510
2*	800063829	GETRIEBEZAHNRAD Z=14 (1)	310-450-510
	800063827	GETRIEBEZAHNRAD Z=12 (1)	310-450-510
	800063830	GETRIEBEZAHNRAD Z=15 (1)	310-450-510
3*	8000H0772	BAUSATZ SCHILDTRAGER RACING (1)	310-450-510
4	8000H0503	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	310
	8000H0942	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	450-510
5	8000B0373	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	310
	8000B0364	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	450-510
6	800098504	STOßDÄMPFERFEDER (K=5,4 Kg/mm) (1)	450-510
	8000H0076	STOßDÄMPFERFEDER (K=5,6 Kg/mm) (1)	310
7	8000H0590	SCHALTER DOPPELTER BETRIEBSMODUS (1)	310-450-510

EXTRA TEILE (TC)

Pos.	Code Nr.	BESCHREIBUNG	MODELLEN
1	8A0096837	HINTERER KRANZ Z=47 (1)	450
	8B0096837	HINTERER KRANZ Z=48 (1)	450
	8C0096837	HINTERER KRANZ Z=49 (1)	450
2	800063827	GETRIEBEZAHNRAD Z=12 (1)	450
	800063828	GETRIEBEZAHNRAD Z=13 (1)	450
	800063830	GETRIEBEZAHNRAD Z=15 (1)	450
4	8000H0943	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	450
5	8000A5736	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	450
6	800098504	STOßDÄMPFERFEDER (K=5,4 Kg/mm) (1)	450

EXTRA TEILE (SMR)

Pos.	Code Nr.	BESCHREIBUNG	MODELLEN
1*	8A00A4859	HINTERER KRANZ Z=43	450-510
	8B00A4859	HINTERER KRANZ Z=44	450-510
	8G00A4859	HINTERER KRANZ Z=45	450-510
2*	800063829	GETRIEBEZAHNRAD Z=14	450-510
3*	8000H0772	BAUSATZ SCHILDTRAGER RACING (1)	450-510
4	8000A5982	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN	450-510
5	8000B0364	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN	450-510
8	8000B0591	KIT KICKSTARTER	450-510

*: Für Wettkampfeinsatz

EXTRA TEILE



1



2



3



4



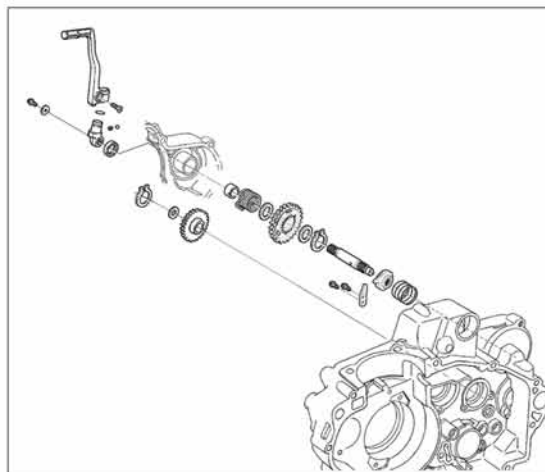
5



6



7



8

ANHANG

ÜBERPRÜFUNGEN NACH DEM WETTRENNEN

Nach dem Wettrennen, das Motorrad, wie unten angegeben, reinigen, dann das Fahrzeug überprüfen unter besonderer Beachtung der im Tabelle "WARTUNG" (Anhang A) angegebenen Punkte, wie Luftfilter, Vergaser, Bremsen usw. Eine allgemeine Schmierung und eventuell die erforderlichen Einstellungen durchführen.

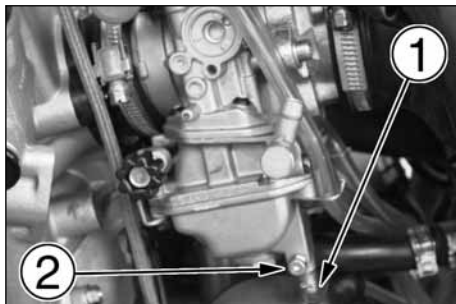
LÄNGERE NICHTBENUTZUNG

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 Antriebsketten 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 28).
- Alle im Abschnitt "Überprüfungen und Einstellungen" (Seite Anhang A) genannten Punkte überprüfen.
- Alle im Abschnitt "Schmierung" (Anhang A) aufgeführten Punkte schmieren.

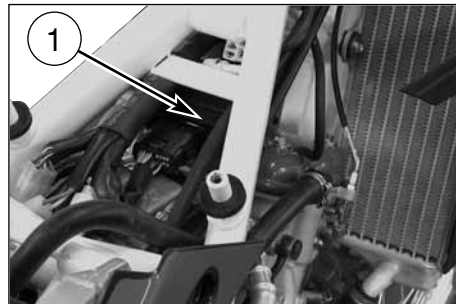
REINIGUNG

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, Lenkstangekommutatoren;
- c) Luftfilter-Ansaugung;
- d) Gabelnkopf, Radlager;
- e) Hebelwerk hinterhaufhangung,

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) und die Sensoren gruppieren M.A.Q.S. (2) (Seite 87).



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, Lenkstangekommutatoren;
- c) Luftfilter-Ansaugung;
- d) Gabelnkopf, Radlager;
- e) Hebelwerk hinterhaufhangung.

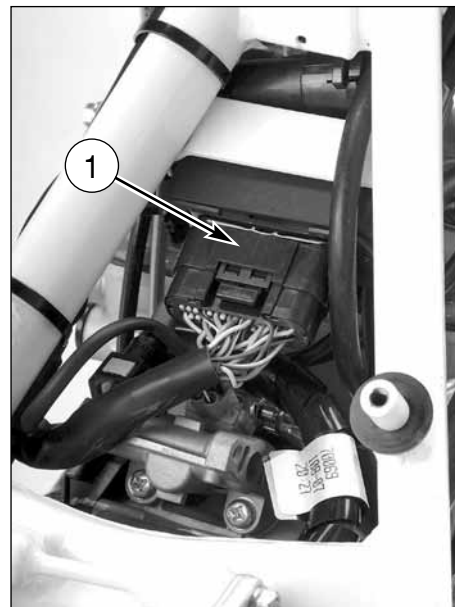
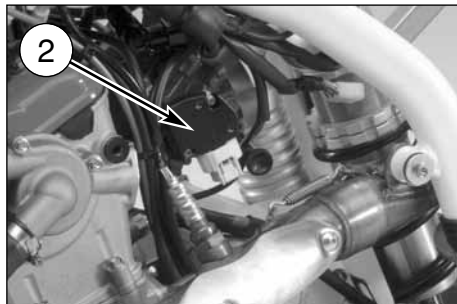


Es muss absolut vermieden werden, dass ein WASSER- ODER PRESSLUFTSTRAHL mit ELEKTRISCHEN TEILEN (Seite M.6-M.7) und mit TEILEN DER BENZIN-EINSPRITZANLAGE, speziell mit der Zündelektronik (1) und der M.A.Q.S. Sensoreinheit (2) in Kontakt kommt.

Nach dem Waschen

- Die Kunststoffhüllen abnehmen und die Luffilter-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 Bremscheiben nicht schmieren oder einwachsen, um keinen Leistungsverlust der Bremsanlage mit nachfolgender Unfallgefahr zu verursachen. Die Scheiben mit Lösemittel z.B. Azeton reinigen.



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"/>	Schlauchsellen	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

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		
A		Einstellung des vorderen Bremshebels.....	37
Abnehmen des Vorderrads.....	52	Einstellung Vorspannung Stosdämpferfeder.....	48
Abnehmen des Hinterrads.....	54	Elektrische Komponenten.....	70
Allgemeine Reinigung.....	88	Elektrischer Plan.....	75, 77
Ausbau der Bremsflüssigkeit.....	59	G	
Ausbau der Teile.....	3	Gabel-Ölstand.....	43, 45
Ausblasen der hinteren Bremsanlage.....	65	Gangschaltung.....	19
Ausblasen der vorderen		Gasschaltung.....	17
Bremsanlage.....	62-64	Getriebeausgangsritzel.....	8
Austausch Kühlflüssigkeit.....	30	K	
Auspuffdämpfer.....	67	Kennummer des Motorrads.....	5
Austausch der Scheinwerferlampen.....	80	Ketten-Schmierung.....	50
Austausch des Hinternen Scheinwerferlampen.....	80	Kontrolle d.Ketten-,Ritzel-,Kranz-Verschleiß.....	50
B		Kontrolle des Flüßigkeitsstands hint. Bremse.....	39
Batterie.....	78	Kontrolle des Flüßigkeitsstands vord. Bremse.....	37
Bremsen.....	55	Kontrolle des Getriebeölstands.....	28
Bremsscheiben-Flattern.....	58	Kontrolle des Kompressions-	
Bremsscheiben-Reinigung.....	59	Kontrolle des Kühlmittelstands.....	30
Bremsscheibenverschleiß.....	58	Kontrolle des Lufilters.....	34, 35
Bremsanlagen-Füllung.....	60	Kontrolle der Zündkerze.....	32
Bremsbelag-Demontierung.....	56	Kontrollen während der Einfahrzeit.....	20
Bremsbelag-Montage.....	57	Kontrollen, vorläufige.....	20
Bremsbelag-Reinigung.....	57	Kontrolleuchten.....	14
Bremsbelagverschleiß.....	56	Kranz, hinterer.....	8
D		Kühlflüssigkeit.....	10
Digitaltachmeter.....	14	Kupplung.....	8
E		Kupplungsschaltung.....	18
Einfahrzeit.....	20	Kupplungseinstellung.....	39
Einspritzung.....	11	Kupplung ölstand prüfen.....	39
Einstellung d.Federvorladung Einstellung der Federungen		I	
entsprechend besonderer Rennstrecken-Bedingungen.....	41	Ingangsetzungsdekompressor.....	22
Einstellung der Gabel.....	42, 44	L	
Einstellung des Gaskabels.....	31	Längere Nichtbenutzung.....	86
Einstellung d.hydraul.Bremse Stoßdämpfer.....	48	Lenker position Ändern.....	46
Eintlüften der Kupplung.....	39	Lenkschloß.....	17
Einstellung des Lenklagerspiels.....	36	Luftfilter-Reinigung.....	34
Einstellung d.Position d. hint. Bremspedals.....	38	M	
Einstellung des Rücklichts.....	82	Motoranhalt.....	27
Einstellung der Sekundär-Übertragungskette.....	49	Motorstillstand.....	27
		Motoranlauf (TC).....	23
		Motoranlauf (TE-SMR).....	21
		Motorölwechsel und filterreinigung.....	28
		Motor-Schmierung.....	10
		P	
		Position der Schaltungen.....	7
		R	
		Räder.....	9
		Radspeichen.....	69
		Radzapfenbiegung.....	69
		Reifen.....	9, 55
		Revision des Vorderrads.....	69
		S	
		Seitliche Fußraste.....	12
		Sekundär-Übertragungskette.....	8
		Steuerung der Hinterbremse.....	19
		Spannungsregler.....	33
		T	
		Treibstoff.....	12
		Treibstoffhahn.....	11
		U	
		Überprüfungen nach dem Wettrennen.....	88
		Umschalter auf dem Lenker.....	18
		V	
		Vergaser Starter.....	13
		Vergaser.....	8
		Vorderbremsenschaltung.....	17
		Vordergabel.....	9
		W	
		Wichtiges Vorwort.....	3
		Wechseln der lampe in der nummernschildbeleuchtung.....	81
		Z	
		Zündkerze.....	8
		Zündschalter.....	10
		Zündung.....	8



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" tiene que considerarse parte integrante del motociclo y como tale también quedar alegado 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.

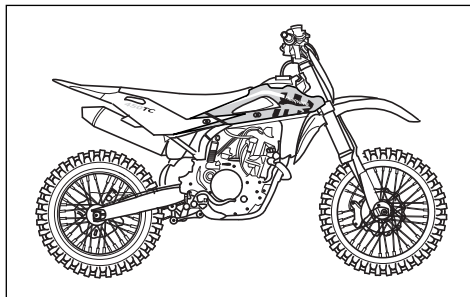
En las motocicletas de competición cada detalle es averiguado después de cada competición para siempre garantizar las mejores prestaciones. Por el correcto funcionamiento del motociclo, es necesario atenerse al tablero de control y mantenimiento indicado en l'apendice A.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

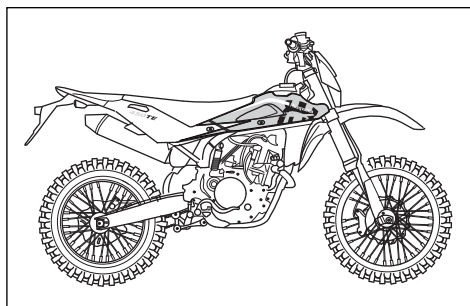
1) los motociclos DE COMPETICIÓN TC son garantizados eximidos por funcionamientos defectuosos; el tablero de mantenimiento aconsejado para uso agonístico se encuentra en l'apendice A.

2) los modelos TE y SMR son motociclos por empleo VIAL (A POTENCIA LIMITADA), garantizados eximidos por defectos y cubiertos de garantía legal, a condición que sea MANTENIDA LA CONFIGURACION DE SERIE y respetada el tablero de mantenimiento indicada en l'apendice , pg.7

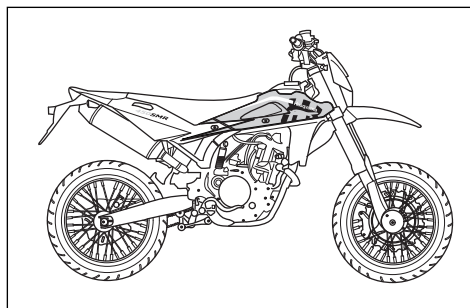
En caso de que los modelos TE y SMR fueran transformados en motociclos POR COMPETICIÓN (A LLENA POTENCIA) el tablero de mantenimiento aconsejado para empleo agonístico es reconducido en l'apendice A.



MOTOCROSS



ENDURO



SUPERMOTARD



IMPORTANTE

Por el reconocimiento de la garantía hará de referencia la CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO, como descrito en seguida:

- A) MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL: A POTENCIA LIMITADA
- B) MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

Este motociclo no ha sido estudiado para recorrer largos trayectos con el motor a lo sumo de las vueltas como puede ocurrir con ocasión de largos traslados viales o de autopista. Largos trayectos a lleno gas pueden comportar graves daños al motor. Este motociclo ha sido estudiado por las competiciones y por lo tanto sólo garantiza lo máximo de las prestaciones con el piloto. Desaconseja por tanto el empleo, en todoterreno o en pista, con el pasajero.

SIEMPRE recordar que estos motociclos han sido planeados por un empleo agonístico, es decir por condiciones de empleo bien diferente de las que se presentan en caso de empleo vial.

Para mantener la "Garantía de Funcionamiento" del vehículo, el Cliente tiene que seguir el programa de manutención indicado sobre el manual de uso y mantenimiento ejecutando los cupones cerca de los talleres liátos HUSQVARNA.

El coste por la sustitución de los particulares y por la mano de obra necesaria para respetar el plan de manutención, está a cargo del Cliente.

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

Premisa importante

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

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

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

Nota*: Proporciona más informaciones útiles.

Substitución de los particulares

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

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 bajar 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	8
TABLA DE LUBRICACION, RELLORES.....	10
CONTROLES	11
ISTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA.....	20
UBICACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICAS/INSTALACION ELECTRICA.....	70-77
DOTACIÓN.....	84-85
PARTES OPCIONALES	86-87
APENDICE	88
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA.....	91
INDICE ALFABETICO.....	92
MANTENIMIENTO PERIODICO/REGULACIONES.....	APENDICE A

Nota

● as 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

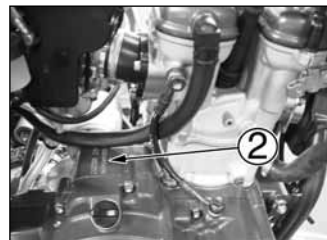
El número de identificación del motor se encuentra marcado en la parte superior del carter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta se encuentra marcado en el tubo de dirección del bastidor.

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.**

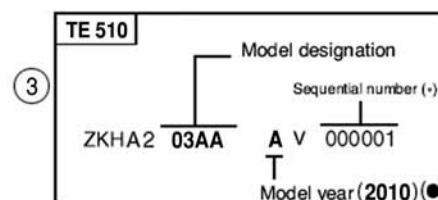
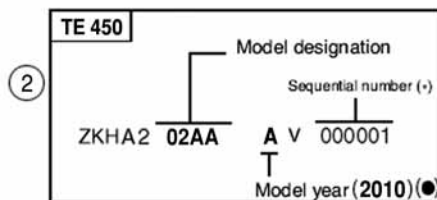
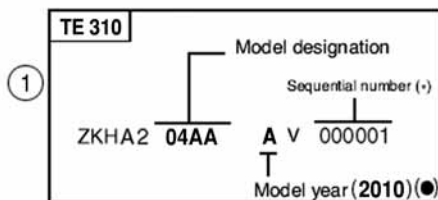
NUMERO DEL BASTIDOR

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.



1. Matrícula bastidor
2. Matrícula motor

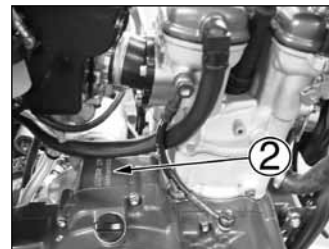


(*): Nr. progresivo
(●): Año del modelo

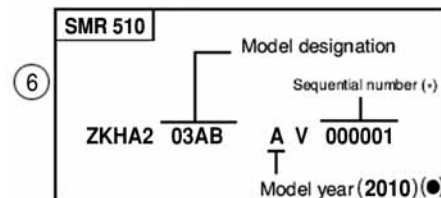
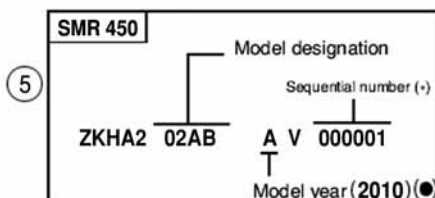
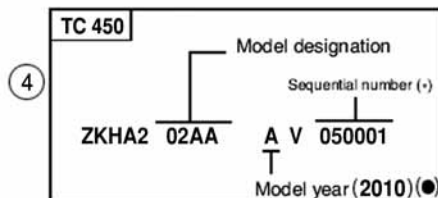


NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

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



- 1. Matricula bastidor
- 2. Matricula motor

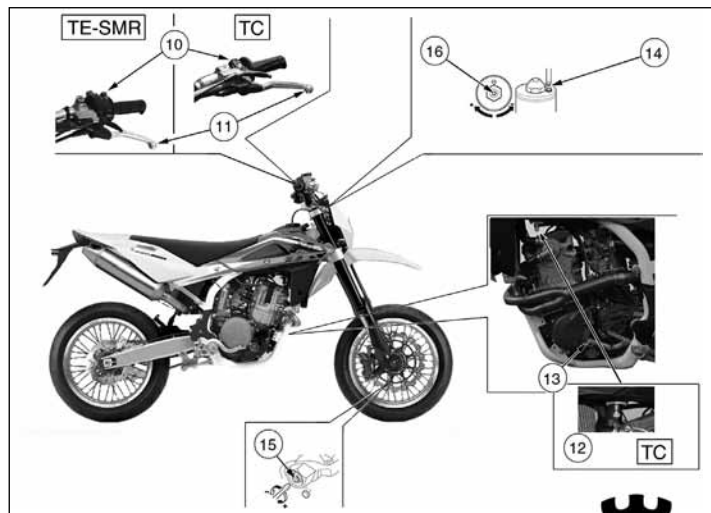
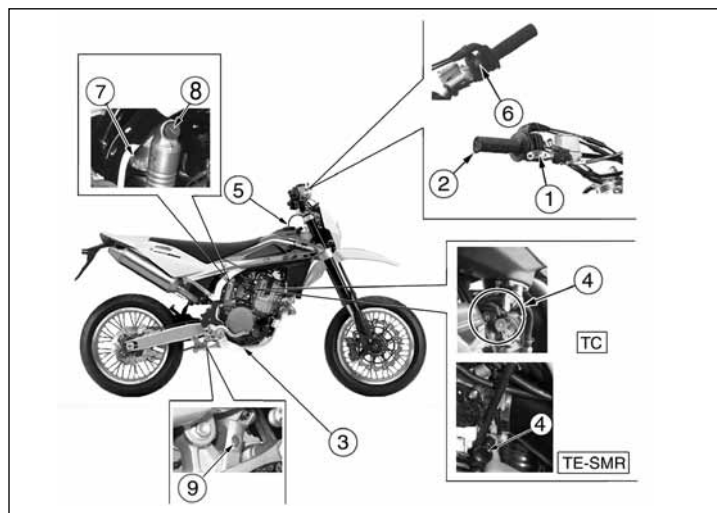


(*): Nr. progresivo
(●): Año del modelo

LOCALIZACIÓN MANDOS

1. Palanca mando freno delantero
2. Maneta de la mariposa
3. Pedal mando freno trasero
4. Dispositivo starter (lado izquierdo)
5. Tapón depósito carburante
6. Conmutador derecho (arranque eléctrico del motor)
7. Ajuste precarga muelle amortiguador
8. Ajuste compresión amortiguador (baja y alta velocidad de amortiguación)
9. Ajuste extensión amortiguador

10. Conmutador izquierdo (TE, SMR)
11. Pulsador parada motor (TC)
12. Palanca mando embrague
13. Grifo del carburante (TC)
14. Pedal mando cambio de marchas
15. Tornillo descarga aire para vástago horquilla
16. Ajuste compresión para vástago horquilla



FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo	monocilindrico de 4 tiempos
Enfriamiento	por liquido (TE-SMR) con electroventilador
Diámetro cilindro (310)	mm 83
Diámetro cilindro (450-510)	mm 97
Carrera (310)	mm 55
Carrera (450)	mm 60,76
Carrera (510)	mm 67,8
Cilindrata (310)	cm ³ 297,6
Cilindrata (450)	cm ³ 449
Cilindrata (510)	cm ³ 501
Relación de compresión	12,9:1
Puesta en marcha (TC)	a pedal (condispositivo de descompresión automático)
Puesta en marcha (SMR)	eléctrico (condispositivo de descompresión automático)
Puesta en marcha (TE)	eléctrico y a pedal (con dispositivo de descompresión automático)

DISTRIBUCION

Tipodoble eje a excéntricos en cabeza; 4 válvulas

Juego válvulas (a motor frío)

Aspiración	0,10 ÷ 0,15 mm
Escape	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRICACIÓN

Tipo de cárter seco con dos bombas a lóbulos y filtro a cartucho

ENCENDIDO

Tipo Electrónico de descarga inductiva (TE-SMR) o bien capacitiva (TC) con avance variable de control digital

Bujía tipo	NGK CR8EB
Distancia electrodos bujía	0,7 mm

ALIMENTACION

Tipo (TE-SMR) a inyección electrónica

Tipo (TC 450) Carburador "Keihin" FCR-MX 41 con bomba de aceleración y sensor posición de la mariposa carburador

Diámetro difusor	mm 41
Surtidor mínim	180
Surtidor mínim	45
Surtidor estarter	85
Surtidor estarter aire	mm 4
Surtidor aire máximo	200
Surtidor aire mínim	100
Flotador	g 11,2
Válvula del gas	15M
Espiga cónica	OBVVR
Muesca fij. espiga cónica	5a
Tornillo arrancador de aire	vueltas 2

TRANSMISION PRIMARIA

Piñón motor- Corona embrague (310)	Z 24- Z 88
Piñón motor- Corona embrague (450-510)	Z 23- Z 63
Relación de transmisión (310)	3,666
Relación de transmisión (450-510)	2,739

EMBRAGUE

Tipomultidisco en baño de aceite con mando hidráulico

CAMBIO VELOCIDAD

Tipode engranajes de toma constante

Relaciones de transmisión (TE-SMR)

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

Relaciones de transmisión (TC)

En 1a velocidad	1,866 (z 28/15)
En 2a velocidad	1,444 (z 26/18)
En 3a velocidad	1,263 (z 24/19)
En 4a velocidad	1,086 (z 25/23)
En 5a velocidad	0,954 (z 21/22)

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TE 310)	Z 13- Z 50
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TE 450-510)	Z 13- Z 47
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TC 450)	Z 14- Z 50
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (SMR 450-510)	Z 15- Z 42
Relación de transmisión (TE 310)	3,846
Relación de transmisión (TE 450-510)	3,615
Relación de transmisión (TC 450)	3,571
Relación de transmisión (SMR 450-510)	2,800

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION

En 1a velocidad (TE 310)	28,205
En 1a velocidad (TE 450-510)	19,806
En 1a velocidad (TC 450)	18,261
En 1a velocidad (SMR 450-510)	15,339
En 2a velocidad (TE 310)	22,721
En 2a velocidad (TE 450-510)	15,955
En 2a velocidad (TC 450)	14,130
En 2a velocidad (SMR 450-510)	12,356
En 3a velocidad (TE 310)	18,803
En 3a velocidad (TE 450-510)	13,204
En 3a velocidad (TC 450)	12,357
En 3a velocidad (SMR 450-510)	10,226
En 4a velocidad (TE 310)	15,329
En 4a velocidad (TE 450-510)	10,764
En 4a velocidad (TC 450)	10,633
En 4a velocidad (SMR 450-510)	8,336
En 5a velocidad (TE 310)	12,974
En 5a velocidad (TE 450-510)	9,111
En 5a velocidad (TC 450)	9,338
En 5a velocidad (SMR 450-510)	7,056
En 6a velocidad (TE 310)	11,491
En 6a velocidad (TE 450-510)	8,069
En 6a velocidad (SMR 450-510)	6,249

BASTIDOR

Tipomono-travesía, con tubos de sección circular, rectangular et elipsoidal en acero; bastidor trasero de aleación ligera

SUSPENSION DELANTERA

Tipohorquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado (regulable en compresion y extension); vástagos ø 48 mm (TE 450-510, TC 450) o vástagos ø 50 mm (TE 310/EU, SMR 450-510)

Carrera en el eje de las patas.....(TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

SUSPENSION TRASERA

Tipo.....progressiva con monoamortiguador hidráulico

Carrera de la rueda (TC-TE).....296 mm

Carrera de la rueda (SMR).....290 mm

FRENO DELANTERO

Tipo...de disco fijo Ø 260 mm de el modelo "Wave" de mando hidráulico y pinza flotante (TE, TC); de disco flotante Ø 320 mm de el modelo "Wave" de mando hidráulico de pinza fija radial (SMR)

FRENO TRASERO

Tipo . de disco flotante Ø240 de el modelo "Wave" de mando hidráulico y pinza flotante

LLANTAS

Delantero (TE, TC).....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 1,6x21"

Delantero (SMR).....SANREMO in liga ligera: 3,50x17"

Trasero (TE).....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 2,15x18"

Trasero (TC).....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 1,85x19"(310); 2,15x19"(450-510)

Trasero (SMR).....SANREMO in liga ligera: 4,25x17"

NEUMATICO

Delantero

(TE)..... Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli MT 83 Scorpion; 90/90x21"

(TC)Pirelli 51R-MT 32A; o bien Dunlop D756 80/100 x 21"

(SMR).....Pirelli MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Trasero

(TE).....Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli MT 83 Scorpion 120/90x18" (310); 140/80x18" (450-510);

(TC)Pirelli NHS (62) MT 32; o bien Dunlop D756; 110/90-19"

(SMR).....Pirelli MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Presión de inflado en frío (delantero TC).....0,9±1,0 Kg/cm²

Presión de inflado en frío (trasero TC).....0,8±0,9 Kg/cm²

(*) Presión de inflado en frío (delantero TE).....0,9±1,0 Kg/cm²

(*) Presión de inflado en frío (trasero TE).....0,8±0,9 Kg/cm²

(●) Presión de inflado en frío (delantero TE).....1,1 Kg/cm²

(●) Presión de inflado en frío (trasero TE).....1,0 Kg/cm²

(*) Presión de inflado en frío (delantero SMR).....1,4 kg/cm²

(●) Presión de inflado en frío (delantero SMR).....1,8 kg/cm²

(●) Presión de inflado en frío (delantero SMR).....2,0 kg/cm²

(●) Presión de inflado en frío (delantero SMR).....2,0 kg/cm²

(*) Presión de inflado en frío (trasero SMR).....1,6 kg/cm²

(●) Presión de inflado en friotrasero SMR).....2,0 kg/cm²

(●) Presión de inflado en friotrasero SMR).....2,0 kg/cm²

(●) Presión de inflado en friotrasero SMR).....2,0 kg/cm²

(●) Presión de inflado en friotrasero SMR).....2,0 kg/cm²

(●) Para uso vital

(*) en caso de uso en carreras



DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes (TC-TE)mm 1483
Distancia entre ejes (SMR).....mm 1445

Longitud total (TC)mm 2195
Longitud total (TE)mm 2267
Longitud total (SMR).....mm 2163

Anchura máximamm 820

Altura máxima (TC-TE)mm 1285
Altura máxima (SMR)mm 1250

Altura sillín(TC).....mm 968
Altura sillín (TE).....mm 963
Altura sillín(SMR).....mm 920

Altura mínima desde el suelo (TC-TE).....mm 300
Altura mínima desde el suelo (SMR).....mm 245

Peso en seco (TC 450)kg 103,5
Peso en seco (TE 310)kg 107
Peso en seco (TE 450-510).....kg 111
Peso en seco (SMR 450-510).....kg 120,5

Capacidad depósito carburante, incluida una reserva (TE-SMR)
de l 1,8.....l 7,2

Líquido circuito de enfriamientol 1,1÷1,3

Aceite en el carter

Substitución aceite y filtro aceitel 1,7
Substitución aceitel 1,5

TABLA DE LUBRICACIÓN, REPOSTAJES

Aceite lubricación motor, cambio de marcias, transmisión primaria

CASTROL POWER 1 RACING 10W-50

Líquido refrigerante motor

CASTROL MOTORCYCLE COOLANT

Líquido instalación de frenado

CASTROL RESPONSE SUPER DOT 4

Líquido embrague

CASTROL FORK OIL 10W

Lubricación por grasa

CASTROL LM GREASE 2

Aceite lubricación cadena transmisión secundaria

CASTROL CHAIN LUBE RACING

Aceite horquilla delantera

Marzocchi: CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W - Kayaba: KHL15-11

Aceite amortiguador trasero

CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W

Protección contactos eléctricos

CASTROL METAL PARTS CLEANER

Tapavias para radiadores

AREXONS TURAFALLE LIQUIDO

COMMANDES

GRIFOS CARBURANTE (TC)

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.

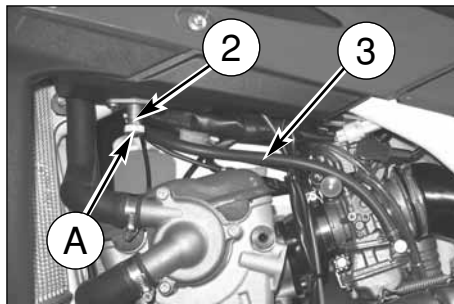
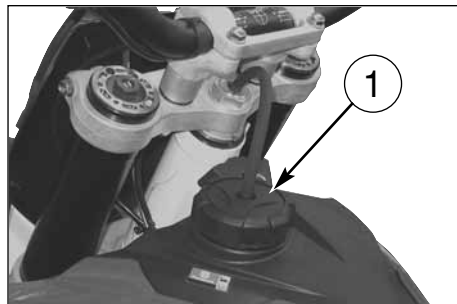
ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el motor caliente cuando se trabaja sobre el grifo carburante.

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.

MOTOR INYECCIÓN (TE-SMR)

En los vehículos con motor a inyección la bomba de la gasolina se encuentra incorporada en el deposito y en la instalación de alimentación carburante no está montado el grifo. La indicación de la reserva está indicada en el tablero de instrumentos digital a través de la luz testigo correspondiente (ver pag. 14).



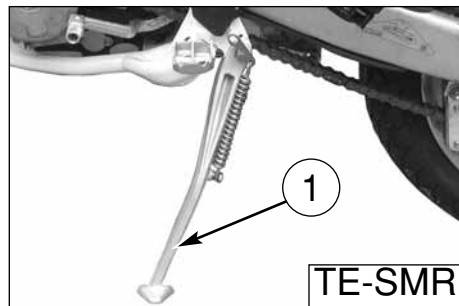
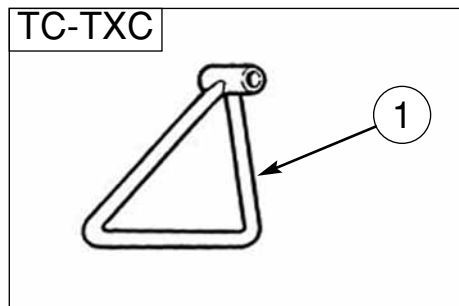
1. Tapón depósito del carburante
2. Grifo del carburante
3. Tubería del carburante
- A. Tuerca grifo

SOPORTE LATERAL

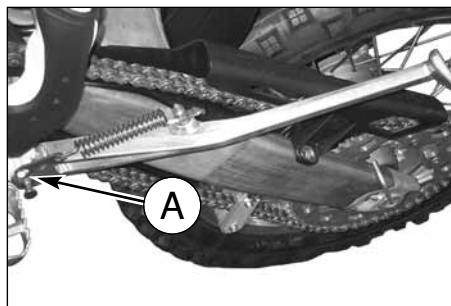
Cada motociclo está equipado con un soporte lateral (1)

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.



Controlar periódicamente el soporte lateral (ve "Ficha" de mantenimiento periódica); averiguar que los muelles no sean perjudicados y que el soporte lateral se mueva libremente. En el caso el soporte lateral fuera ruidoso, lubricar el perno (A) de fijado.



CARBURANTE

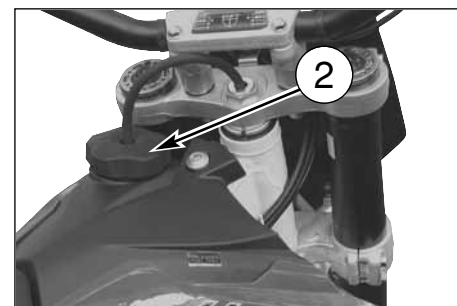
El carburante aconsejado es gasolina sin plomo de 98 octanos.

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 (2) del depósito esté correctamente cerrado.



STARTER CARBURADOR (TC)

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:

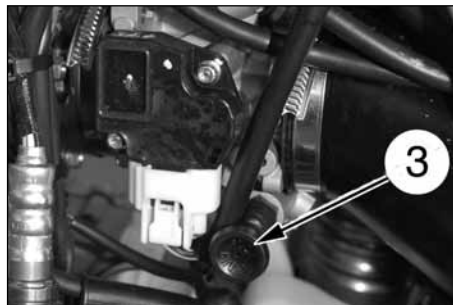
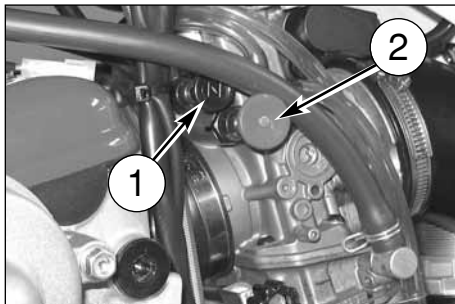
- 1) PÓMULO NEGRO: arranque a FRÍO (°)
- 2) PÓMULO ROJO: arranque en CALIENTE (°)

(°) Ver a pag. 23

ARRANQUE CON MOTOR FRÍO (TE-SMR)

Para la puesta en marcha con motor frío, las versiones con motor a inyección tienen un botón de color negro (3) ubicado a la izquierda del cuerpo mariposa.

Tirar el botón hacia la parte externa para abrir el cebador, empujar hacia adentro para cerrarlo.



INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS (TE-SMR)

El motociclo es equipado con un instrumento digital sobre el quale 3 testigos también son montados: deslumbrante, indicadores de dirección y reserva carburante.

1- Testigo AZUL " Deslumbrante "

3- Testigo VERDE " Indicadores de dirección "

3- Testigo ANARANJADO "Reserva carburante" (1,8 l)

Rotando la llave de encendido en posición IGNITION se ilumina la pantalla del instrumento (color ámbar).

NOTAS

- Después del arranque del motor, por los primeros 2 segundos aparece la versión del SW de control; acabada la fase de control, el instrumento visualiza la última función programada.
- A cada apagamiento del motor, deja la visualización de las funciones del instrumento.
- El paso de una función a la otra y a la relativa puesta a cero, tiene que ser efectuado a través de la tecla SCROLL (A).

- Las funciones, que se pueden seleccionar en el orden, son las siguientes:

1- SPEED / ODO (figura 1, pag .14)

2- SPEED / OROLOGIO (figura 2, pag 15)

3- SPEED / TRIP (figura 3, pag 15)

4- SPEED / CRONÓMETRO (figura 4, pag 15)

5- SPEED / RPM (Indicación numerica) (figura 5, pag 16)

1- SPEED / ODO (figura 1, pag 14)

.....

IMPORTANTE: En presencia de MALFUNCIONAMIENTO DE LA INSTALACIÓN DE ALIMENTACIÓN DE INYECCIÓN aparece la palabra FAIL en el lado derecho de la pantalla del instrumento (ver pag. 16): en este caso, diríjase al concesionario HUSQVARNA.

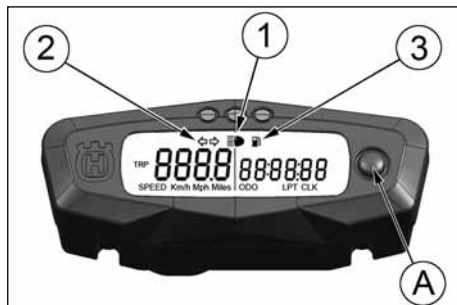
1- SPEED (kmh o bien mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;

- ODO: odómetro- Indicación max: 99999 km;

Para pasar de km a miles o de miles a km proceder en el modo siguiente:

- 1) visualizar la figura 1, apagar el motor y comprimir el pulsante SCROLL (A).
- 2) rotar la llave de encendido en posición IGNITION manteniendo apretado el botón SCROLL (A) hasta el momento en el que aparece el símbolo " kmh o bien "
- 3) a continuación, se visualizarán alternativamente "Km/h" y "Mph Miles"; volver a apretar el botón SCROLL (A) en el momento en que se visualiza la unidad de medida que se quiere utilizar.



2- SPEED /CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;

- CLOCK: reloj- Indicación de 0:00 a 23:59:59

Para regular el reloj, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos para incrementar las horas; concedido el pulsante, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos.

3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;

- TRIP 1: distancia- Indicación max: 999, 9 km (el dato será perdido a la separación de la batería).

Para regular el TRIP, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

4- SPEED / CRONÓMETRO (STP) (figura 4)

- SPEED: velocidad del vehículo -Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;

- STP 1: tiempo de recorrido kmmi

- Indicación de 0:00 a 99:59:59 (el dato será perdido a la separación de la batería).

El contador STP se activa comprimiendo el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

- Fase 1: activación función;

- Fase 2: stop a los contadores;

- Fase 3: puesta a cero STP;

- Fase 4: activación función;

- Fase 5: stop a los contadores;

.....
y tan en seguida



5- SPEED / RPM NUMERICO (figura 5)

- SPEED: velocidad del vehículo -Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- RPM NUMERICO: MIN. 500, MAX 14250

En la pantalla del instrumento también aparecen las informaciones relativas al "punto muerto" y a un eventual "Malfuncionamiento" de la instalación de alimentación de inyección; **esta última información aparece con prioridad absoluta respecto a cualquier otra.**

PUNTO MUERTO: si la velocidad es inferior a 20Km/h, el estado de "punto muerto" (Neutral) se indica con una N antes del valor de la velocidad misma.

MALFUNCIONAMIENTO: en presencia de "Malfuncionamiento de la instalación de alimentación de inyección", se visualiza "FAIL" en la parte derecha de la pantalla del instrumento.



MANDO DEL GAS

El puño (1) del gas está situado en el lado derecho del manubrio. 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.

COMANDO FRENO ANTERIORE

La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA

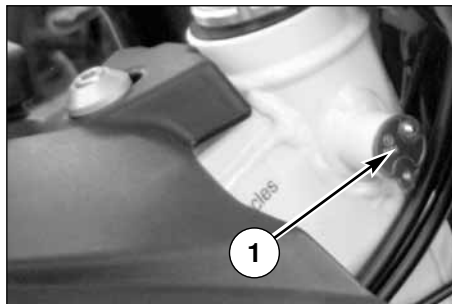
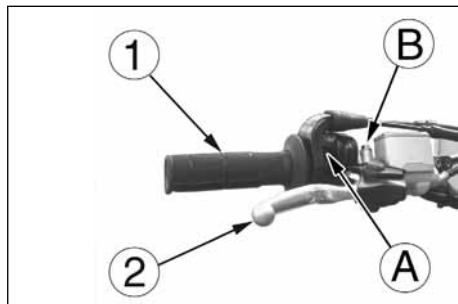
No se olvide de apretar los tornillos (B) después de la regulación.

BLOQUEO DE LA DIRECCION (TE-SMR)

La motocicleta está provista de un bloqueador (1) de dirección que se encuentra en la parte derecha de la manillar de dirección.

Para bloquear la dirección actúe como se indica a continuación: gire el manillar hacia la izquierda, coloque la llave en la cerradura y gire en sentido antihorario. Empuje hacia dentro y si fuera necesario, gire el manillar en los dos sentidos. Gire la llave en el sentido horario y extráigala de la cerradura.

Para desbloquear la dirección, cumpla las operaciones en sentido inverso.








COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO (TE-SMR)

El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:


- 1) botón de arranque
- 3) interruptor de encendido-stop motor

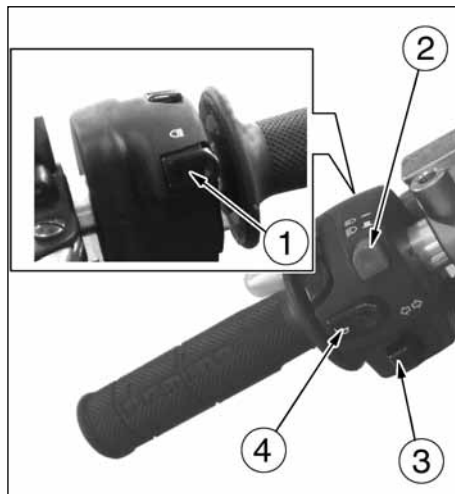
CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR (TE-SMR)

El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

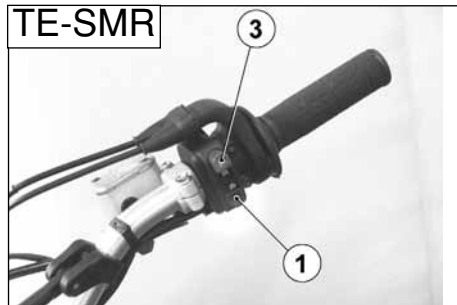
- 1)  Rayo deslumbrante (retorno automático)
- 2)  Mando selección luz luz deslumbrante
- 3)  Mando selección luz luz de cruce
- 3)  Activación indicadores de dirección izquierdos (retorno automático)
-  Activación indicadores de dirección derechos (retorno automático)

Para desactivar el indicador pulse la palanca de mando cuando ha vuelto al centro.

- 4)  Avisador acústico



TE-SMR



PULSADOR PARADA MOTOR (TC)

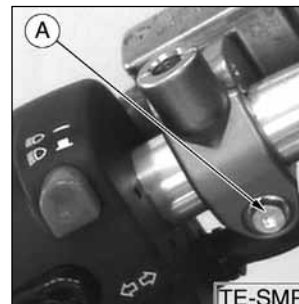
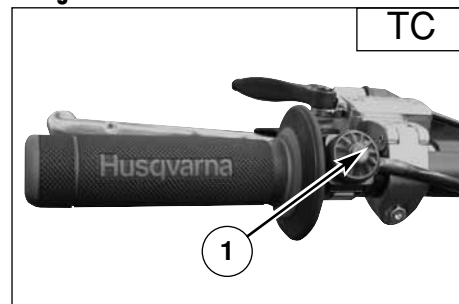
En la parte izquierda del manillar, cerca del mando del embrague se encuentra el pulsador (1) de parada del motor.

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. En los modelos TE y SMR en el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del faro trasero.

MANDO DE CAMBIO

La palanca (1) 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.

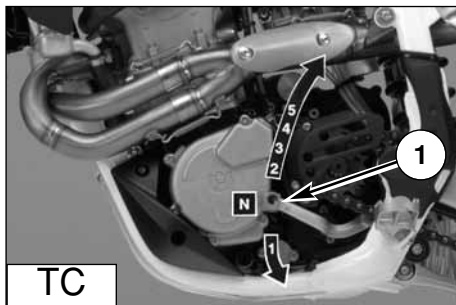
La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación se necesita aflojar el tornillo, quitar la leva y colocarla en otra posición en el árbol.

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.

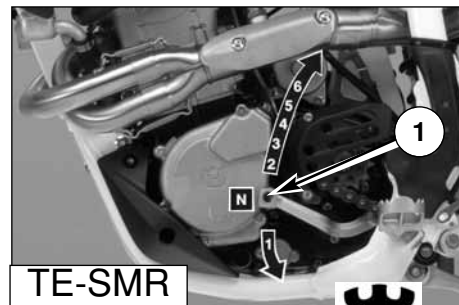
ATENCIÓN * : No reducir las marcha cuando se tiene una velocidad que podría llevar el motor "fuera revoluciones" o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la velocidad justo inferior.

N: Desembragado



TC

N: Desembragado



TE-SMR



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. Bujía (ver pag.33).

B. Comprobación general de los ajustes

10. Controle la dirección

Controle el juego de los cojinetes de la dirección.

11. Controlar la instalación eléctrica (TE-SMR)

Poner en marcha el motor y controlar que los faros, las luces de parada, los indicadores de dirección, los indicadores en el panel y la bocina funcionen regularmente.

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 improvisadas 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

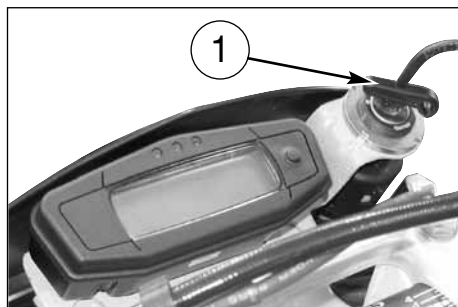
- CONTROL TENSION RADIOS RUEDAS (ver pag. 69);
- CONTROL AJUSTE RUEDAS ;
- CONTROL AJUSTE PERNO HORQUILLA;
- CONTROL REGULACION CADENA (ver pag. 49);
- CONTROL JUEGO COJINETES DE DIRECCION (ver pag. 36);
- CONTROL AJUSTE MANILLAR;
- CONTROL AJUSTE MOTOR AL CHASIS;
- CONTROL AJUSTE CONEXION ASPIRACION;
- CONTROL AJUSTE TUERCAS CABEZA Y CILINDRO;

VERIFICAR FRECUENTEMENTE EL ESTADO DE CARGA DE LA BATERÍA(ver pag. 78)

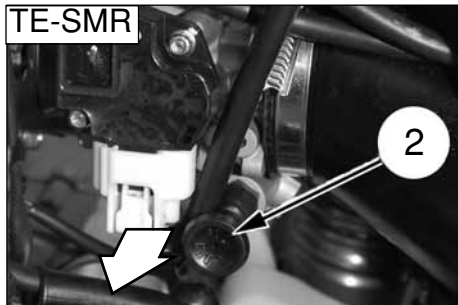
ARRANQUE DEL MOTOR (TE-SMR)

A motor frío, es decir después de prolongada detención del motociclo o en presencia de baja temperatura ambiental, obrar en el modo siguiente:

- 1) poner la llave (1) del interruptor encendido en posición IGNITION (el zumbido que se produce girando la llave en posición IGNITION es debida a la bomba del combustible que da presión a la instalación de alimentación);
- 2) tirar el pómulo (2) de el estárter;

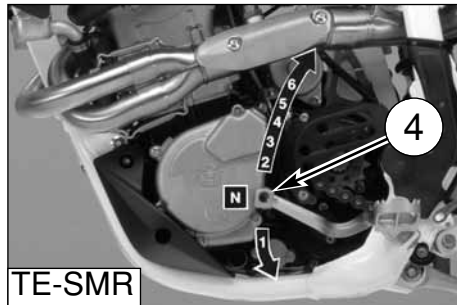
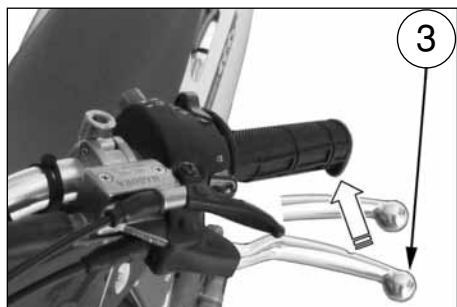


TE-SMR



- 3) tirar la palanca (3) del embrague;
- 4) poner el pedal (4) del cambio en punto muerto y dejar la palanca mando embrague;
- 5) comprimir el interruptor de arranque-stop motor (5) y pulsar el botón (6) de arranque.

Lleve el pómulo (2) del starter a la posición inicial cuando el motor esté en condiciones de mantener el ralenti. En caso de arranque en caliente NO utilice el estárter. No haga funcionar el motor frío a un número elevado derevoluciones a fin de permitir que se caliente el aceite y que circule en todos los puntos que necesitan lubricación.



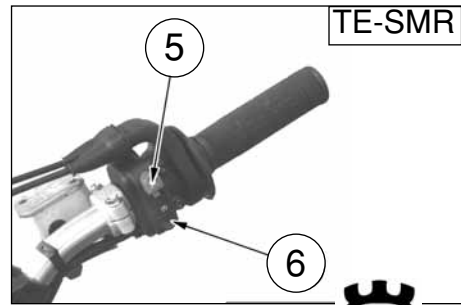
TE-SMR

NOTA

En el soporte de la palanca del embrague está montado un interruptor de seguridad que permite efectuar el arranque SOLO con el cambio de marchas en punto muerto o con la marcha puesta y el mando del embrague apretado.

IMPORTANTE

NO EFECTUAR NUNCA EL ARRANQUE SI EN EL CIRCUITO NO ESTÁ CONECTADA LA BATERÍA.



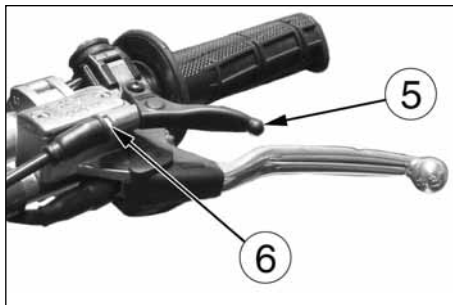
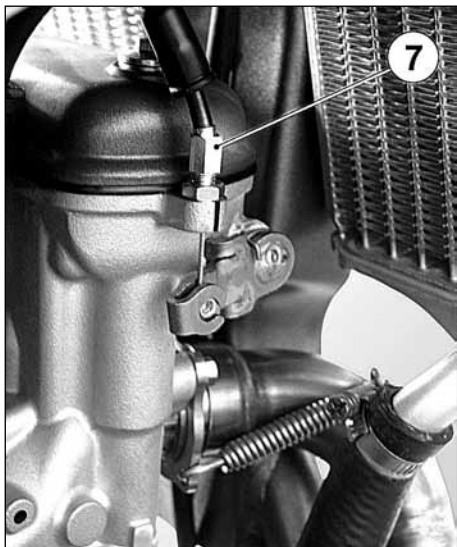
TE-SMR



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 carga) 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).



ARRANQUE DEL MOTOR (TC)

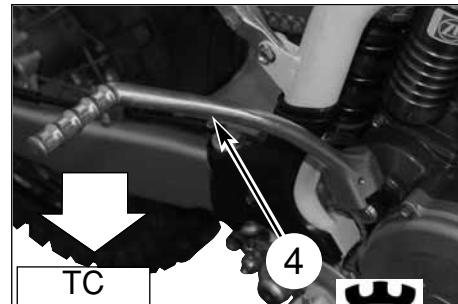
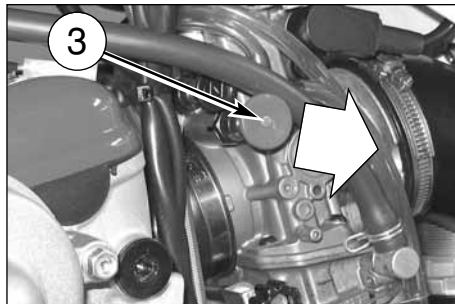
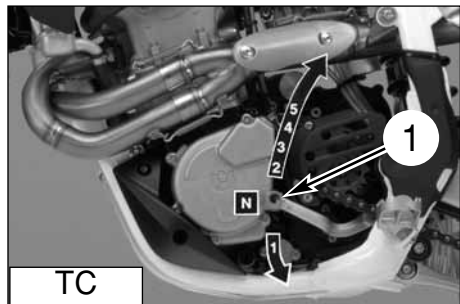
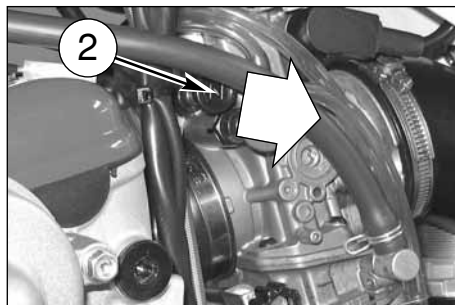
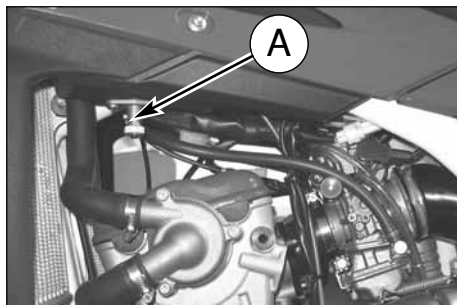
Obrar en el modo siguiente:

- 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) hasta encontrar resistencia (pistón al P.M.S);

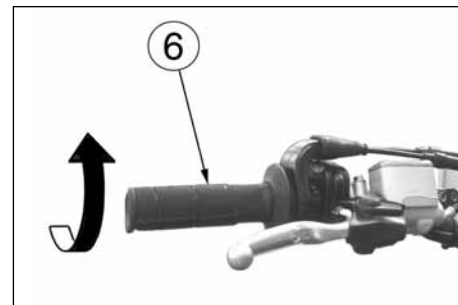
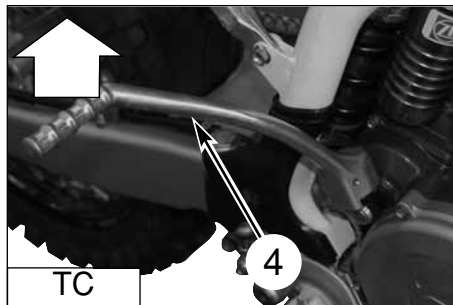
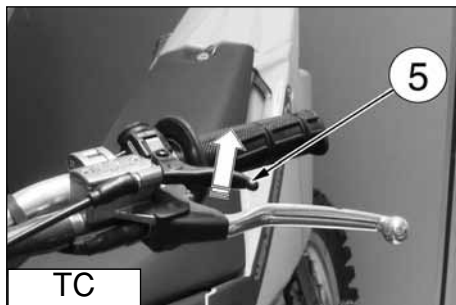
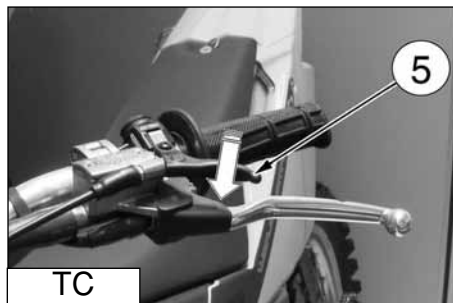
*: es decir después de prolongada detención del motociclo o en presencia de baja temperatura ambiental.



5) tirar la palanca (5) y bajar ulteriormente, de una carrera limitada, el pedal hasta vencer susodicha resistencia (superación del P.M.S);

6) a este punto, conceder la palanca (5) y el pedal (4);

7) en caso de ARRANQUE A. FRÍO, girar completamente por 2 veces la maneta (6) del mando gas (en caso de arranque en caliente NO efectuar esta operación);



8) bajar COMPLETAMENTE el pedal (4) hasta a poner en marcha el motor.

ARRANQUE EN CALIENTE: ANTES DE PARTIR, DESACTIVAR EL PÓMULO ROJO (3) DEL ARRANQUE SOBRE EL CARBURADOR.

En caso de fallido arranque, repetir este procedimiento.

NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A. FRÍO A. BAJAS TEMPERATURAS

Se recomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando gas.

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

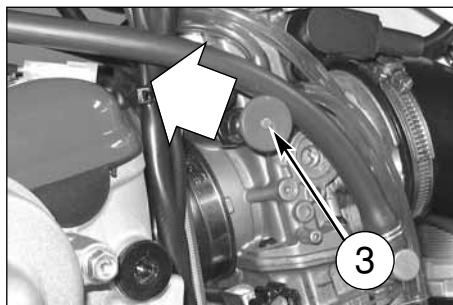
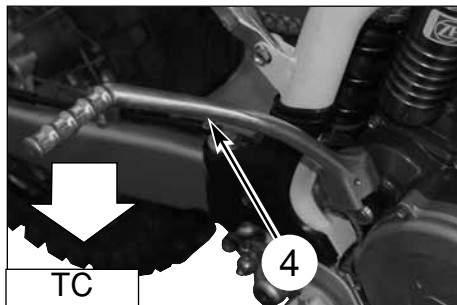
No acelere nunca el motor después de un arranque en frío.

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

En caso de empleo del arranque a pedal, seguir cuidadosamente las instrucciones indicadas a pág. 23 y tener presente la nota siguiente.

Pedal de arranque

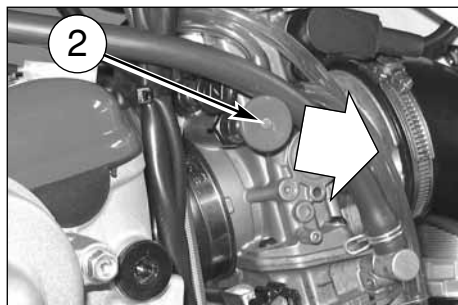
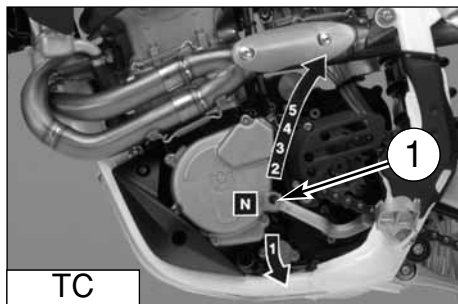
ATENCIÓN *: Durante la fase de arranque de este tipo de motociclo de altas prestaciones, tal vez puede ocurrir un fuerte "rebote". No poner en marcha el motor sin haberse puesto antes botas adecuadas para conducir, de grande protección. Hay el riesgo de herirse seriamente en la pierna en caso el pedal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



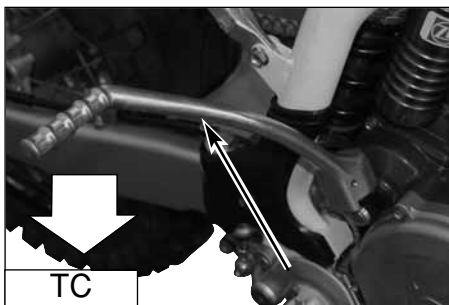
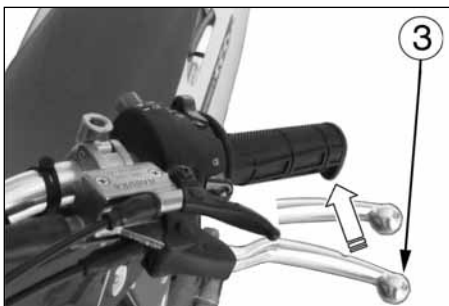
ARRANQUE CON MOTOR CALIENTE (TC)

En caso de dificultad de arranque con el motor caliente, o después de una caída, actuar de la siguiente manera:

- 1) colocar la palanca (1) del cambio en punto muerto;
- 2) tirar el botón ROJO del cebador (2);

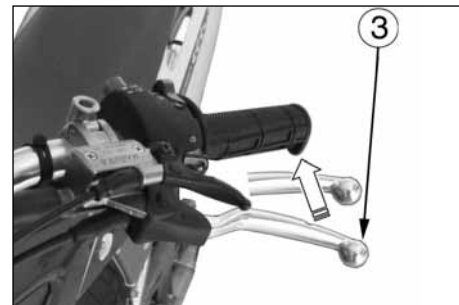


- 3) apretar la palanca (3) del embrague;
- 4) actuar en el pedal de arranque (4) para poner en marcha el vehículo.



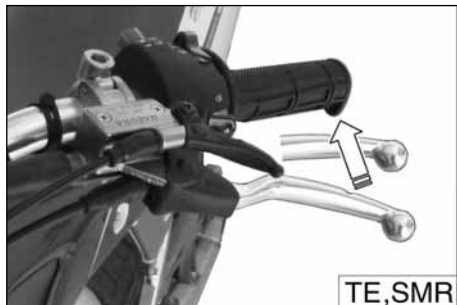
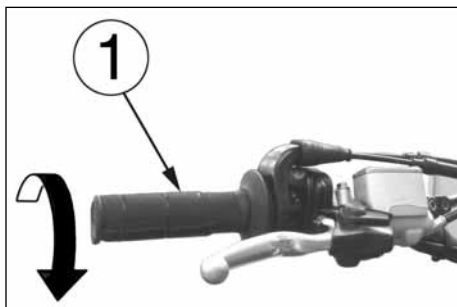
- 5) Luego soltar la palanca del embrague (3).

ANTES DE LA SALIDA, DESCONECTAR EL BOTÓN ROJO (2) DEL CEBADOR EN EL CARBURADOR.



PARADA DEL MOTOCICLO Y DEL MOTOR

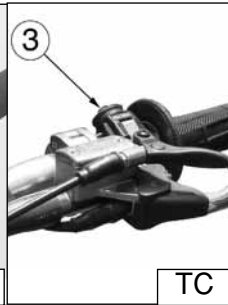
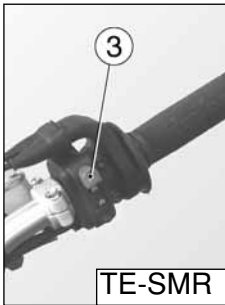
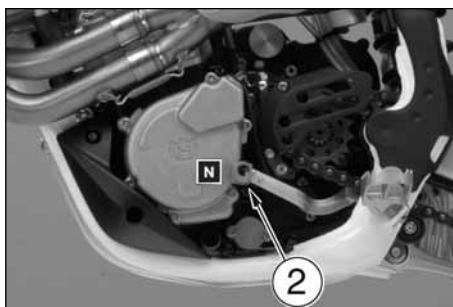
- Cerrar completamente la palanca (1) del gas de manera que el motociclo decelere.
- Frenar con los frenos delantero y trasero mientras se reducen las marchas (para obtener una fuerte deceleración, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos).
- Una vez parado el motociclo, desembragar por completo y poner la palanca (2) de cambio en punto muerto.



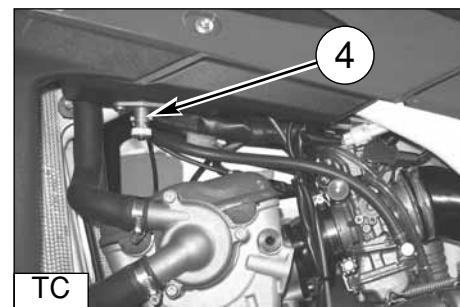
- Apretar el pulsador ROJO (3) de parada del motor.
- TC: Cerrar la válvula (4) del combustible.

- TE, SMR: Girar Hacia izquierda la llave del interruptor de encendido.

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.



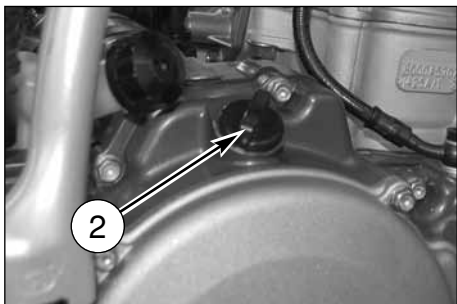
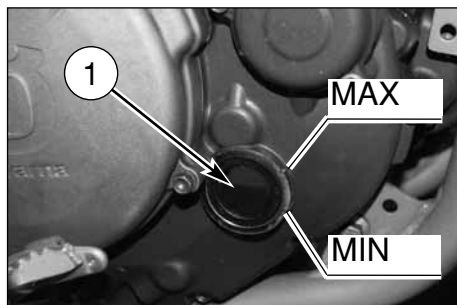
CONTROL NIVEL ACEITE

Con el vehículo en plano y en posición vertical, verificar el nivel del aceite a través de la mirilla de inspección que se encuentra en el cárter derecho del motor. Verificar que el nivel se encuentre 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.

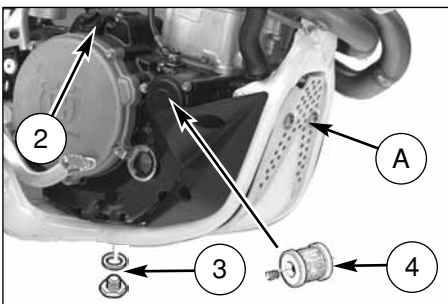


SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA- SUBSTITUCION FILTROS DE RED Y DEL CARTU- CHO FILTRO

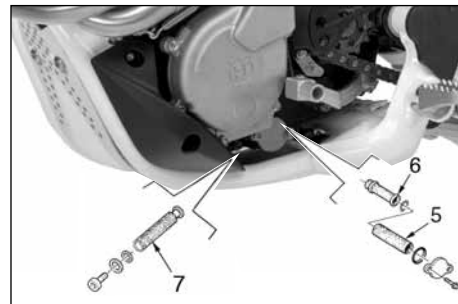
ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar l'acei-
te motor caliente.

La operación se deberá realizar, CON EL MOTOR CALIENTE, como indicado a continuación:

- quitar el tapón de carga (2);
- aunque no es indispensable, es aconsejable quitar la protección (A) del motor;
- colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de descarga (3);
- evacuar el aceite de vaciado y limpiar el imán en el 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, después vuelva a montar las partes en sentido contrario al desmontaje;
- para sustituir el cartucho del filtro (4), es necesario destornillar los tres tornillos de fijación y remover la tapa del cartucho del filtro;
- después de la sustitución de los filtros, remontar el tapon de descarga (3), la protección (A) del motor 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 motociciclo en posición vertical.

El refrigerante se debe encontrar a 10 mm por encima de las piezas y además, sobre los modelos TE y SMR, no tiene que superar la mitad del tanque de expansión (2) sitio delante del amortiguador trasero.

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.

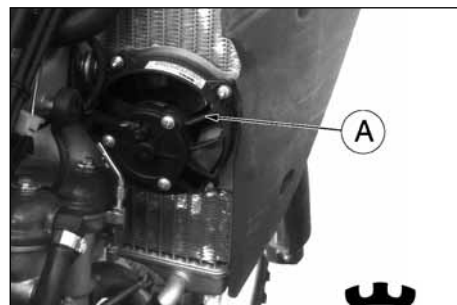
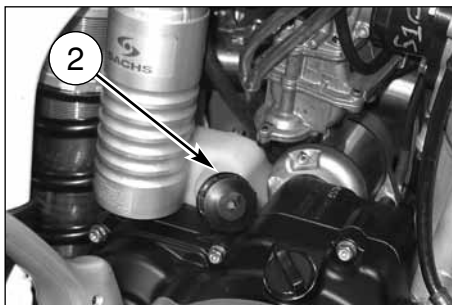
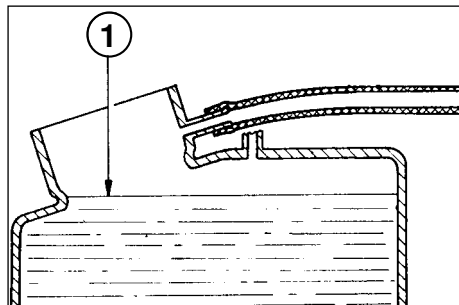
ADVERTENCIA

TE-SMR: Acordarse de que el ventilador de enfriamiento (A) puede ponerse en marcha también cuando el interruptor de encendido

está en la posición OFF; trabajar, por tanto, a debida distancia con respecto a las aspas del ventilador.

NOTA

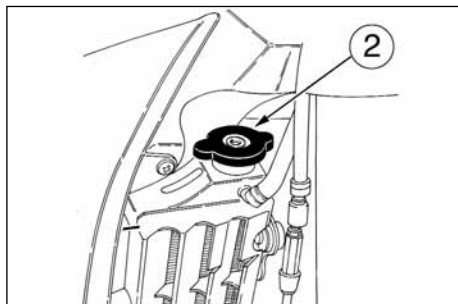
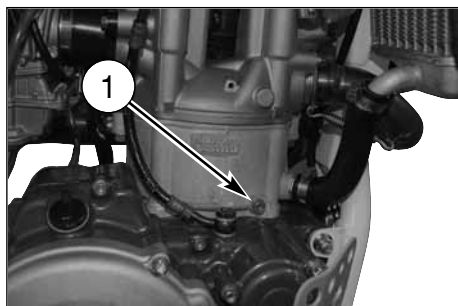
Pueden surgir dificultades al eliminar el líquido de superficies pintadas. Si ocurriera así, lave con agua.



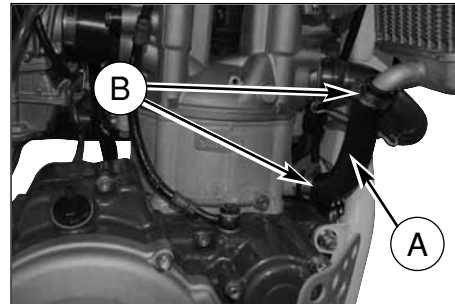
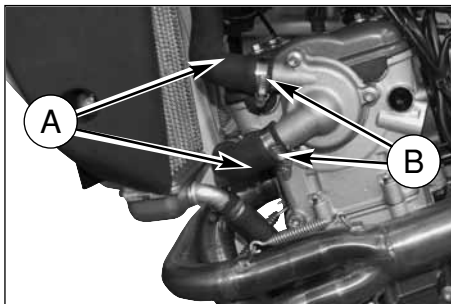
SUBSTITUCION LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

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 (A) 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:

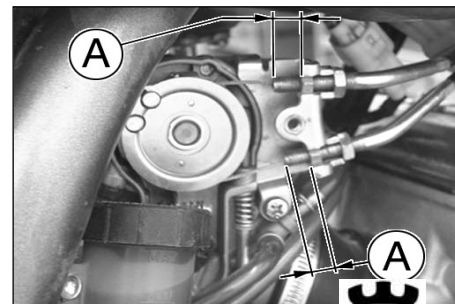
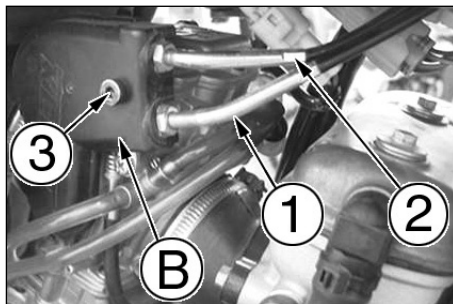
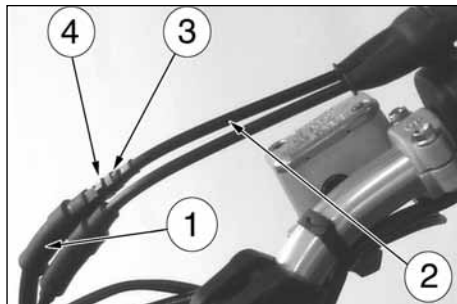
- remueva el casquete superior de goma (1);
- compruebe, desplazando adelante y atrás la transmisión (2) que haya un juego de 2 mm aproximadamente;
- si esto no se produce, desbloquee la contravirola (3) y gire el tornillo de ajuste (4) (destornillándolo disminuye el juego, atornillándolo aumenta);
- 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, según se describe al lado. Para efectuar la operación de sustitución de los cables, es necesario remover el tanque carburante .



AJUSTE DEL CARBURADOR (TC)

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

- girar el tornillo de ajuste del ralenti (1) situado a la 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 totalmente cerrada; luego, volver atrás de 2 vueltas;
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralenti más adecuado.

AJUSTE DEL RALENTI (TC)

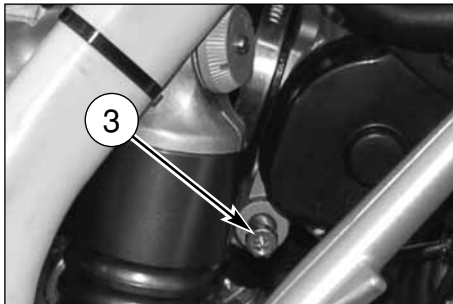
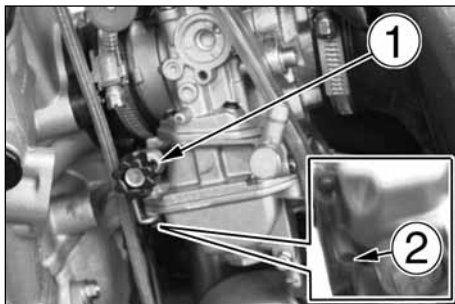
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

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

AJUSTE DEL RALENTI (TE-SMR)

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 regulación del ralenti (3) ubicado a la derecha del vehículo, en el cuerpo mariposa, hasta obtener un ralenti de 1.600 r.p.m. (girar en el sentido de las agujas del reloj para aumentar las revoluciones y en el sentido contrario para disminuirlo).



CONTROL BUJIA DE ENCENDIDO

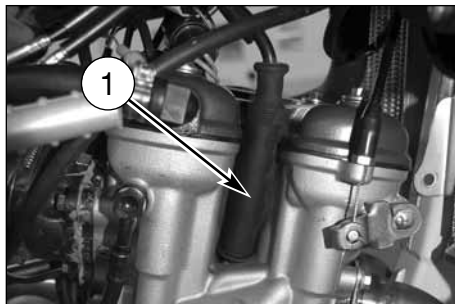
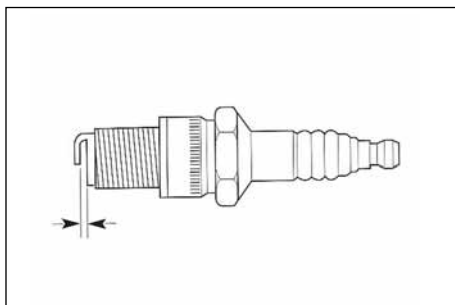
La bujía es NGK CR8EB; la distancia entre los electrodos tiene que ser 0,7 mm.

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 lento 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:

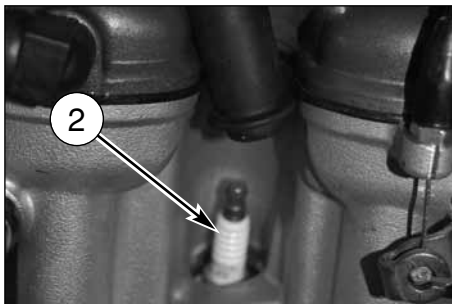
El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

Grado termico bajo:

La bujía se ha calentado 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.

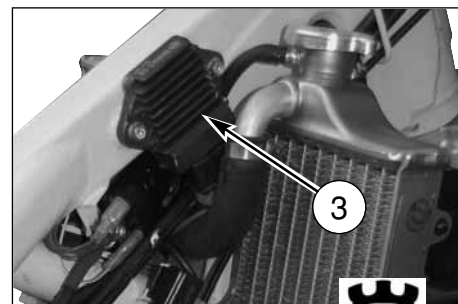


Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atornillela a mano a fondo, luego apriétela al par de torsión de 10÷12 Nm. Aflojar la bujía y cerrarla de nuevo al par de torsión de 10÷12 Nm.

La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser substituida.

REGULADOR DE TENSION (TE-SMR)

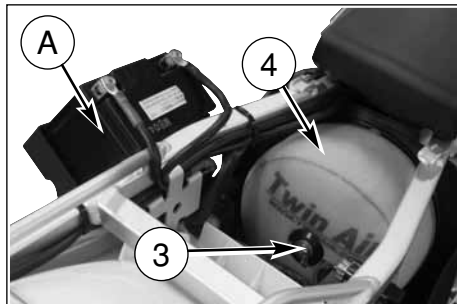
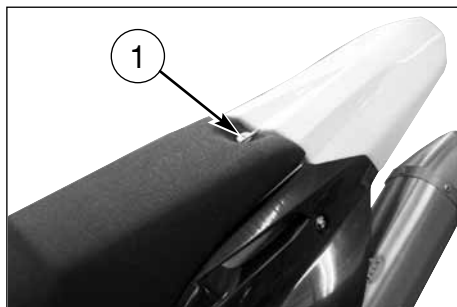
El regulador de voltaje (3) está ubicado en el lado derecho del chasis, en la parte delantera.



CONTROL FILTRO AIRE (TC-TXC)

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.

TXC: extraer la batería (A) y posicionarla al costado del vehículo. Saque el tornillo (3) y remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del bastidor (6).

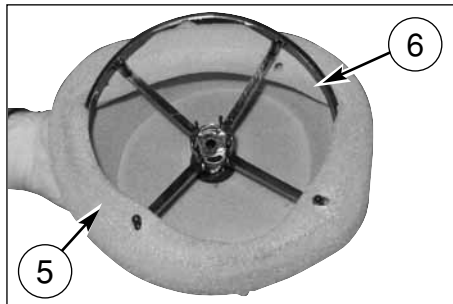


LIMPIEZA FILTRO AIRE

Lavar el filtro con un detergente específico (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER o producto similar) y séquelo perfectamente (lavar el filtro con gasolina sólo en caso de necesidad). Sumérjalo en aceite especial por filtros (CASTROL FOAM AIR FILTER 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.

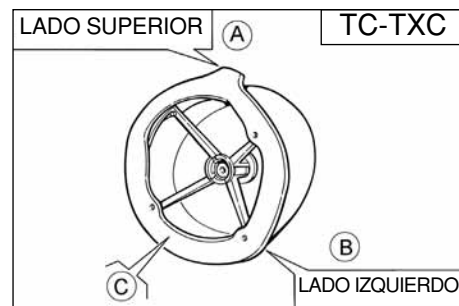
ATENCIÓN *: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.



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 anteriormente.

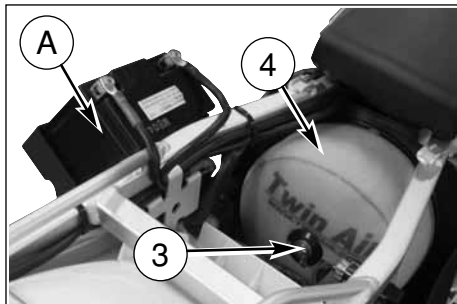
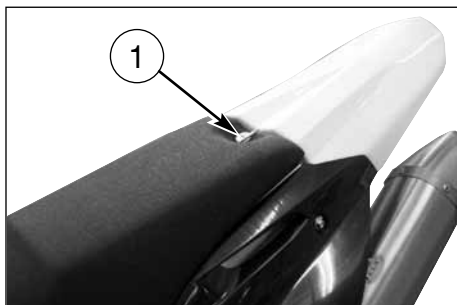
ATENCIÓN *: En caso de montaje incorrecto del filtro, suciedad y polvo podrían introducirse y provocar el desgaste rápido de los segmentos pistón y del cilindro.



CONTROL FILTRO AIRE (TE-SMR)

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.

Extraer la batería (A) y posicionarla al costado del vehículo. Saque el tornillo (3) y remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del bastidor (6).

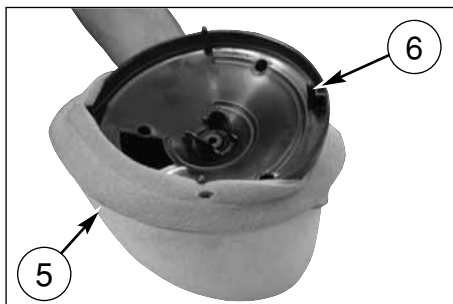


LIMPIEZA FILTRO AIRE

Lavar el filtro con un detergente específico (CASTROL FOAM AIR FILTER CLEANER o producto similar) y séquelo perfectamente (lavar el filtro con gasolina sólo en caso de necesidad). Sumérjalo en aceite especial por filtros (CASTROL FOAM AIR FILTER 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.

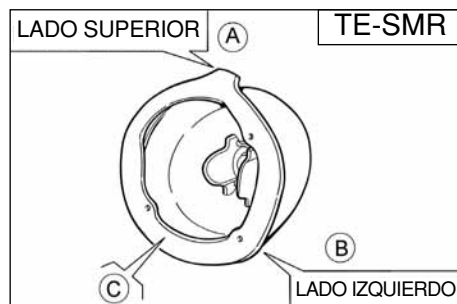
ATENCIÓN *: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.



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 anteriormente.

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.

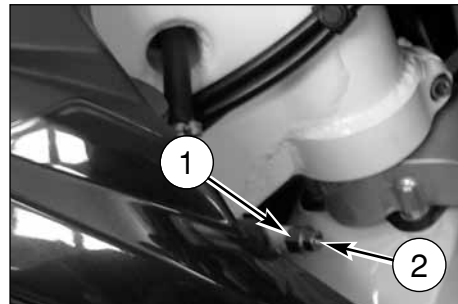
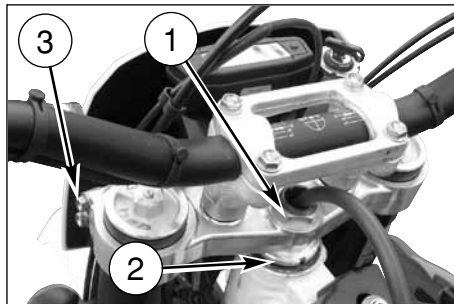
Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalas en el sentido perpendicular al eje. Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:

- 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.

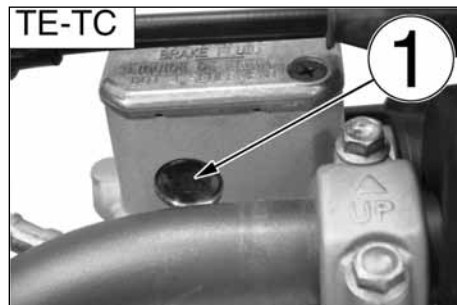
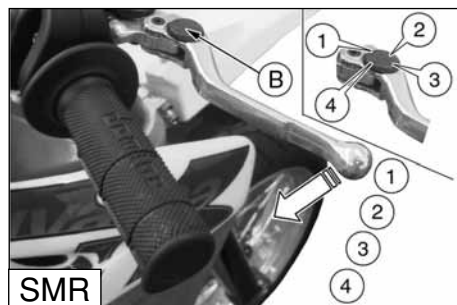
REGULACIÓN DEL ÁNGULO DE VIRAJE

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.



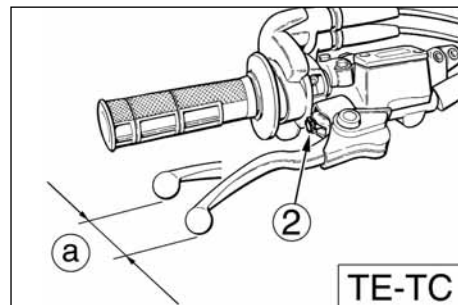
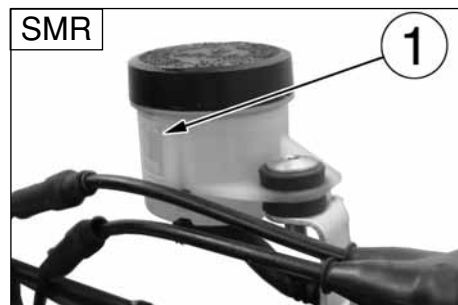
AJUSTE PALANCA DE MANDO FRENO DELANTERO Y CONTROL NIVEL FLUIDO

En el modelo SMR la palanca en el manubrio se puede ajustar en 4 posiciones, según el tamaño 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. Sobre los modelos TE y TC el registro (2) sitio sobre la palanca de mando permite variar el juego (a). El juego (a) deberá ser siempre al menos de 3 mm. El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor mínimo (1) visible a través de la mirilla de inspección, lado trasero (TE, TC), o bien indica-



do en el depósito del fluido (SMR). Un eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

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

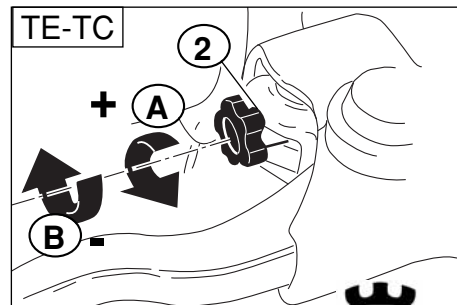


ADVERTENCIA *: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o partes transparentes (ej. cristales de los proyectores).

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

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

A: para aumentar el juego
B: para disminuir el juego



AJUSTE POSICION PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto del reposapiés, se puede ajustar según las exigencias personales.

Teniendo que realizar dicho ajuste actúe del modo siguiente:

- afloje el tornillo (1);
- para regular la carrera en vacío (A), gire la leva (2);
- 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 presentadas a continuación.

AJUSTE FUNCIONAMIENTO EN VACIO FRENO POSTEIOR

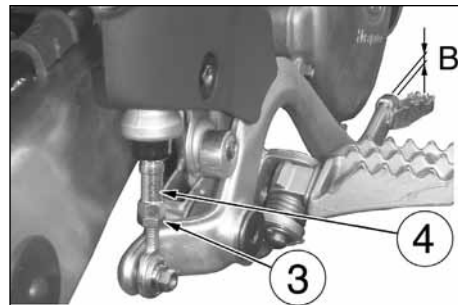
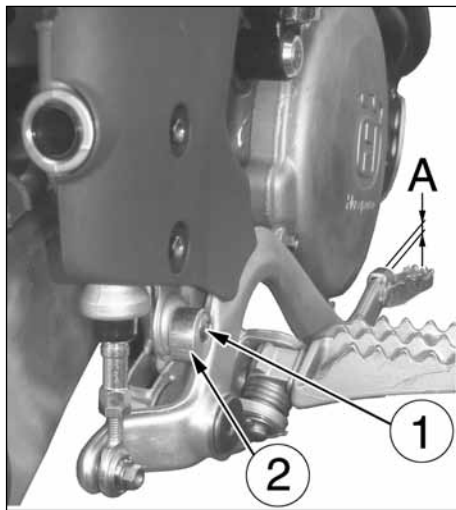
El pedal de mando del freno trasero, tiene que tener una carrera en vacío (B) de 5 mm antes de comenzar la acción frenante .

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).

ATENCION

Si no se realiza la carrera en vacío prescrita se provoca el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.



CONTROL NIVEL DEL FLUIDO

El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas del depósito de la bomba.

AJUSTE PALANCA DE MANDO Y CONTROL NIVEL FLUIDO 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 de goma;

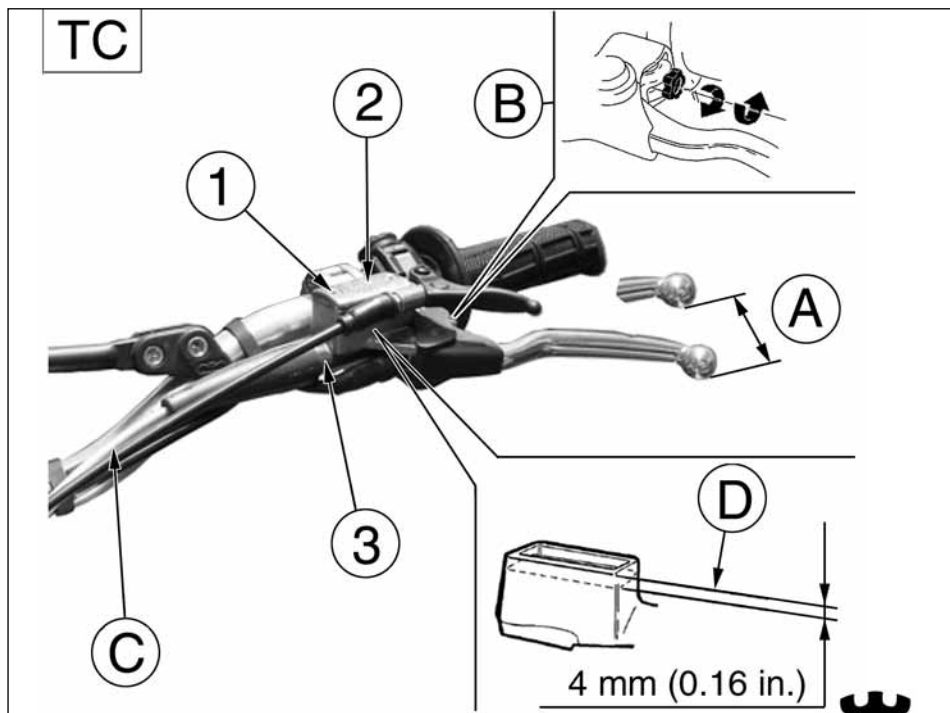
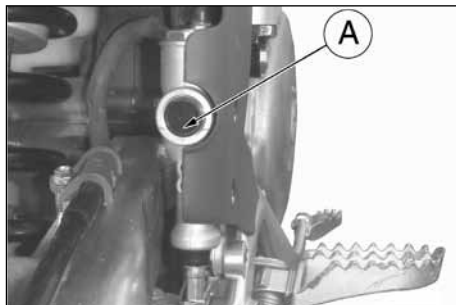
- con el cilindro maestro (3) en posición horizontal, el nivel del fluido deberá ser a 4 mm (0.16 in.) del tope superior (D) del corpo bomba;

- si necesario, rellenar (usar fluido indicado en la TABLA DE LUBRICACION, RELONES pàg. 10)

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

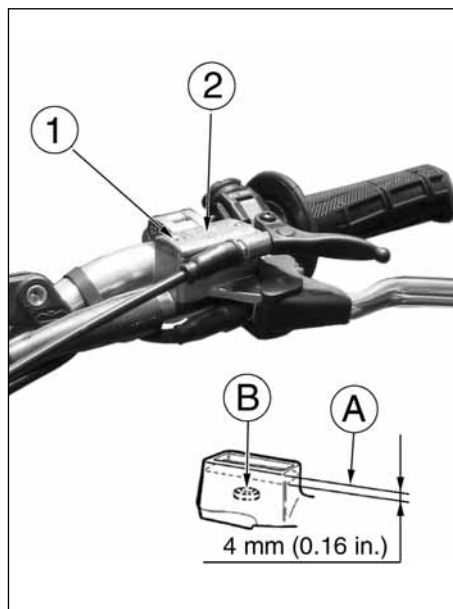
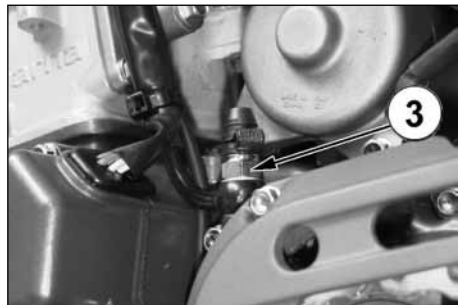
Para efectuar dicha operación, proceder como sigue:

- 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. 10).

ADVERTENCIA *: En NINGUN caso utilizar líquido de frenos.

- efectuar la operación hasta que tanto el fluido salga SIN burbujas por el borde (B) del cuerpo bomba.

Compruebe que el nivel del fluido no debe ser nunca inferior de 4 mm respecto al A. 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.

NOTAS

Si la horquilla fuera demasiado suave o demasiado dura en todas las condiciones de ajuste, controlar el nivel del aceite en el vástago ya que éste podría ser demasiado alto bajo o demasiado

alto; hay que recordar que una cantidad mayor de aceite en la horquilla comporta una purga de aire más frecuente. Si las suspensiones no responden a la variación de calibrado, controlar los grupos de ajuste ya que podrían estar bloqueados.



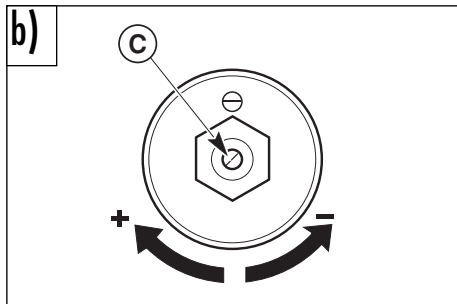
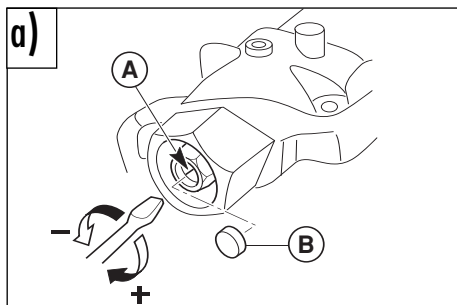
Los calibrados estándar y los procedimientos de regulación están indicadas a continuación.

REGULACION HORQUILLA (TE 310/EU - SMR 450, 510)

a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).

Calibrado estándar: -12 décimas

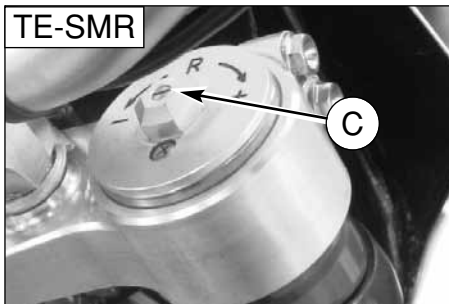
En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).

Calibrado estándar: -12 décimas

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.

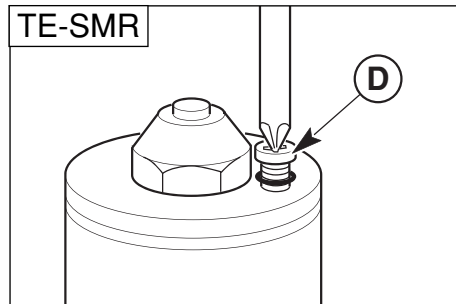


c) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente).

Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D).

Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

NOTA: 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.

Para controlar el nivel del aceite al interior de los v*stagos es necesario remover los mismos de la horquilla y actuar de la siguiente manera:

- remueva los tapones de las varillas de fuerza;
- quite los resortes de las vástagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- lleve la horquilla a final de carrera;
- compruebe que el nivel se encuentre a la distancia "A" del límite superior de la varilla de fuerza.

CANTIDAD DE ACEITE POR CADA BARRA

- TE: 725 cm³
- SMR: 740 cm³

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE

NOTA

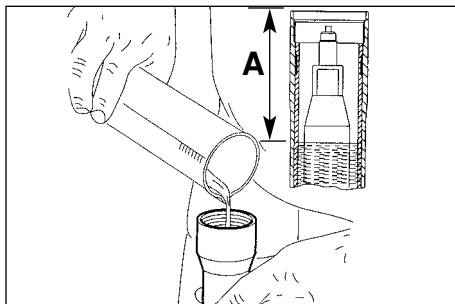
índice de flexibilidad muelles de serie:

K=4,8 N/mm (TE)

K=5 N/mm (SMR)

NOTA

Para no alterar el valor de precar-ga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.



REGULACION HORQUILLA (TC 450-TE 450, 510)

a) COMPRESION (TC: AJUSTE SUPERIOR; TE: AJUSTE INFERIOR)

Calibrado estándar: -7 scatti (TC);
Calibrado estándar: -10 scatti (TE)

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (A) 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.

b) EXTENSION (TC: AJUSTE INFERIOR; TE: AJUSTE SUPERIOR)

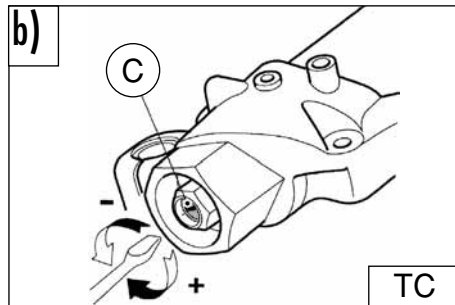
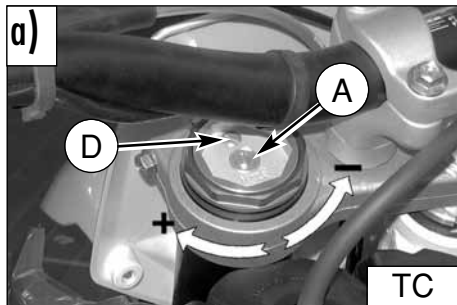
Calibrado estándar: -10 scatti (TE);
Calibrado estándar: -13 scatti (TC).

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) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente).

Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D).
Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

NOTA: 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.

TE: Para controlar el nivel del aceite al interior de los v^{*}stagos es necesario remover los mismos de la horquilla y actuar de la siguiente manera:

- remueva los tapones de las varillas de fuerza;
- quite los resortes de las vástagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- lleve la horquilla a final de carrera;
- compruebe que el nivel se encuentre a la distancia de 140mm (5.51 in.) del límite superior de la varilla de fuerza.

NOTA

índice de flexibilidad muelles de serie:

K=8,8 N/mm (TE)

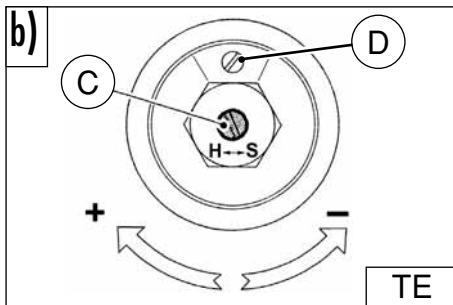
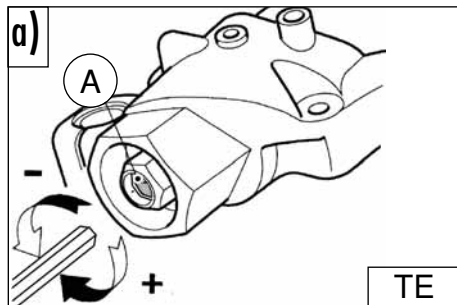
K=9,6 N/mm (TC)

NOTA

Para no alterar el valor de precar-ga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.

CANTIDAD DE ACEITE POR CADA BARRA

- TC: 352 cm³
- TE: 643 cm³

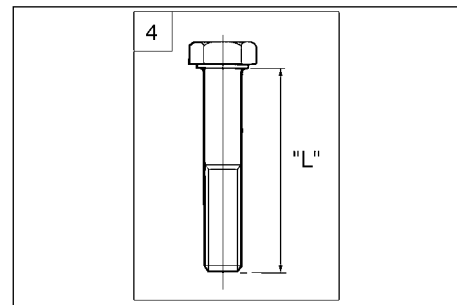
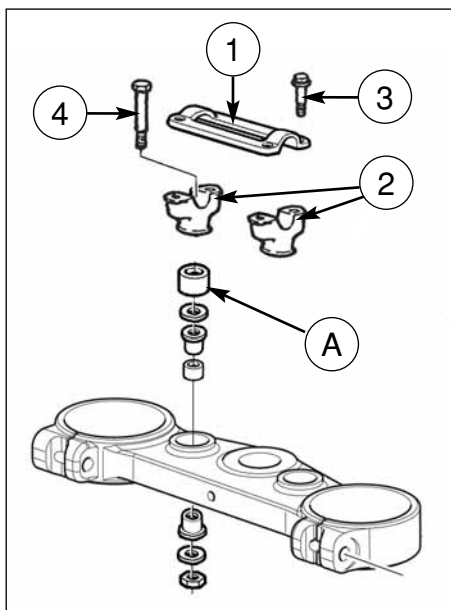
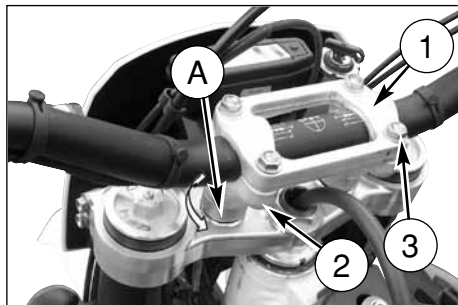


MODIFICACIÓN POSICIÓN Y ALTURA DEL MANILLAR

La posición (a) y la altura (b) del manillar pueden ser modificados por mejor conformarse con Su exigencias de guía. Para ejecutar las operaciones, quitar el grillete superior (1) y el inferior (2) después de desmontar los correspondientes tornillos de fijación (3) y (4).

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

b) Modificación altura manillar
Remover el separador inferior (A) y reemplazar el tornillo (4) con uno de largo L=65 mm
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

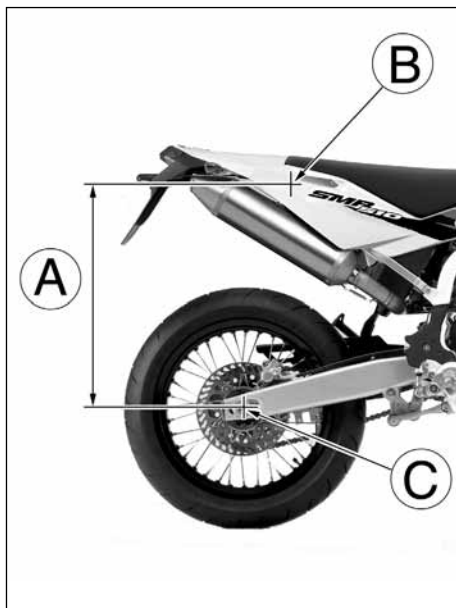
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.

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.

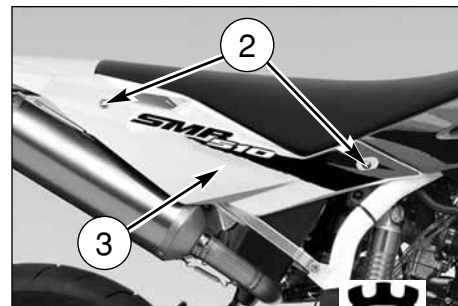
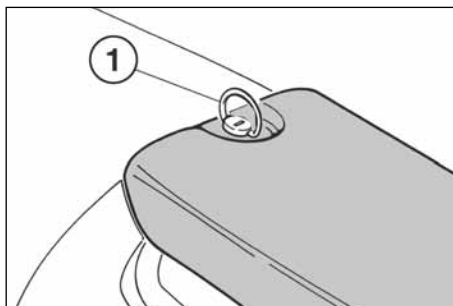
5. Para obtener una correcta disminución de la altura en relación a su peso, regule la precarga del resorte del amortiguador según se describe al lado.

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) de fijación, retirar los tornillos (2) y el panel lateral derecho (3).



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

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 clicks (± 2 clicks)
(ajuste 4)

2) alta velocidad de amortiguación:

- 15 clicks (± 2 clicks)
(ajuste 6)

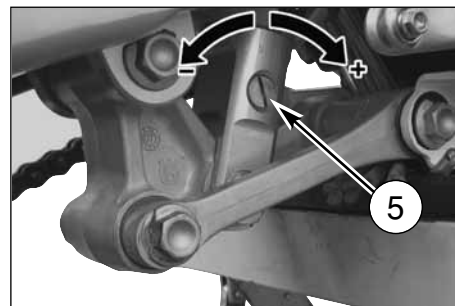
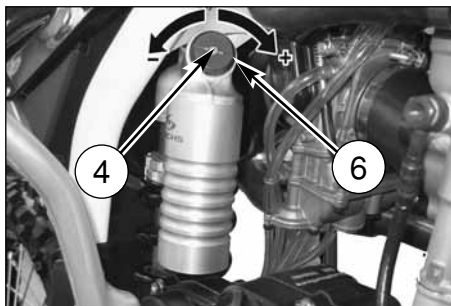
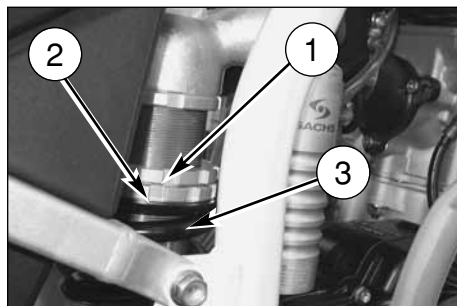
En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustes superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustes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

B) EXTENSION - Calibrado estándar:

- 18 clicks (± 2 clicks)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en saltos susodicho.

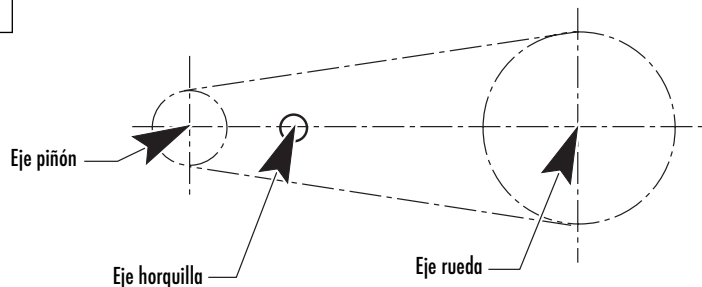
Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



REGULACION CADENA (Fig. A)

La cadena debe ser controlada, regulada y lubricada según la "Tabla de mantenimiento", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión.

Fig. A



AJUSTE RÁPIDO (Fig. B.)

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 contratuercas (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 contratuercas (2) y la tuerca del perno de la rueda (1).

Después de la regulación, verificar siempre la alineación de la rueda.

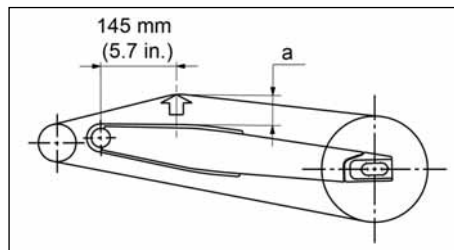
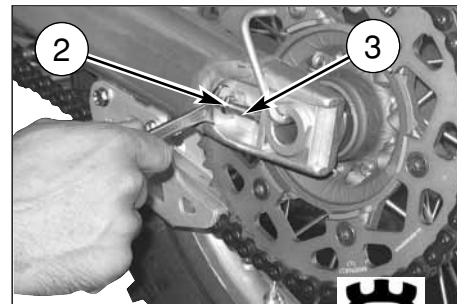
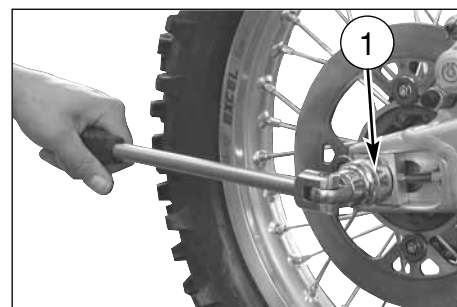
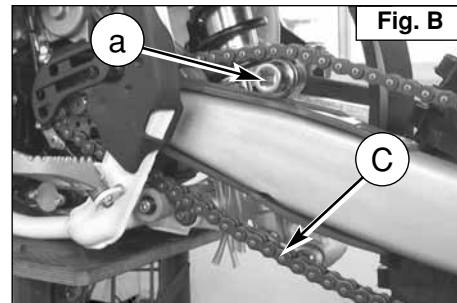


Fig. B



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.

ESTANDAR	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

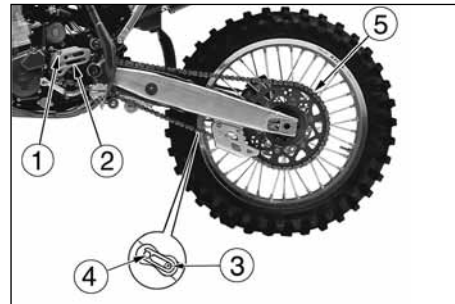
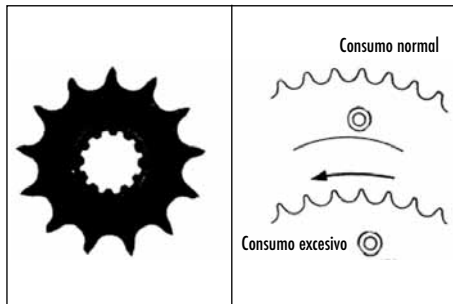
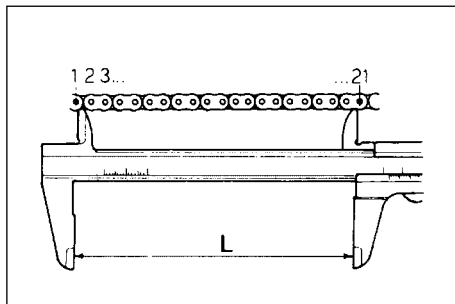
Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

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 (4) y la cadena (5);
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.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo (*)

Lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o especialmente bencina quitamanchas, hay que secarla y lubricarla al fin de evitar oxidaciones.

Limpieza cadena con empaquetaduras de anillo (*)

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

Lubricación cadena sin empaquetaduras de anillo (*)

Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante específico al Bisulfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.

Lubricación cadena con empaquetaduras 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.

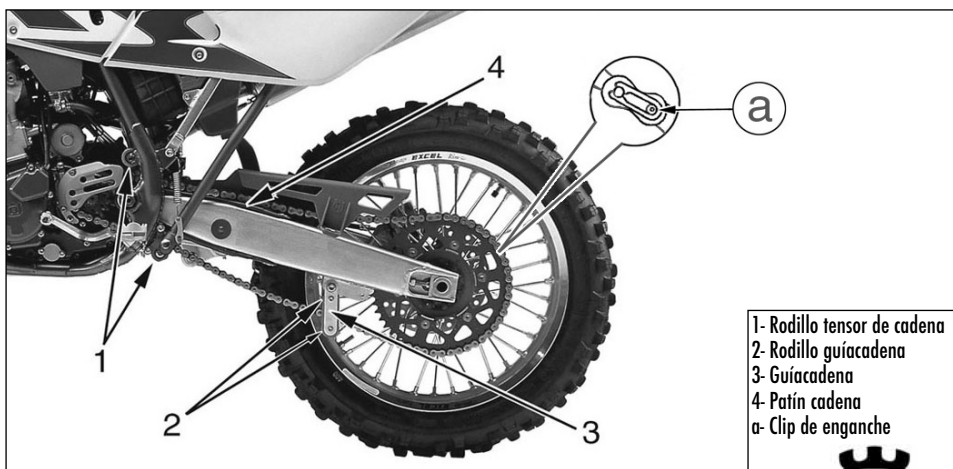
- 7- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina 47.

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

Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, patín cadena

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

ADVERTENCIA*: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.



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

(*): TC
(°): TE-TXC-SMR

REMOCIÓN RUEDA DELANTERA

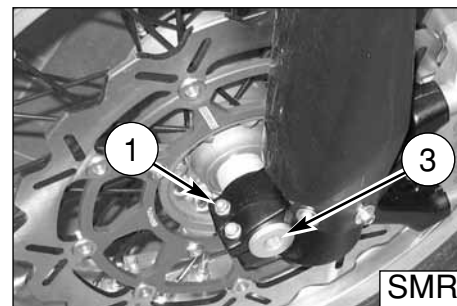
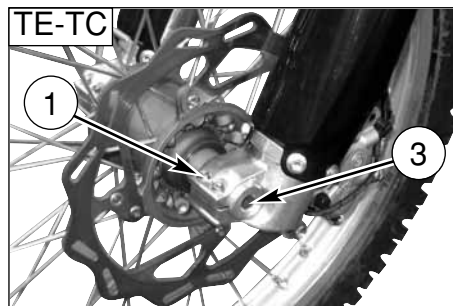
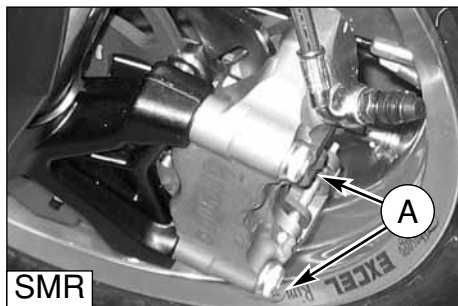
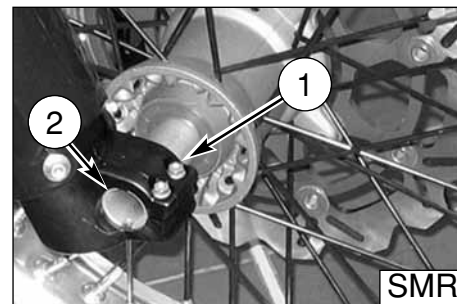
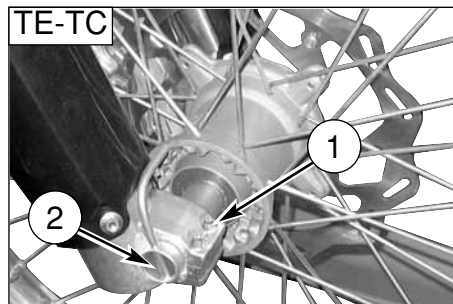
Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

SMR: 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 y, al mismo tiempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta; extraer el perno 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.

TE-TC: Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla haciendo de modo que el disco freno se introduzca en la pinza.

SMR: Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla.

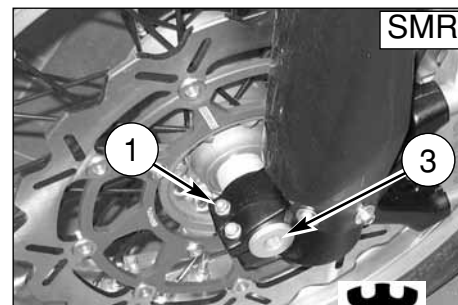
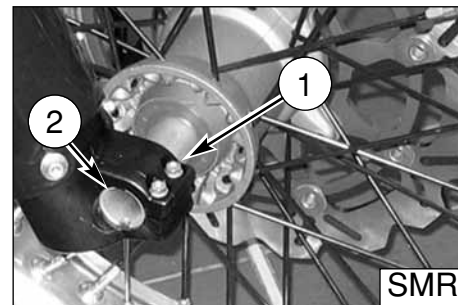
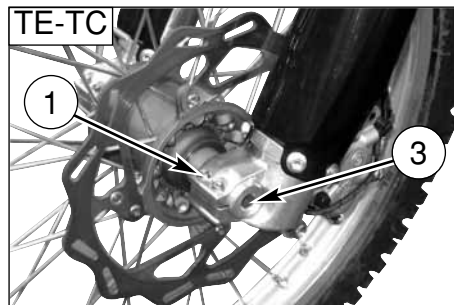
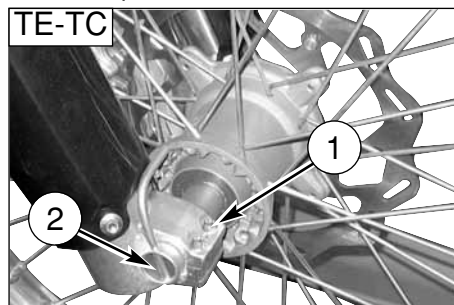
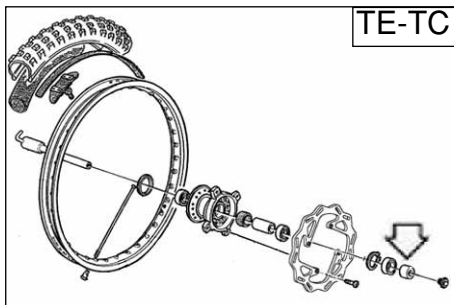
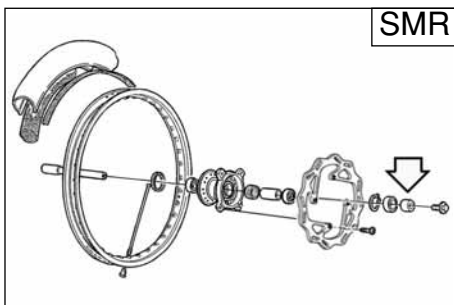
Insertar del lado derecho el gozne (2) anteriormente cebón y golpearlo hasta golpear sobre el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación, es hacer bien girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) sobre el lado izquierdo de la horquilla SIN pararlo. A este punto ejecutar algún bombeo, empujando hacia abajo el manillar hasta el punto en que se puede estar segu-

ros 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).

SMR: insertar la pinza freno en el disco, montar la pinza sobre el relativo soporte apretar los dos tornillos (A) a 25,5 Nm/ 2,6 Kgm/ 18,8 ft-lb. 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 la pastillas a contacto con el disco.



REMOCIÓN RUEDA TRASERA

Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y extraiga éste. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterado después de volver a montarlo. Extraiga la rueda trasera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.

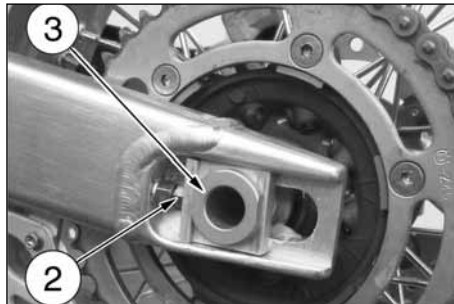
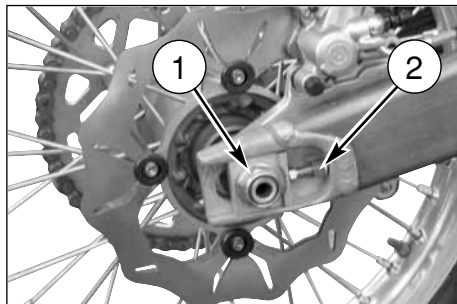
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza.

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.



NEUMÁTICOS

Presten siempre atención a la presión de los neumáticos, la misma debe ser la indicada en la página 9.

Cambiar el neumático en el caso que el desgaste supere lo indicado en la tabla de abajo.

ALTURA MÍNIMA DE LA BANDA DE RODAMIENTO

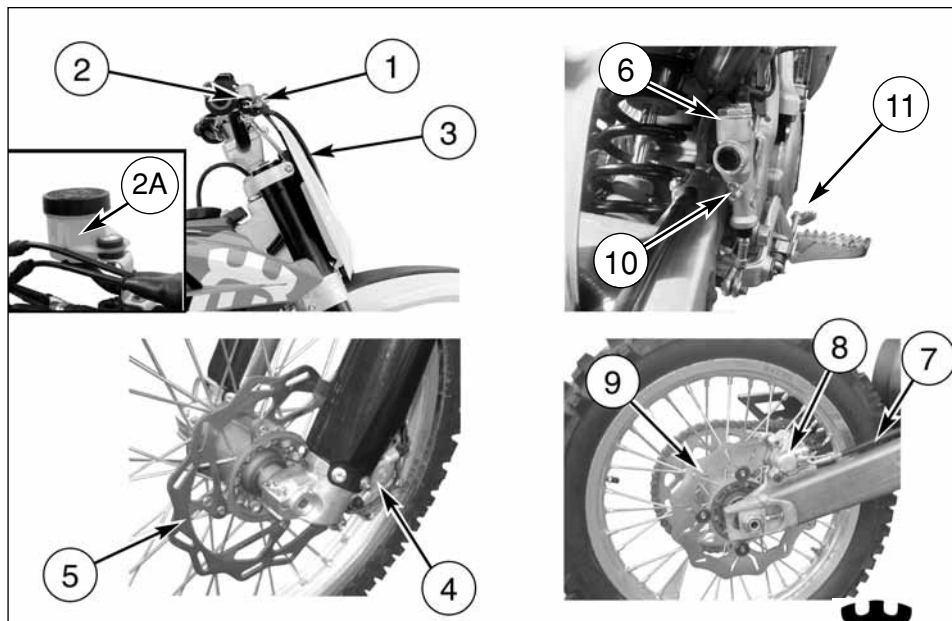
DELANTERO	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)
TRASERO	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)

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 con tanque aceite (TE, TC)
- 2A. Tanque aceite (SMR)
3. Tubería delantera
4. Pinza delantera
5. Disco delantero
6. Tanque aceite freno trasero
7. Tubería trasera
8. Pinza trasera
9. Disco trasero
10. Bomba del freno trasero
11. Pedal de mando del freno trasero



DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO

- Saque las tenacillas (1).
- Saque los pernos (2).
- Remueva las pastillas.

ATENCION!

No accione la palanca o el pedal del freno mientras se quitan las pastillas.

DESGASTE PASTILLAS (TE-TC)

Controle el desgaste de las pastillas.

El límite de servicio "A" es: 3,8 mm.

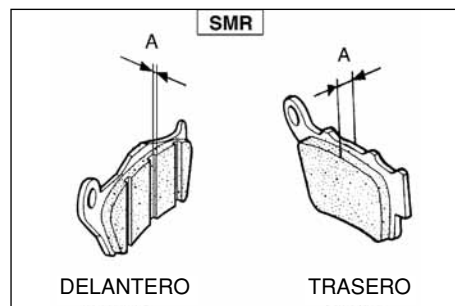
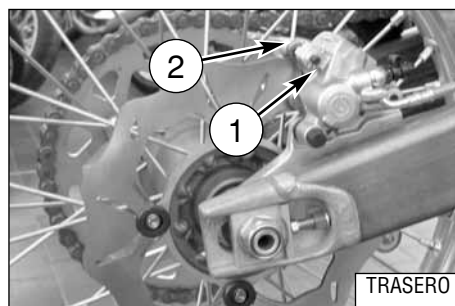
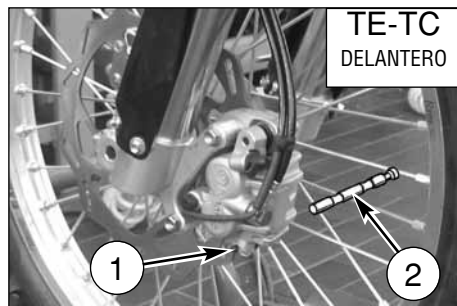
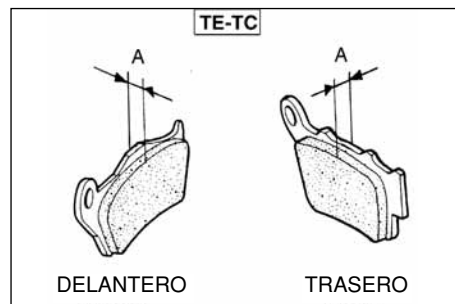
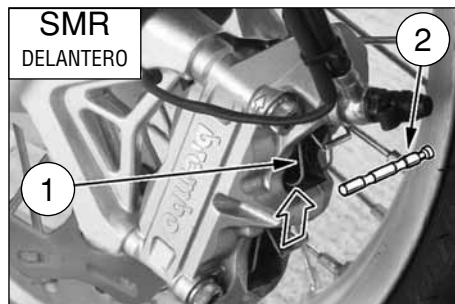
Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.

DESGASTE PASTILLAS (SMR)

a) Delante, el espesor "A" no debe ser nunca inferior al resalado 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

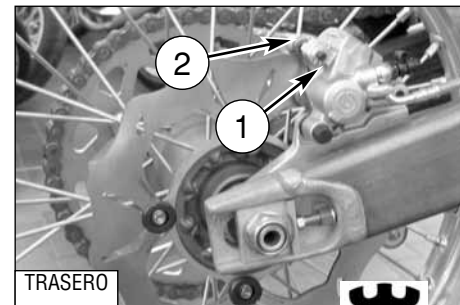
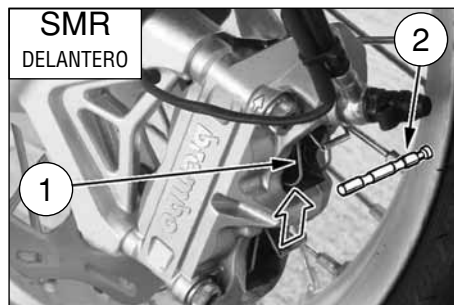
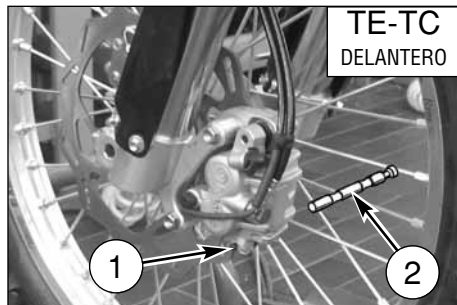
Asegúrese de que no haya restos de fluido de los frenos ni de aceite en las pastillas o en los discos. Limpie las pastillas o los discos de eventuales restos de fluido o aceite con alcohol isopropílico o etílico. Sustituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

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 DEL FRENO

Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Sustituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.

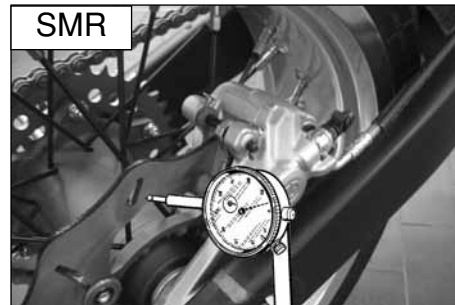
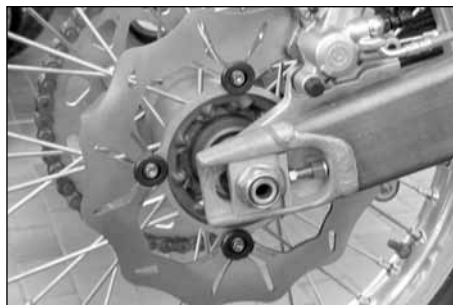
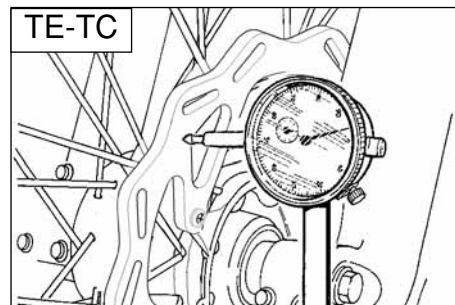
Espesor del Disco

DISCO	ESTANDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Delantero (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Delantero (SMR)	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.

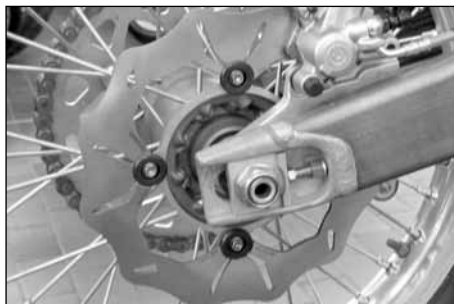
SUBSTITUCION DEL FLUIDO

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.

ATENCIÓN!

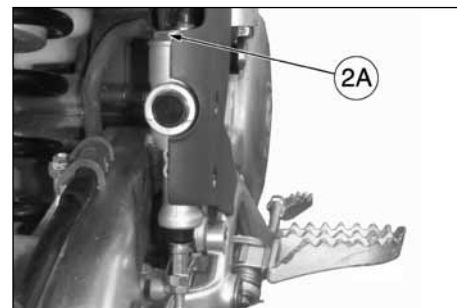
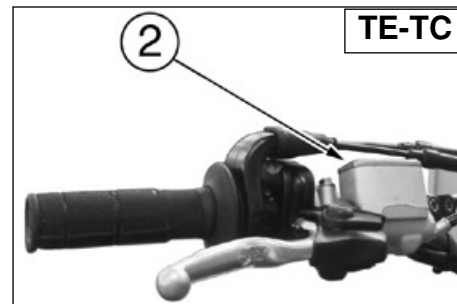
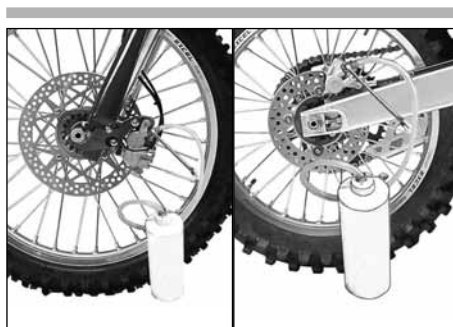
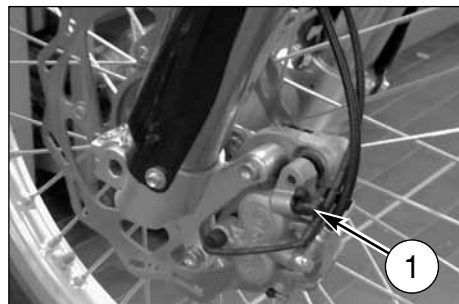
- *Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No use nunca fluido ya utilizado.
- *No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.
- *Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.
- *Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.
- *No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.

ES

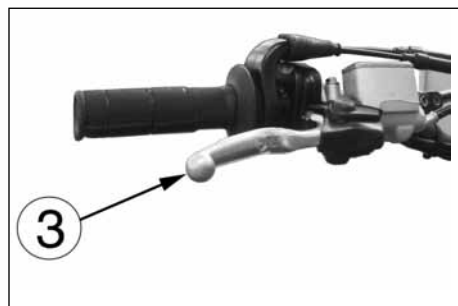


Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

- 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 quelle de goma.
- Abrir válvula de purga en la pinza.

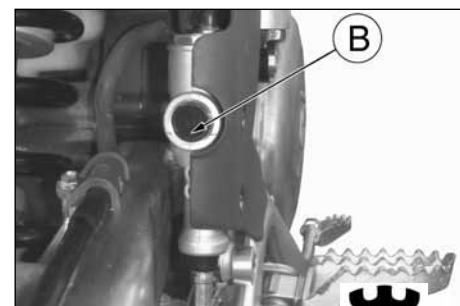
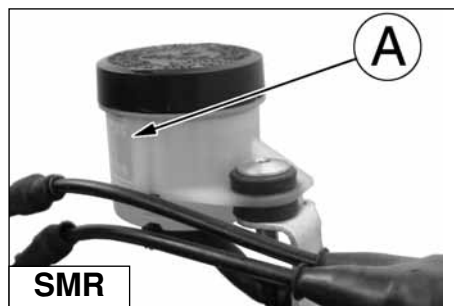
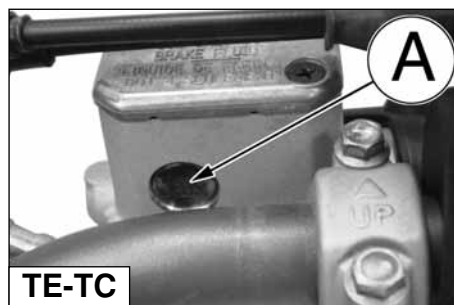


- Bombee con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente 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 (pag. 58).

Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación como descrita a las páginas 60 y 63.

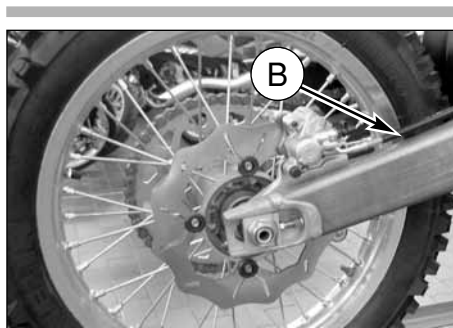
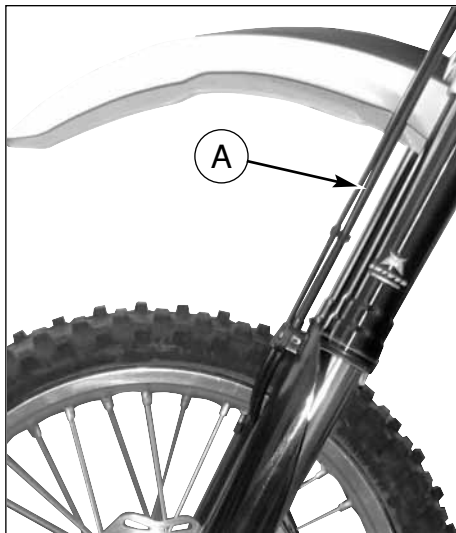


ATENCIÓN!

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 (TE, TC)

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. Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1).
- Aplique un tubito 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 tubito esté constantemente inmersa en el fluido).



TE- TC

- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga y accionar varias veces la palanca (3) 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.

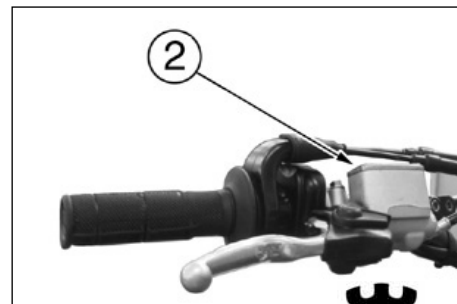
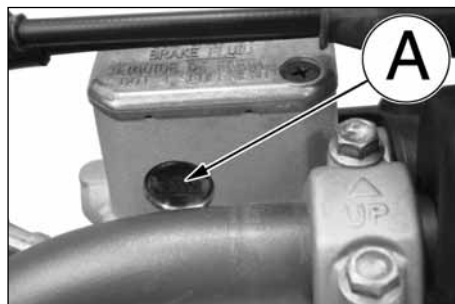
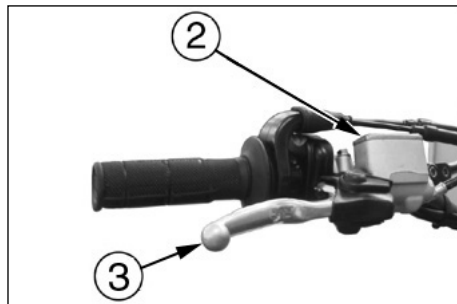


En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba.



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.

ES



PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA (SMR)

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica.

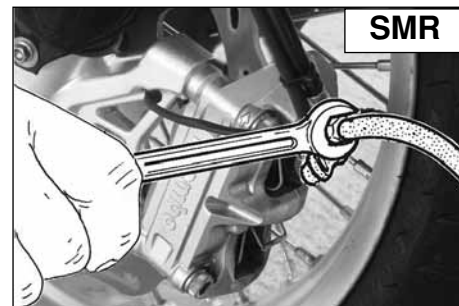
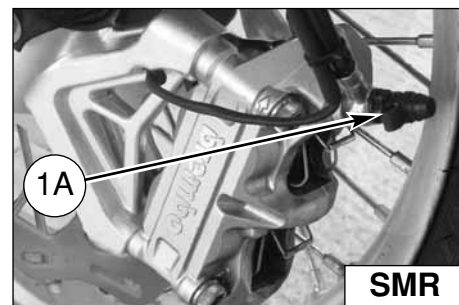
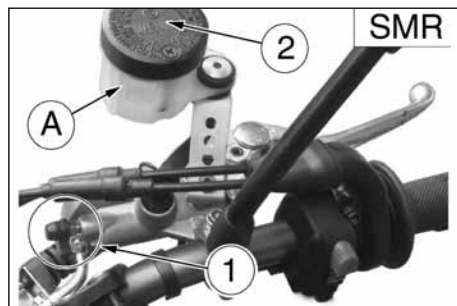
En la instalación frenante delantera la purga tiene que ser ejecutada primero sobre el mando sobre el manillar y sucesivamente sobre la pinza: las operaciones de efectuar son las mismas.

Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).

- Aplique un tubo transparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubo esté constantemente inmersa en el fluido).
- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.

- 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).



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



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.



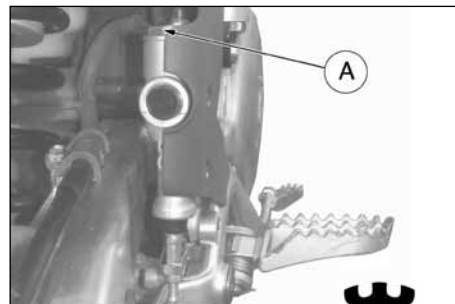
La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades residuales se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso del motociclo; esto conlleva una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.

PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer despues la substitución del fluido o bien cuando, a acusa de la presencia de aire en el circuito, la carrera del pedal se vuelve más larga y elástica.

Para efectuar la purga haga lo siguiente:

- Remueva la tapa (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, e 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.

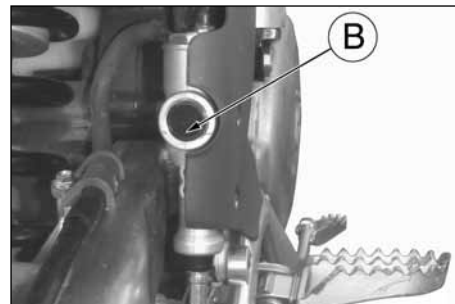
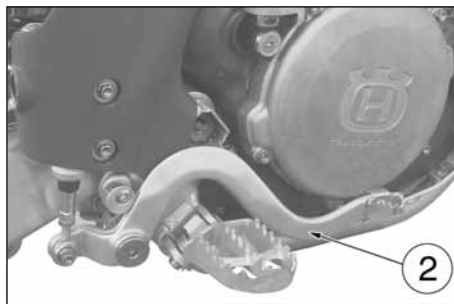
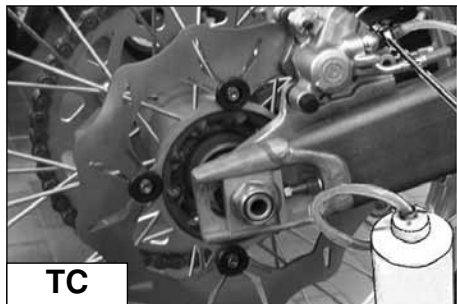
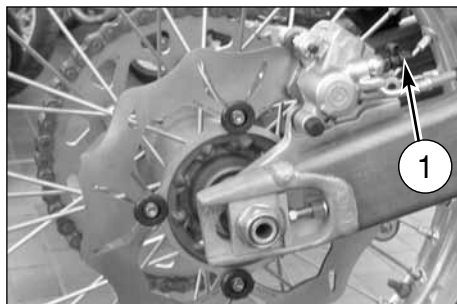
NOTAS

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 (TC-TE-TXC)

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujereado dentro del silenciador.

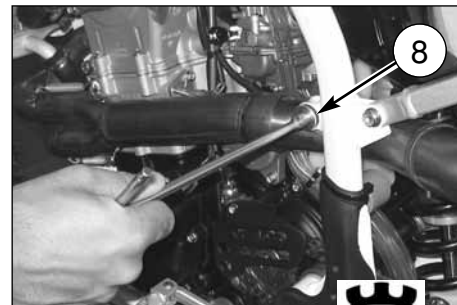
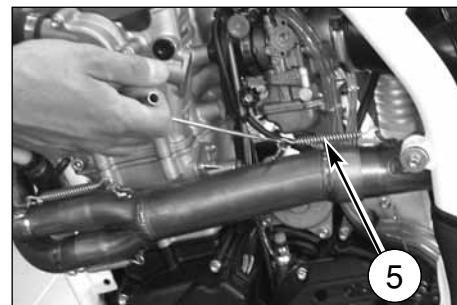
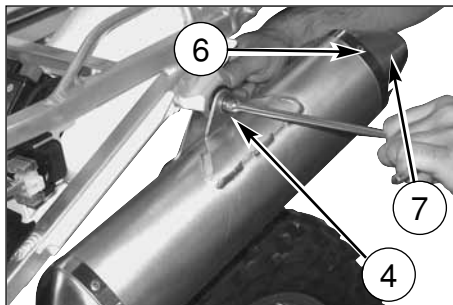
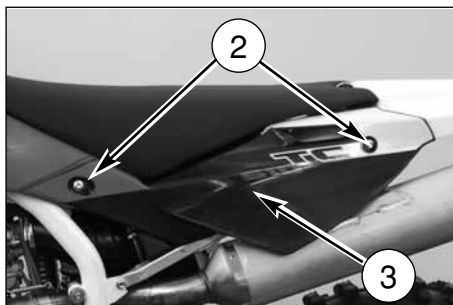
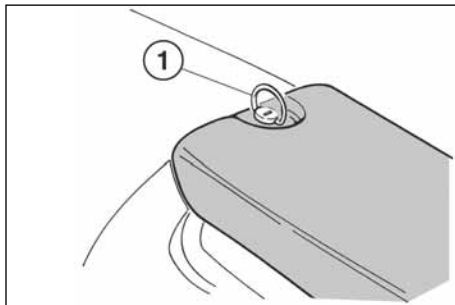
ADVERTENCIA*: comprobar el material fonoabsorbente a cada carrera y a ser preciso reemplazarlo.

SUSTITUCIÓN MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR

Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, retirar los tornillos (2) y el panel lateral izquierdo (3). 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 con una llave de tubo de 8 mm, el tornillo (8); luego extraer el silenciador. Quitar los seis 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.



SILENCIADOR DE ESCAPE (SMR)

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujereado dentro del silenciador.

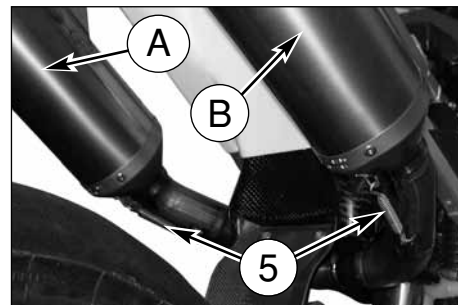
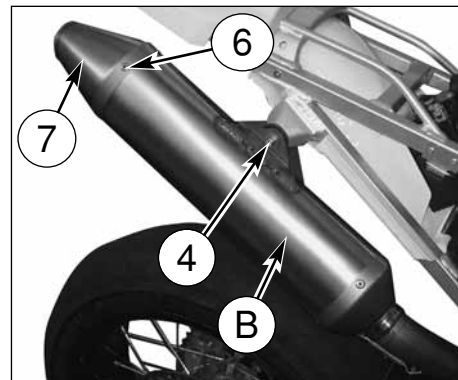
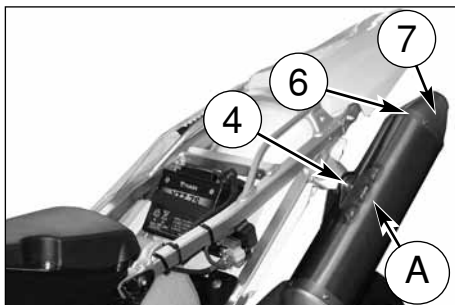
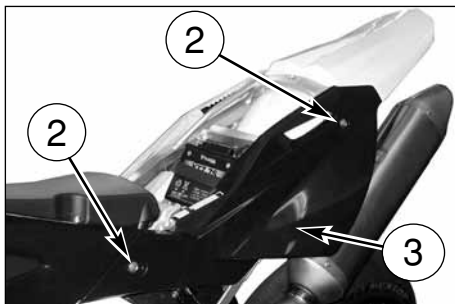
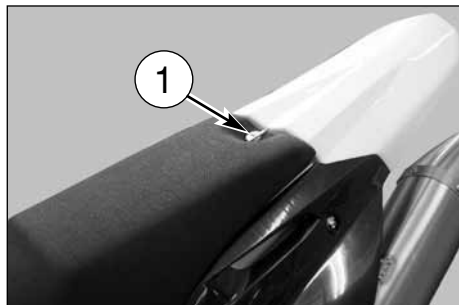
ADVERTENCIA*: comprobar el material fonoabsorbente a cada carrera y a ser preciso reemplazarlo.

SUSTITUCIÓN MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR

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 el 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.



REVISIÓN RUEDAS

Las tablas que se dan a continuación muestran los tipos de control a que se tienen que someter la llanta y el perno de la rueda.

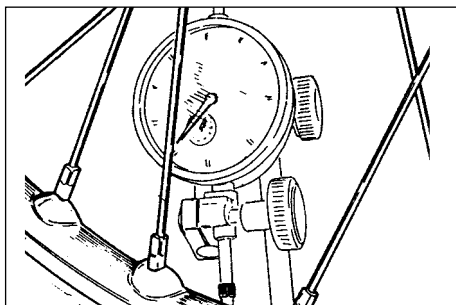
Nota: Si la llanta está excesivamente plegada, tiene que ser sustituida.

DEFORMACIÓN LLANTA

	ESTANDAR	LIMITE MAS.
Desbandada lateral	menos de 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Excentricidad	menos de 0,8 mm	

RADIO RUEDA

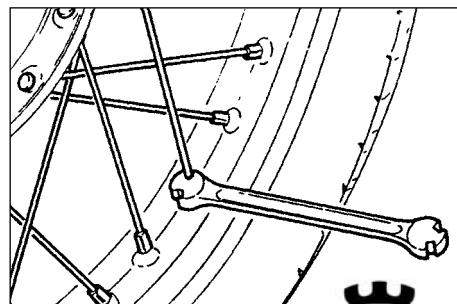
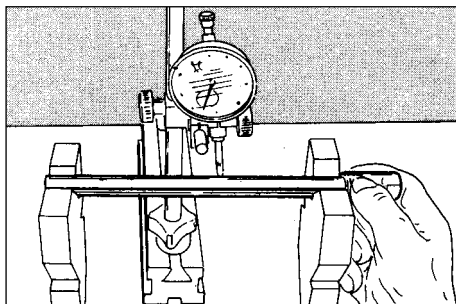
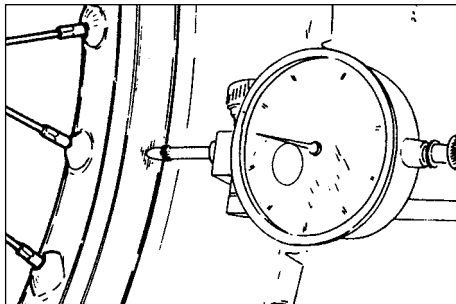
Asegurarse de que todos los nipples estén bien enroscados y si fuera necesario, apretarlos otra vez. Una tensión insuficiente perjudica la estabilidad del motociclo; para efectuar un control inmediato es suficiente picar sobre los radios con una punta metálica (por ejemplo la de un destornillador): un 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.



LOCALIZACION COMPONENTES ELECTRICOS (TE-SMR)

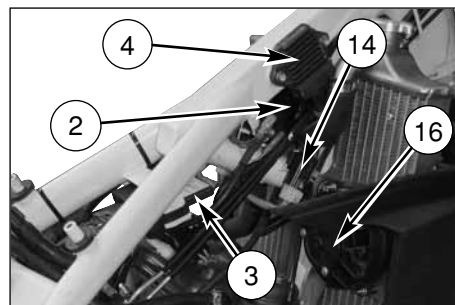
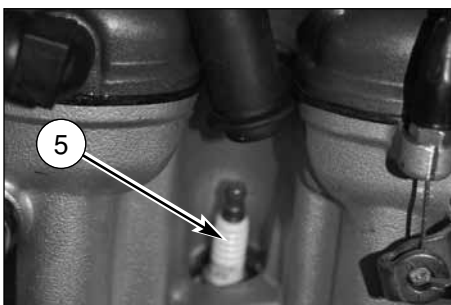
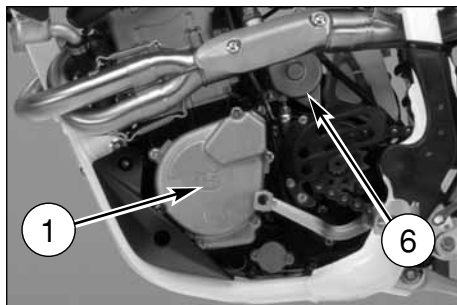
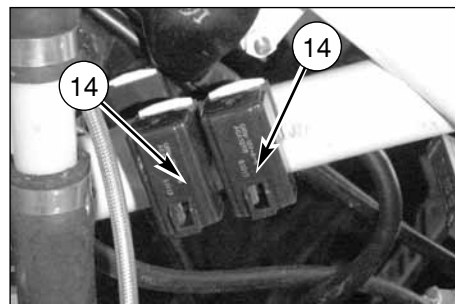
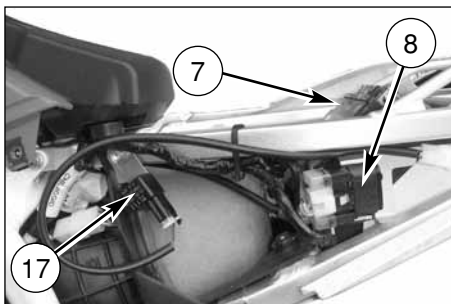
La instalación de encendido est compuesta por los siguientes elementos:

- Generador (1) dentro la tapa de la bancada izquierda;
- Bobina electrónica (2) debajo del deposito gasolina;
- Centrale electrónica (3) debajo del deposito gasolina;
- Regulador de tensión (4) debajo del deposito gasolina;
- Buja encendido (5) a la derecha de la culata cilindro;
- Motor de arranque 12V-450W (6) detras del cilindro motor;
- Teleruptor arranque electrico (8) sobre el lado izquierdo del bastidor trasero;
- Sensor M.A.Q.S. (presión, posición mando gas, temperatura aire) (10) sul cuerpo mariposa.

La instalación est compuesta por los siguientes elementos:

- Bateria 12V-6Ah (7) debajo del sillin;
- Dispositivo intermitencia indicadores de dirección (17) sobre el lado izquierdo del bastidor trasero;

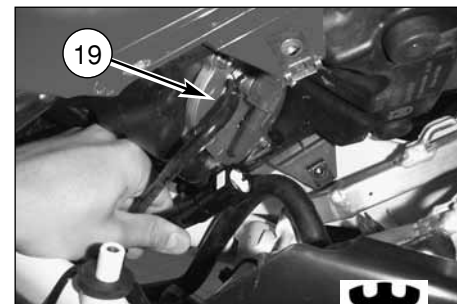
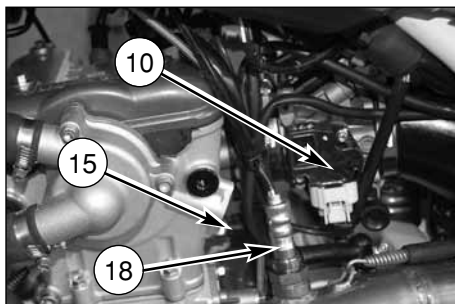
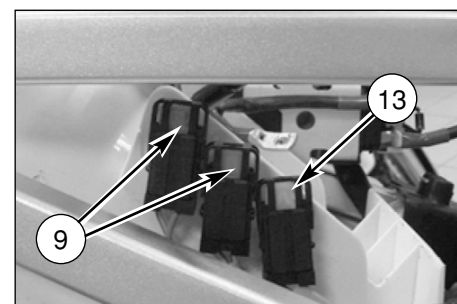
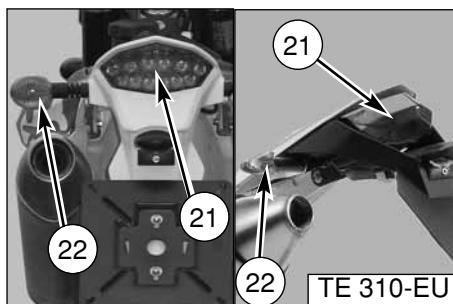
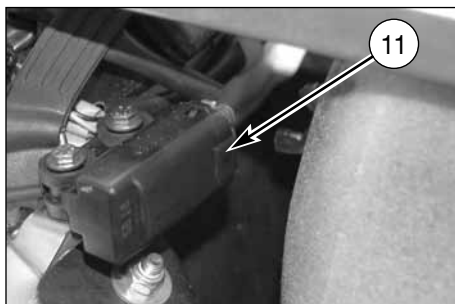
- Relè (14) luz y inyección, sobre el lado izquierdo del bastidor;
- Relè (14) pour electroventilador, sobre el lado derecho del bastidor;
- Electroventilador (16);



- Dos fusibles (9) de 15A y uno (13) de 20A, sobre el lado derecho del guardabarros trasero;
- Sensor de caída (11) sobre el lado derecho del bastidor trasero;
- Sensor (15) temperatura refrigerante;
- Sonda Lambda (18);

- Faro delantero (20) con lámpara halógena biluz de 12V-35/35W y lámpara luz de posición de 12V-5W;
- Faro trasero (21) de tipo de LED (excluido TE 310/Europa);
- Faro trasero (21) con bombilla señal de detención de 12V-21W, bombilla luz de posición 12V-5W (TE 310/Europa);
- Flechas de dirección (22) da 12V-10W;

- Bomba carburante (19) dentro del depósito carburante.



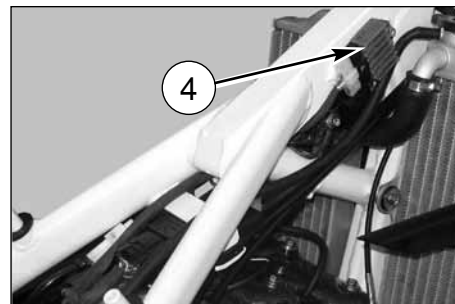
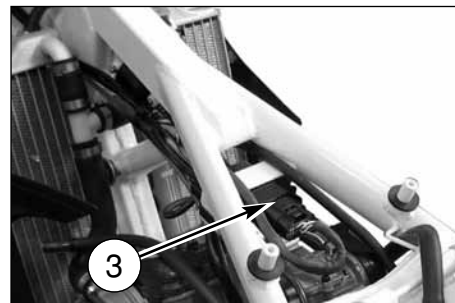
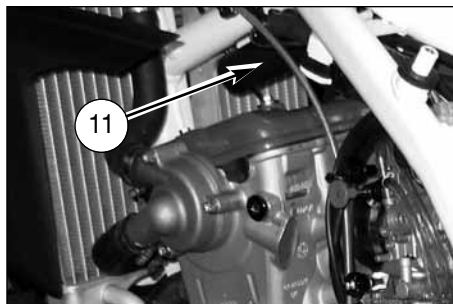
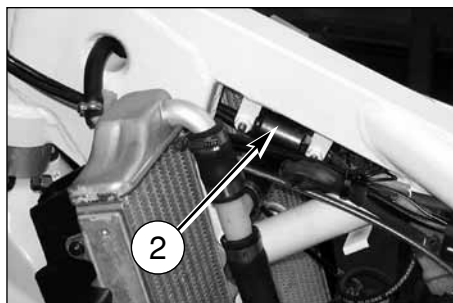
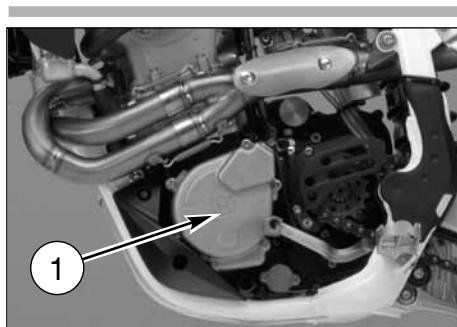
LOCALIZACION COMPONENTES ELECTRICOS (TC-TXC)

La instalación de encendido est compuesta por los siguientes elementos:

- Generador (1) dentro la tapa de la bancada izquierda;

- Bobina electrónica (2) y condensador (11; TXC) debajo del deposito gasolina;

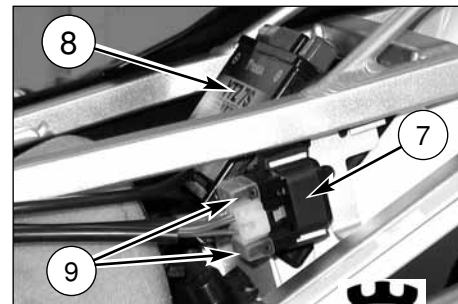
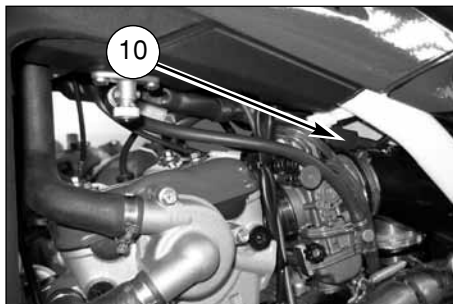
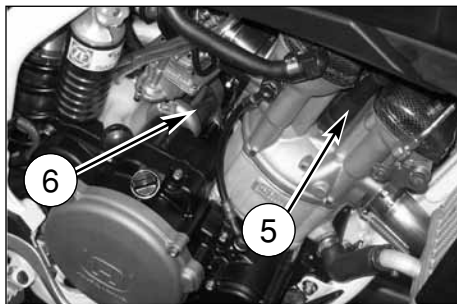
- Centrale electrónica (3) debajo del deposito del carburante;
- Regulador de tensión (4; TXC) debajo del deposito del carburante;



- Buja encendido (5) a la derecha de la culata cilindro;
- Motor de arranque 12V-450W (6) detrás del cilindro motor (TXC);

- Teleruptor arranque eléctrico (7) sobre el lado izquierdo del bastidor trasero (TXC);
- Potenciómetro (10) sobre el carburador.

- La instalación eléctrica está compuesta por los siguientes elementos (TXC):
- Batería 12V-6Ah (8) debajo del sillín;
 - Dos fusibles (9) de 20A sobre el teleruptor de arranque eléctrico (7).



Referencias colores de los cables

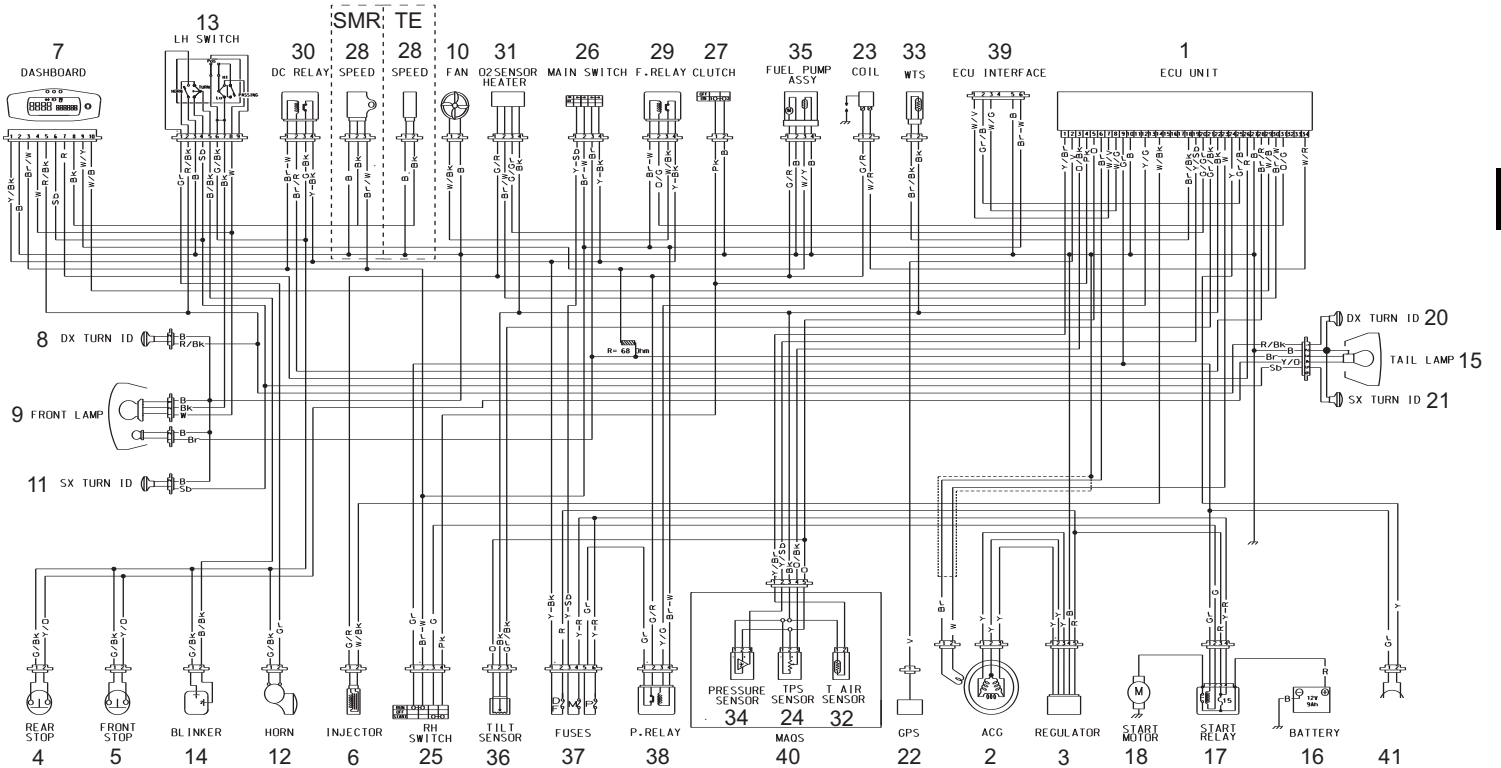
B	Azul
B/Bk	Azul/Negro
Bk	Negro
Br	Castano
Br/Bk	Castano/Negro
Br/R	Castano/Rojo
Br/W	Castano/Blanco
G	Verde
G/Bk	Verde/Negro
G/Gr	Verde/Gris
G/R	Verde/Rojo
Gr	Gris
Gr/B	Gris/Azul
Gr/Bk	Gris/Negro
O	Anaranjado
O/Bk	Anaranjado/Negro
O/G	Anaranjado/Verde
Pk	Rosa

R	Rojo
R/Bk	Rojo/Negro
Sb	Azul claro
V	Violeta
W	Blanco
W/B	Blanco/Azul
W/Bk	Blanco/Negro
W/G	Blanco/Verde
W/R	Blanco/Rojo
W/V	Blanco/Violeta
W/Y	Blanco/Amarillo
Y	Amarillo
Y/Bk	Amarillo/Negro
Y/Br	Amarillo/Castano
Y/G	Amarillo/Verde
Y/O	Amarillo/Anaranjado
Y/Sb	Amarillo/Azul claro
Y/R	Amarillo/Rojo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (TE -SMR)

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Centralita electrónica | 37. Fusibles |
| 2. Alternador | 38. Relé de potencia |
| 3. Regulador de tensión | 39. Interfaz centralita |
| 4. Interruptor stop trasero | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 5. Interruptor stop delantero | |
| 6. Inyector | |
| 7. Instrumento | |
| 8. Indicador de dirección delantero derecho | |
| 9. Faro delantero | |
| 10. Ventilador de enfriamiento | |
| 11. Indicador de dirección delantero izquierdo | |
| 12. Claxon | |
| 13. Conmutador izquierdo | |
| 14. Intermitencia indicadores de dirección | |
| 15. Faro trasero | |
| 16. Batería | |
| 17. Teleruptor arranque eléctrico | |
| 18. Motor de arranque | |
| 19. Bujía de encendido | |
| 20. Indicador de dirección trasero derecho | |
| 21. Indicador de dirección trasero izquierdo | |
| 22. Sensor posición cambio velocidad | |
| 23. Bobina A.T. | |
| 24. Sensor posición comando gas (40) | |
| 25. Conmutador derecho | |
| 26. Interruptor encendido | |
| 27. Microinterruptor embrague | |
| 28. Sensor velocidad | |
| 29. Relé por electroventilador | |
| 30. Relé corriente continua | |
| 31. Sonda Lambda | |
| 32. Sensor temperatura aire (40) | |
| 33. Sensor temperatura refrigerante | |
| 34. Sensor de presión (40) | |
| 35. Bomba carburante | |
| 36. Sensor de caída* | |

*: Para el motor en caso de caída.



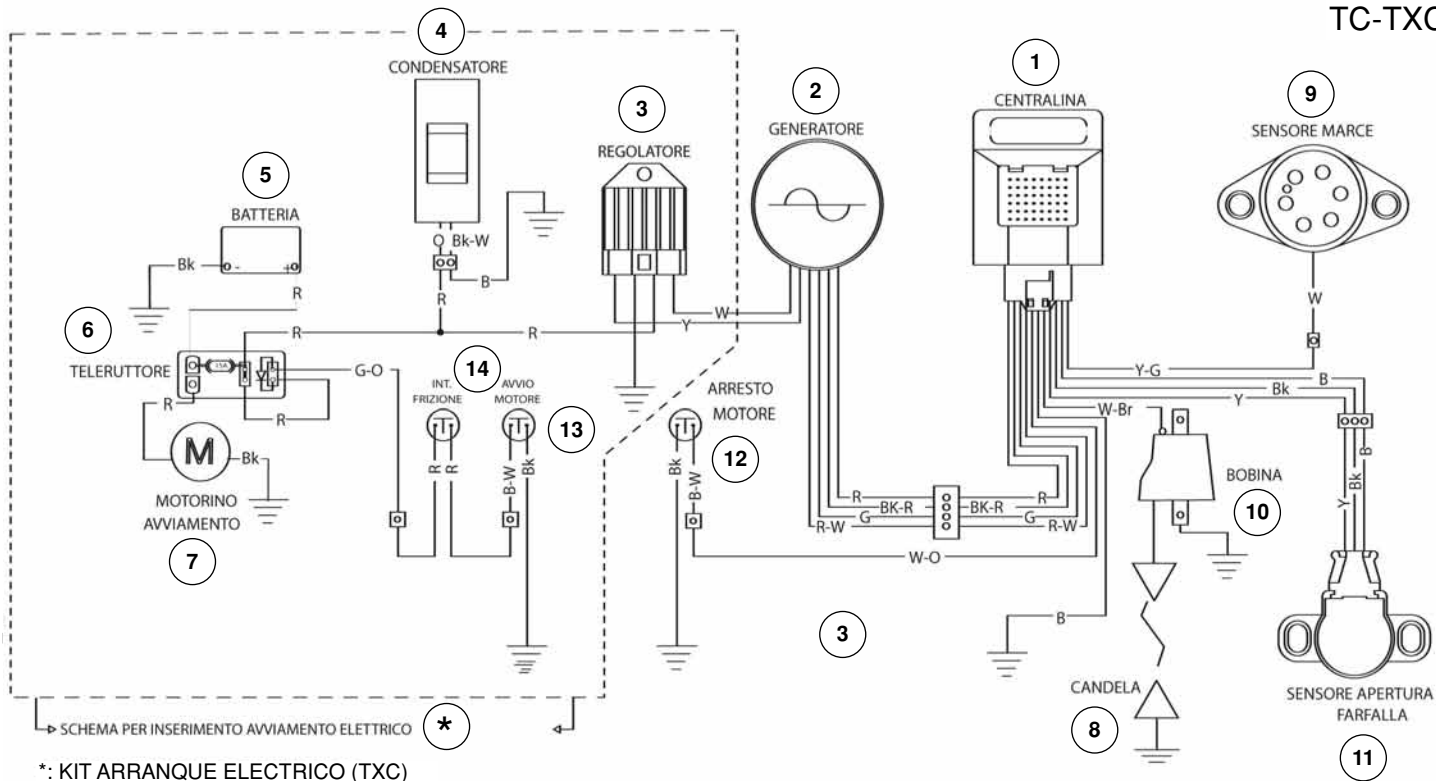
ES

Referencias colores de los cables

B	Azul
Br	Castano
Bk	Negro
G	Verde
Gr	Gris
Gr/R	Gris/Rojo
O	Anaranjado
P	Rosa
R	Rojo
Sb	Azul claro
V	Violeta
W	Blanco
Y	Amarillo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (TC-TXC)

1. Centralita electrónica
 2. Alternador
 3. Regulador de tensión
 4. Condensador
 5. Batería
 6. Teleruptor arranque eléctrico
 7. Motor de arranque
 8. Bujía de encendido
 9. Sensor posición cambio velocidad
 10. Bobina electrónica
 11. Sensor posición de la mariposa carburador
 12. Parada motor
 13. Arranque motor
 14. Microinterruptor embrague
-



ES



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 BATERÍA

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 (3) de su alojamiento.

Averiguar que la tensión de la batería no sea inferior a 12.5V (verificar el estado de carga empleando un voltímetro).

En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.

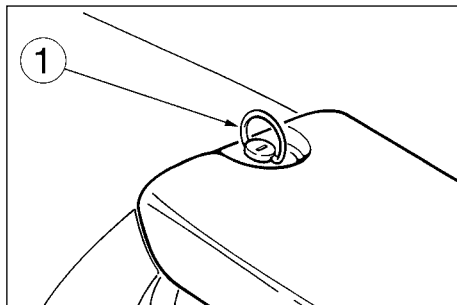
Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar primero el cable positivo ROJO con el borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO o AZUL con el borne negativo de la batería. Aplicar a la tensión constante de 14,4 V una corriente de "x" Ampere como resulta del tablero de abajo (en función del porcentaje de carga en que se encuentra 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.

ATENCION*: 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 magnesia, huevos batidos o aceite vegetal. Consultar enseguida a un médico. OJOS: enjuagar con agua por al menos 15 minutos y llamar a un médico.



ATENCION*: La batería en caso de falta de uso se deben recargar con lento ciclo de carga (0,6 A cada 8h por batería de 12V-6Ah) por lo menos cada 3 semanas.

ATENCIÓN*: Las baterías producen gases explosivos. Cuando utilizan las baterías en ambientes cerrados o cuando cargan procuran 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

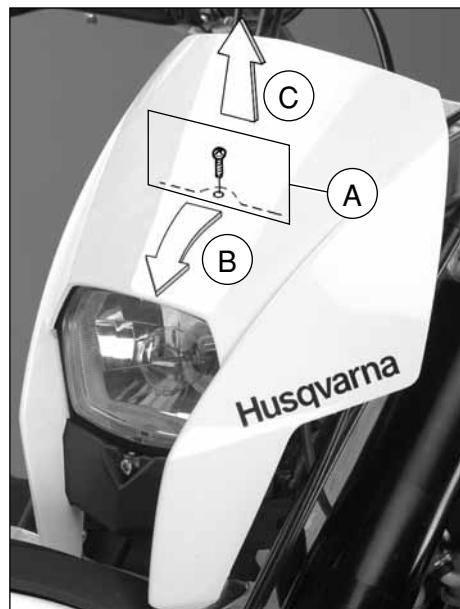
TENSIÓN DE DESCANSO * (V)	% CARGA	DURACIÓN DE LA CARGA (LA CORRIENTE NOMINAL EN AMPERE DE APLICAR ES: 0,1x CAPACIDAD NOMINAL DE LA BATERÍA)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h



SUBSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO (TE-SMR)

Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:

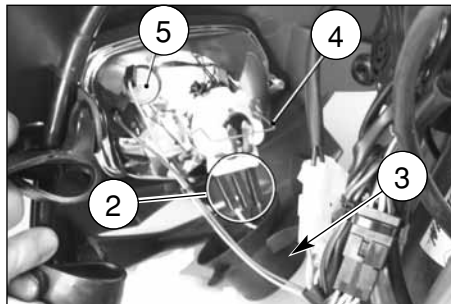
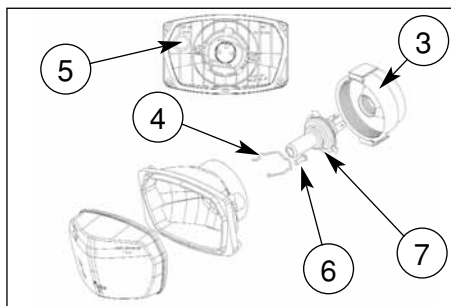
- quitar el tornillo de fijación superior del portafaro en el soporte del instrumento (A);
- desplazar hacia adelante el portafaro (B) y sacarlo hacia arriba (C) para desengancharlo de los dos soportes inferiores;
- quitar el portafaro;



- desconectar el conector (2) de la bombilla de doble luz (7) y la cofia (3) en goma;
- quitar el tornillo (6);
- desenganche el muelle (4) de sujeción y saque la lámpara.

Para sustituir la bombilla de la luz de posición, (5) basta quitarla del casquete interno.

Una vez efectuada la sustitución, proceda inversamente para volver a montar.



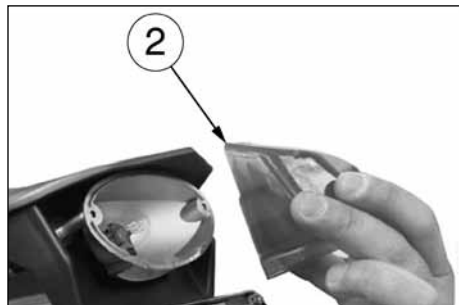
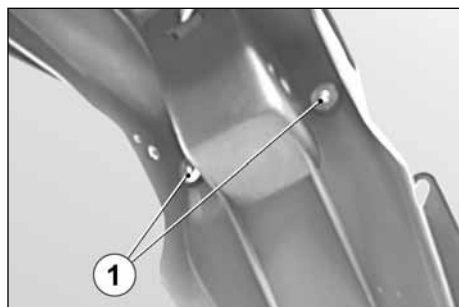
FARO TRASERO (excluido TE 310 Europa)

El faro trasero es del tipo de LED.



SUSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO TRASERO (TE- SMR)

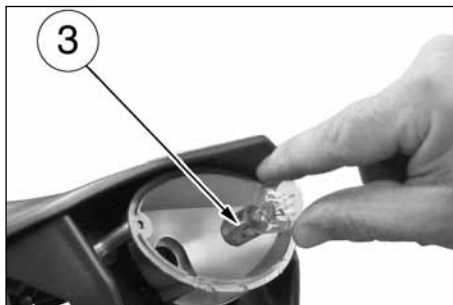
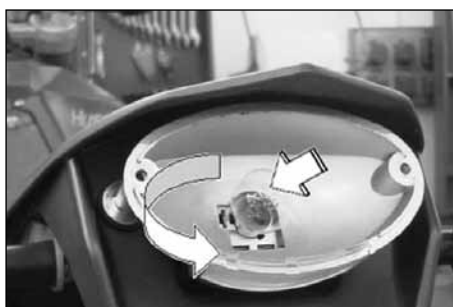
Remover los dos tornillos (1) dentro del guardabarros trasero y la lente (2).



Empujar la bombilla (3) hacia el interior, girarla a izquierdas en sentido y removerla de la portalámpara.

Una vez efectuada la sustitución, proceda inversamente para volver a montar.

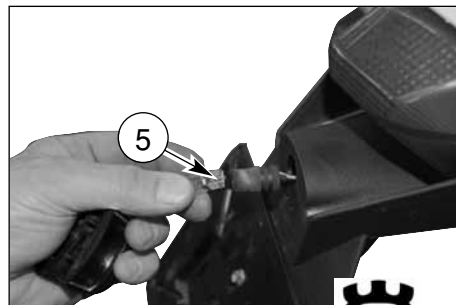
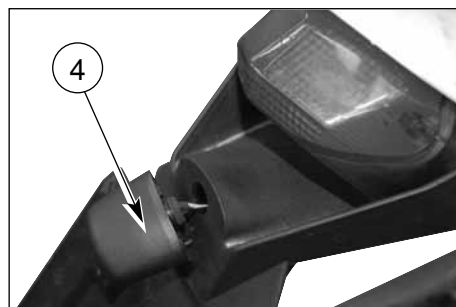
NOTAS: tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.



SUSTITUCIÓN BOMBILLA LUZ PLACA DE IDENTIFICACIÓN (TE- SMR)

Desmontar el soporte de la luz de la placa de identificación (4) extrayéndola de la cola del vehículo. Extraer el portalámparas con la bombilla del soporte. Girar la bombilla (5) para extraerla del portalámparas.

Una vez realizada la sustitución, proceder en sentido contrario para el montaje.



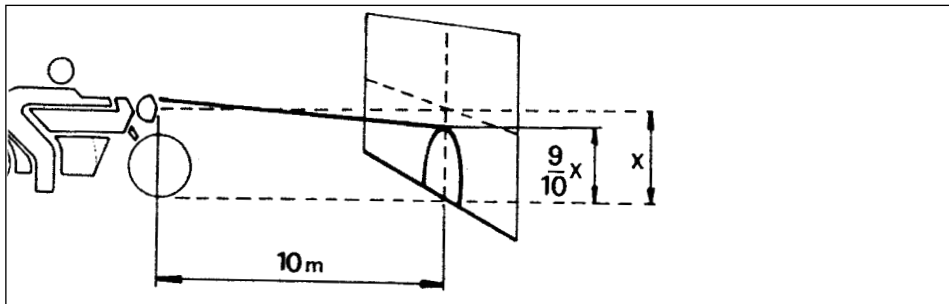
REGULACIÓN FARO DELANTERO (TE- SMR)

Para controlar si el faro está orientado en forma correcta coloque la motocicleta, con los neumáticos inflados a la justa presión y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular con su eje longitudinal.

Frente a una pared o a una pantalla, distante de la misma 10 metros, trace una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

Efectúe el control posiblemente en la penumbra.

Encendiendo la luz deslumbrante el límite superior de limitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe resultar a una altura que no supere los $\frac{9}{10}x$ de la altura desde el suelo del centro del proyector.



La eventual corrección de la orientación se puede efectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



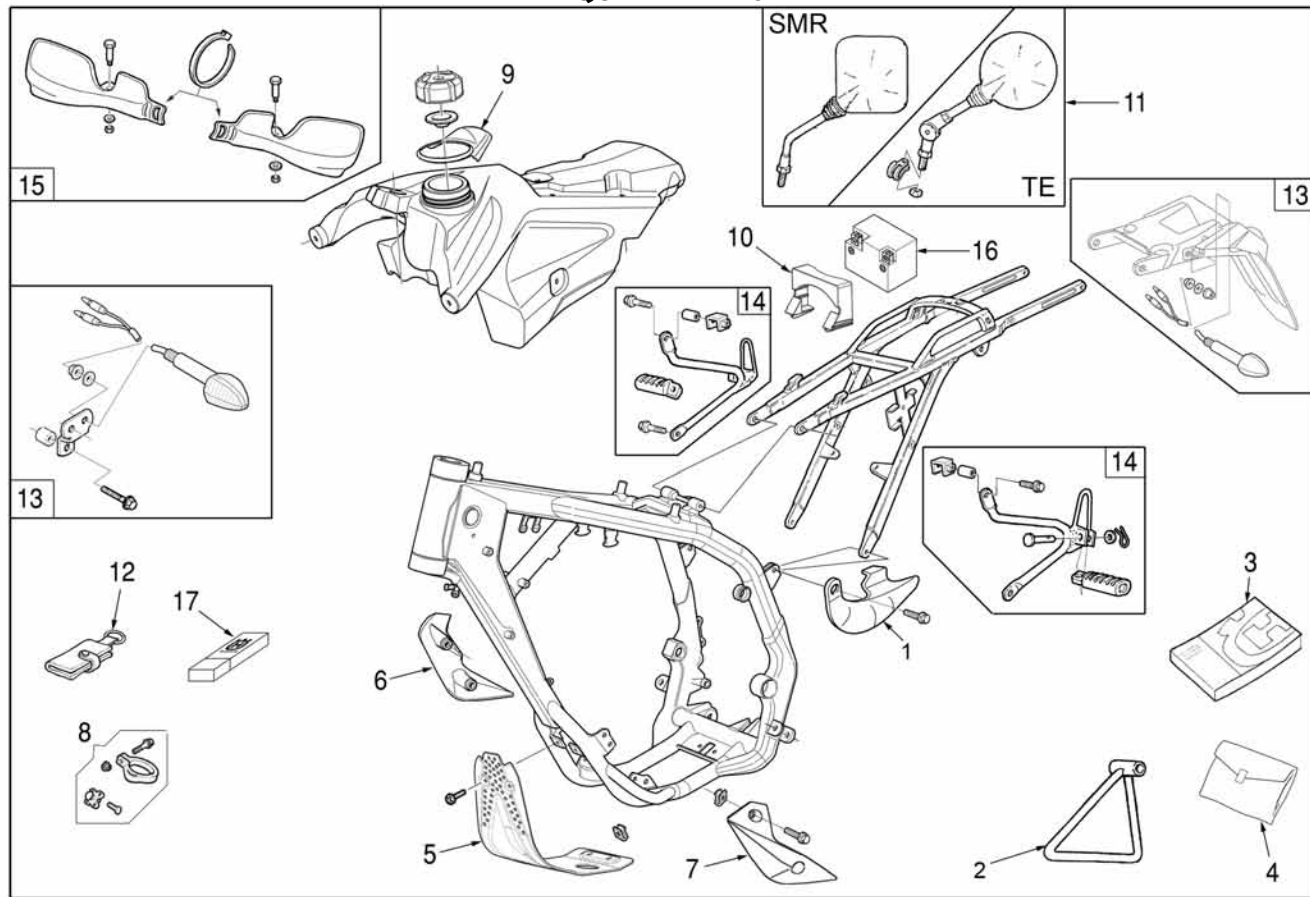


EQUIPAMIENTO

Pos.	N. Codigo	DENOMINACION	MODELOS
1	8000B1747	PROTECCIÓN CALOR (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
2	800074016	CABALLETE LATERAL (1)	(TC-TXC)
3	8000H1343	GUÍA RÁPIDA MULTILINGUA (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
4	8000A4296	KIT CARBURADOR KEIHIN 41 (1)	(TC-TXC 450/510)
5	8000B0157	PROTECCIÓN MOTOR (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
6	8000H0188	PROTECCIÓN MOTOR DER. (1)	(TE-TC-TXC)
7	8000H0187	PROTECCIÓN MOTOR IZQ. (1)	(TE-TC-TXC)
8	8000B1530	KIT GANCHO POR FASE DE SALIDA (1)	(TC-TXC)
9	8000B1390	PROTECCIÓN TAPÓN (1)	(TE-SMR-TC-TXC)
10	8000H0159	CESTO BATERIA (1)	(TE-SMR-TXC)
11	8A0065437	ESPEJO RETROVISOR DER. (1)	(TE)
	8B0065437	ESPEJO RETROVISOR IZQ. (1)	(TE)
	8A00H1673	ESPEJO RETROVISOR DER. (1)	(SMR)
	8000H1673	ESPEJO RETROVISOR IZQ. (1)	(SMR)
12	800097615	LLAVERO HUSQVARNA (1)	(TE-SMR)
13	8000H1393	KIT INTERMITENTES (1)	(TE)
	8000H1701	KIT INTERMITENTES (1)	(SMR)
14	8000H1702	KIT APOYAPIÉS PASAJERO (1)	(SMR)
15	8000H1394	KIT PARA MANOS	(TE)
16	8000A1891	BATERIA 6AH	(TE-SMR-TXC)*
	8000H0864	BATERIA 7AH	(TE-SMR)*
17	8000H1700	MEMORIA "USB"	(TE-SMR-TXC)

*: En alternativa

EQUIPAMIENTO



PARTES OPCIONALES (TE)

Pos.	N. Codigo	DENOMINACION	MODELOS
1*	8A0096837	CORONA TRASERA Z=47 (1)	310
	8B0096837	CORONA TRASERA Z=48 (1)	310-450-510
	8C0096837	CORONA TRASERA Z=49 (1)	310-450-510
	8D0096837	CORONA TRASERA Z=50 (1)	450-510
2*	800063829	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=14 (1)	310-450-510
	800063827	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=12 (1)	310-450-510
	800063830	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=15 (1)	310-450-510
3*	8000H0772	CONJUNTO PORTAMATRICULA RACING (1)	310-450-510
4	8000H0503	KIT GUARNICIONES MOTOR (1)	310
	8000H0942	KIT GUARNICIONES MOTOR (1)	450-510
5	8000B0373	KIT ANILLOS MOTOR (1)	310
	8000B0364	KIT ANILLOS MOTOR (1)	450-510
6	800098504	MUELLE AMORTIGUADOR (K=5,4 Kg/mm) (1)	450-510
	8000H0076	MUELLE AMORTIGUADOR (K=5,6 Kg/mm) (1)	310
7*	8000H0590	PULSADOR DE DOBLE MODALIDAD (1)	310-450-510

PARTES OPCIONALES (TC)

Pos.	N. Codigo	DENOMINACION	MODELOS
1	8A0096837	CORONA TRASERA Z=47 (1)	450
	8B0096837	CORONA TRASERA Z=48 (1)	450
	8C0096837	CORONA TRASERA Z=49 (1)	450
2	800063827	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=12 (1)	450
	800063828	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=13 (1)	450
	800063830	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=15 (1)	450
4	8000H0943	KIT GUARNICIONES MOTOR (1)	450
5	8000A5736	KIT ANILLOS MOTOR (1)	450
6	800098504	MUELLE AMORTIGUADOR (K=5,4 Kg/mm) (1)	450

PARTES OPCIONALES (SMR)

Pos.	N. Codigo	DENOMINACION	MODELOS
1*	8A00A4859	CORONA TRASERA Z=43	450-510
	8B00A4859	CORONA TRASERA Z=44	450-510
	8G00A4859	CORONA TRASERA Z=45	450-510
2*	800063829	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=14	450-510
3*	8000H0772	ASS.PORTATARGA RACING (1)	450-510
4	8000A5982	KIT GUARNICIONES MOTOR	450-510
5	8000B0364	KIT ANILLOS MOTOR	450-510
8	8000B0591	KIT ARRANQUE A PEDAL	450-510

*: Para competición

PARTES OPCIONALES



1



2



3



4



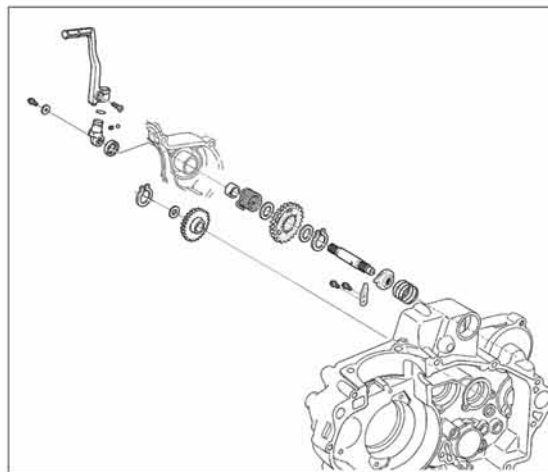
5



6



7



8

APÉNDICE

CONTROLES DESPUÉS DE LA CARRERA

Después de la carrera, limpiar el motociclo como indicado abajo y luego inspeccionar el vehículo poniendo particular atención a los puntos indicados en el tablero "MANTENIMIENTO" (Apendice A) como filtro aire, carburador, frenos, etc. Efectuar una lubricación general y eventualmente los reglajes necesarios.

INACTIVIDAD PROLONGADA (TC)

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:

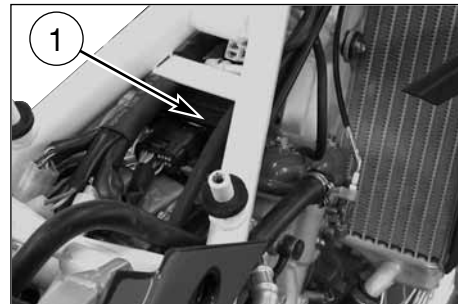
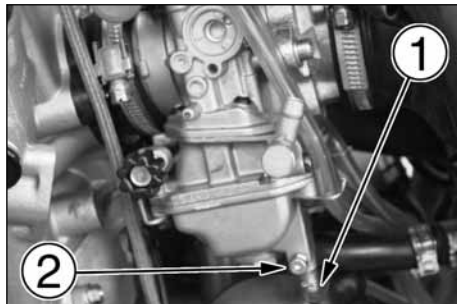
- Asegurarse que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito carburante.
- Hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter (página 27).
- Controlar todos los puntos citados en la sección "Controles y Reglajes" (Apendice A).
- Lubricar todos 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 y con aquellos de la instalación DE ALIMENTACIÓN A INYECCIÓN, especialmente la centralita electrónica (1) y el grupo sensores M.A.Q.S (2) (página 87).



RECOMENDACIÓN IMPORTANTE

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.

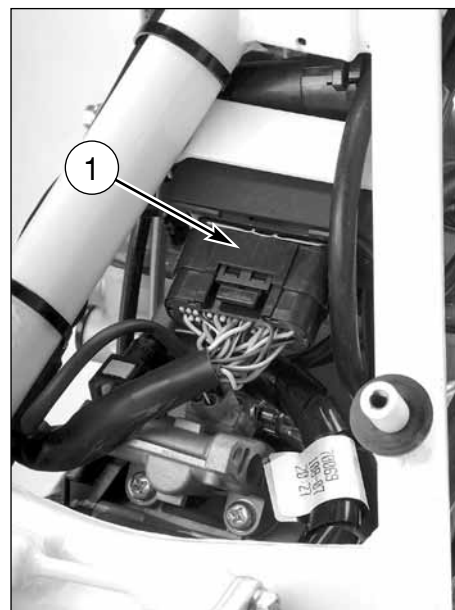
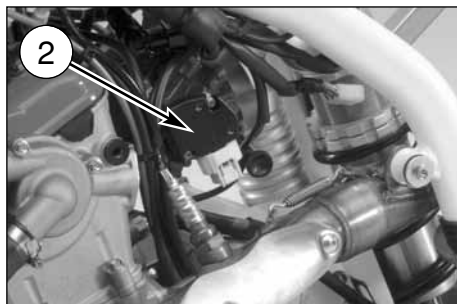


Es necesario EVITAR ABSOLUTAMENTE QUE CHORROS DE AGUA O AIRE A ALTA PRESIÓN vengan a contacto con las PARTES ELÉCTRICAS y con aquellos de la instalación DE ALIMENTACIÓN A INYECCIÓN, especialmente la centralita electrónica (1) y el grupo sensores M.A.Q.S (2).

Tras el lavado:

- 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 caballote 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



INDICE ALFABETICO

	Página
A	
Ajuste cadena transmisión secundaria	49
Ajuste del carburador	32
Ajuste embrague	39
Ajuste faro delantero	82
Ajuste freno hidráulico amortiguador	48
Ajuste mínimo	32
Ajuste precarga muelle amortiguador	47
B	
Batería	78
Bailoteo del disco	58
Bloqueo de dirección	17
Bujía encendido	8
C	
Cadena transmisión secundaria	8
Carburador	8
Carburante	12
Componentes eléctricos	70
Conmutador sobre el manillar	18
Control bujía	33
Control desgaste cadena, piñón, corona	50
Control filtro aire	34, 35
Control nivel aceite cambio	28
Control nivel fluido embrague	38
Control nivel fluido freno delantero	37
Control nivel fluido freno trasero	39
Control nivel refrigerante	29
Controles durante el rodaje	20
Controles preliminares	20
Corona trasera	8
D	
Descompresor de arranque	22
Desgaste disco freno	58
Desgaste pastillas freno	56
Desmontaje pastillas del freno	56
Diagrama eléctrico	75, 77
E	
Embrague	8
Encendido motor (TC)	23
Encendido motor (TE-SMR)	21
Encendido	8
Estárter carburador	13
F	
Frenos	55
G	
Grifo carburante	11
H	
Horquilla delantera	9
I	
Inactividad prolongada	88
Inyección	11
Instrumentos digital	14
L	
Limpieza pastillas	57
Limpieza disco freno	59
Limpieza filtro aire	34
Limpieza general	88
Líquido de refrigeración	10
Llenado instalaciones frenantes	60
Localización mandos	7
Lubricación cadena	50
Lubricación motor	10
M	
Mando cambio	19
Mando embrague	18
Mando freno delantero	17
Mando freno trasero	19
Modifica posición manillar	46
Mando gas	17
Montaje pastillas freno	57
N	
Neumáticos	9, 55
Nivel aceite horquilla	43, 45
Número de identificación del motociclo	5
P	
Parada del motociclo	27
Parada motor	22
Piñón salida cambio	8
Plegadura perno rueda	69
Premisa importante	3
Purga instalación frenante delantero	62-64
Purga instalación frenante trasero	65
R	
Radio rueda	69
Regulación palanca mandos frenos delantero	37
Regulación posición pedal freno trasero	38
Regulación cable mando gas	31
Regulación de las suspensiones según condiciones particulares de la pista	41
Regulación horquilla	42, 44
Regulación juego cojinetes de dirección	36
Regulador de tensión	33
Remoción rueda delantera	52
Remoción rueda trasera	54
Revisión ruedas	69
Rodaje	20
Ruedas	9, 52
S	
Sangrar el embrague hidráulico	40
Silenciador de descarga	67
Soporte lateral	12
Sustitución aceite motor y limpieza filtros	28
Sustitución boubilla de la placa	81
Sustitución del fluido	59
Sustitución refrigerante	30
Sustitución de los particulares	3
Sustitución de las boubillas del faro delantero	80
Sustitución de la boubilla del faro trasero	80
T	
Testigos	14
V	
Verificaciones después de la carrera	88



APPENDICE A

APPENDIX A

APPENDICE A

ANHANG A

APÉNDICE A

Husqvarna



TE-TC-TXC 310, 450, 510 - 2010

MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
 COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
 MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

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

	TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 3 ORE-AFTER FIRST 3 hours-APRÈS LES PREMIER 3 heures	OGN EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	SOSTTUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REEMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
	C (GIOCO CLEARANCE- JEAU) (•)			C (GIOCO- CLEARANCE- JEAU) (•)		S (#)		#
VALVOLE- VALVE- SOUPAPES								
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					C	S		#
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE DISTRIBUTION						S		#
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVEN GEAR- ENGRENAGE CONDUIIT DISTRIBUTION						C	x	#
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVING GEAR- ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION					C		x	#
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN TENSIONER- TENDEUR CHAÎNE DISTRIBUTION						C		#
SISTEMA DECOMPRESSORE- STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM- SYSTÈME DECOMPRESSEUR DÉMARRAGE					C		x	22
RACCORDO DI ASPIRAZIONE- INTAKE MANIFOLD- RACCORD ADMISSION			C		S			#
CILINDRO COMPLETO- CYLINDER ASSY.- CYLINDRE COMPL.						C	x	#
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.						C	S	#
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.						S		#
CUSCINETTI BASAMENTO- CRANKCASE BEARINGS- ROULEMENTS CARTERS						S		#
OLIO MOTORE- ENGINE OIL - HUILE MOTEUR	S		S					28
POMPA OLIO - OIL PUMP - POMPE HUILE					C			#
FILTRO OLIO/FILTRO A RETE- OIL FILTER CARTRIDGE/ NET OIL FILTER- FILTRE HUILE/ FILTRE A RESEAU	S, P		S, P					28
TUBAZIONE LUBRIFICAZIONE POMPA OLIO/BASAMENTO- OIL PUMP/CRANKCASE HOSE- TUYAU POMPE HUILE/ CARTERS						C		#
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE-					C			#
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	#
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBRAYAGE					C			#
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE					C			#
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C	S				x	50
INGRANAGGI AVVIAMENTO- STARTING GEARS - ENGRENAGE DÉMARRAGE						C	x	#

TE-TC 310, 450, 510 - 2010

KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT
von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR

MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

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

TEILE- PARTICULAR	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		
	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE- VER PAGINA
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
VENTIL- VÁLVULAS	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)			C (BETRIEBSSPIEL - JUEGO) (•)		S (#)		#
VENTILFEDER- RESORTES VÁLVULAS						C	x	#
TELLER, HALB KEGEL- CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS						C	x	#
KIPPHBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)- BALANCIN DE ASPIRACIÓN -ESCAPE						C	x	#
NOCKENWELLE- EJE DISTRIBUCIÓN						C		#
VENTILSTEUERUNGKETTE- CADENA DISTRIBUCIÓN					C	S		#
VENTILSTEUERUNGKETTGLEITBAHN- PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN						S		#
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD- ENGRENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN						C	x	#
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGRENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN					C		x	#
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN						C		#
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR					C		x	22
ANSCHLUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN			C		S			#
ZYLINDER KPL.- CILINDRO COMPLETO						C	x	#
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO					C	S		#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA						S		#
GEHAUSELAGER- COJINETE DE CARTER						S		#
MOTORÖL- ACEITE MOTOR	S		S					28
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE					C			#
WECHSELFILTER/ SIEBFILTER- FILTRO ACEITE MOTOR/ FILTRO DE RED	S, P		S, P			C		28
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA								#
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA				C				#
KUPPLUNGSCHIEBENHALTERNABE- 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			#
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE					C			#
RITZEL- PIÑÓN CADENA		C	S				x	50
ANLASSERANTRIEBSRAD- ENGRENAJE DE ARRANQUE					C		x	#
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE				L				#
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO			C				x	19



TE-TC-TXC 310, 450, 510 - 2010

MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

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

PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON 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 PREMIER 3 heures	OGN EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES		
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL - LEVIER DÉMARRAGE				L				#
PEDALE COMANDO CAMBIO - CLEAR CONTROL PEDAL - LEVIER COM. DE VITESSE			C					19
CANDELA ACCENSIONE - SPARK PLUG - BOUGIE D'ALLUMAGE			P	S				33
PIPETTA CANDELA - SPARK PLUG GAP - PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE				C				#
CARBURATORE- CARBURETOR- CARBURATEUR		P				R		#
VALVOLA GAS CARBURATORE- CARBURETOR THROTTLE VALVE - SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR						C		#
FILTRO ARIA- AIR FILTER- FILTRE À AIR		P, L						34-35
RADIATORI- RADIATORS- RADIATEURS		C						#
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER		C						30
TUBAZIONE RADIATORI/POMPA ACQUA- RADIATORS HOSE/WATER PUMP- TUYAU RADIATEURS/POMPE EAU		C						30
FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT		C					x	29
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				x	#
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C				#
CAVALLETTO LATERALE -SIDE STAND - BEGUILLE LATERALE		C						12
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT		C						51
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 E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERI GUIDON AVEC FIXAGE	C			C				46
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE				C				#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE				C			x	51
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SOSPENSION ARRIÈRE				C				#
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE		C					x	51
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE				L				#
AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR ARRIÈRE						R		#
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SOSPENSION ARRIÈRE		L						#
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.		C, L						31
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C (*)				R (#)		(*) 39

TE-TC 310, 450, 510 - 2010

KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT
von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR

MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

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

	COUPON-CUPÓN		COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON- CUPÓN		
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE- VER PAGINA
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO			P	S			x	33
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO				C				#
VERGASER- CARBURADOR		P				R		#
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVULA GAS CARBURADOR						C		#
LUFTFILTER- FILTRO AIRE		P, L						34-35
KÜHLER- RADIADORES		C						#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C						30
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE- TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA		C						30
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO		C					x	29
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES			C				x	#
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C			C				#
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C						12
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE		C						53
VORDERGABELLENKOPF, 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				46
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA				C				#
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA				C			x	53
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA				C				#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA		C					x	53
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA			L					#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO						R		#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA			L					#
GASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO		C, L						31
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C (+)				R		(+): 39
DECOMPRESSORKABEL UND GASGABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y GAS		C		L			x	21-31
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C				x	60
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C				S		37-61



TE-TC-TXC 310, 450, 510 - 2010

MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

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

PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON 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- APRES LES PREMIER 3 heures	OGN EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES		
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
CAVI DECOMPRESSORE E GAS- THROTTLE AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES- Câbles DECOMPRESSEUR ET GAZ		C		L			x	22-31
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT			C				x	58
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C				S		37-59
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE			C				x	58
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE		C				S		39-59
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS		C					x	54
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/CALIPER HOSES- TUYAU POMPE/ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE		C						59
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT		C				S	x	#
MATERIALE FONDOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT			S				x	67
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT		C					x	#
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOTES	C		C					69
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES					S		x	#
CORONA POSTERIORE - REAR DRIVE SPROCKET - COURONNE ARRIÈRE			S				x	#
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C		C					50
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAÎNE ARRIÈRE	C, L		S				x	50
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK- SERRAGE DES BOULONS	C			C				#

LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE

h: ORE- HOURS- HEURES

S: SOSTITUZIONE- REPLACEMENT

C: CONTROLLO- CHECK- CONTRÔLE

P: PULIZIA- CLEANING- NETTOYAGE

R: REVISIONE- OVERHAUL- REVISION

L: INGRASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE- GREASING/LUBRICATION- LUBRIFICATION/GRAISSAGE

MX: MOTOCROSS

EN: ENDURO

#: VEDERE IL MANUALE DI OFFICINA- SEE WORKSHOP MANUAL- VOIR MANUAL D'ATELIER

NOTE- NOTE- NOTE

SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO- VERY 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

TE-TC 310, 450, 510 - 2010 KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON-CUPÓN		COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON- CUPÓN		
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPUES DE LAS PRIMERAS 3 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE- VER PAGINA
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C				x	58
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C				S		39-59
BREMSELAEAGE- PASTILLAS FRENOS		C					x	56
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIONES FRENANTES		C						59
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE		C				S	x	#
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR			S				x	67
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C					x	#
RADSPRECHENSCHNITT- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C					69
RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS					S		x	#
KRANZ- CORONA TRASERA			S				x	#
SCHRAUBENZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C					50
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L		S				x	50
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C			C				#

LEGENDE- LEYENDA

h: STUNDEN- HORAS

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN- CONTROL

P: REINIGEN- LIMPIEZA

R: REVISION- REVISION

L: SCHMIERUNG/BESCHMEIERN- ENGRESAJE/LUBRICACIÓN

MX: MOTOCROSS

EN: ENDURO

#: SIEHE WERKSTATTHANDBUCH- 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- DESPUES DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL



SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010	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		
SMR 450, 510 - 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 5000 KM EVERY 5000 Km TOUS LES 5000 Km	OGNI 10000Km EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REEMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
SMR 450, 510 - 2010 - MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	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	23
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		29
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. PRIMARIE		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	#

(*):SOSTITUIRE OGNI 10000 Km O 40 ORE - REPLACE EVERY 10000Km OR 40 HOURS - REMPLACEMENT TOUS LES 10000 Km OU 40 HEURES

SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010

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		
SMR 450, 510 - 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRABE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 5000 KM CADA 5000 KM	ALLE 10000Km CADA 10000Km	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
SMR 450, 510 - 2010 -MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	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		#
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD- ENGENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN			C	X	#
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN			C		#
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN			C		#
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR			C	X	23
ANSCHLUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN		C	S	X	#
ZYLINDER KPL.- CILINDRO COMPLETO			C	X	#
KÖLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO			S (*)		#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA			S		#
GEHAUSELAGER- COJINETE DE CARTER			S		#
MOTORÖL/WECHSELFILTER- ACEITE MOTOR/FILTRO ACEITE MOTOR	S	S	S		29
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE			C		#
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA			C		#
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGEN. 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		50
ANLASSERANTRIEBSRAD- ENGENAJE DE ARRANQUE			C	X	#
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE			L		#
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO				X	20
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO	P		S		34
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO	C		C	X	#
VERGASER- CARBURADOR			P		#

(*)WECHSELN ALLE 10000 KM ODER 40 STUNDEN - SUBSTITUCION CADA 10000 Km O BIEN 40 HORAS



SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)				
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPO N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 5000 KM EVERY 5000 Km TOUS LES 5000 Km	OGNI 10000Km EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REEMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010 -MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	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		
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE			C		#
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C	S		50
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	20
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE		P	S		34
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE		C	C	X	#
CARBURATORE- CARBURETOR- CARBURATEUR			P		#
VALVOLA GAS CARBURATORE- CARBURETOR THROTTLE VALVE- SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR			C	X	#
FILTRO ARIA- AIR FILTER- FILTRE À AIR		PL	PL	X	35
RADIATORI- RADIATORS- RADIATEURS					
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER		C	C		31
TUBAZIONE RADIATORI/POMPA ACQUA- RADIATORS HOSE/WATER PUMP- TUYAU RADIATEURS/POMPE EAU		C	C		31
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS				X	#
PERNI FISS. TELAIO, 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		12
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT			C	X	51
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		46
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE			C		#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE			C	X	51
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SOSPENSION ARRIÈRE			C	X	#
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE	C	C		X	51

SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010

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		
SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRABE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 5000 KM CADA 5000 KM	ALLE 10000Km CADA 10000Km	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
SMR 450, 510- 2010 - MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVUJALA GAS CARBURADOR			C	X	#
LUFTFILTER- FILTRO AIRE		PL	PL	X	35
KÜHLER- RADIADORES			C		#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C	C		31
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE- TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA		C	C		31
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES				X	#
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C		C		#
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C			12
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE		C	C	X	51
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		46
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C		#
KETTENLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA			C	X	51
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C	X	#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA	C	C		X	51
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L	L		#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO			C		#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L			#
GASGRIFF KPL- MANDO GAS COMPLETO		CL			32
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL- MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C (...)	R (#)		(*) : 39
DECOMPRESSORKABEL UND GASGABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y GAS		C	L	X	23, 32
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C	X	58
VORDERBREMSSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C	S		37, 57
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C	X	58
HINTERBREMSSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C	S		39, 59
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS	C	C	C	X	56
BREMPUMPE -BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA -PINZA INSTALACIONES FRENANTES			C	X	59

A



SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)				
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 5000 KM EVERY 5000 Km TOUS LES 5000 Km	OGNI 10000km EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REEMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE* VOIR PAGE
SMR 450, 510-2010 -MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	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		
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS		L		#	#
AND GUDGEON PIN - CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE		CL	C		#
AMMORTIZZATORE POSTERIORE-REAR SHOCK ABSORBER-AMMORTISSEUR ARRIÈRE		C	R (#)		32
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.		C (*)			(*)39
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.					
CAVI DECOMPRESSORE E GAS- THROTTLE AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES- CÂBLES		C	L	X	23 - 32
DECOMPRESSEUR ET GAZ			C	X	58
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT		C	S		37 - 59
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE			C	X	58
AVANT		C	S		39 - 59
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE		C	C	X	58
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE		C	S		39 - 59
ARRIÈRE		C	C	X	56
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS	C	C	C	X	59
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP-CALIPER HOSES- TUYAU POMPE/			C	X	#
ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE			C	X	#
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT			C	X	#
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSONORISANT				X	67
SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT			C	X	#
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT		C	C	X	69
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C		C	X	#
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		50
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAÎNE ARRIÈRE	CL	CL	S		50
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK - CONTRÔLE SERRAGE DES		C	C		#
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

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

SMR 450, 510- 2010 - TE 250, 310, 450, 510 - 2010

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		
SMR 450, 510- 2010 - TE 310, 450, 510 - 2010 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010 - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA): SMR 450, 510- 2010; TE 310, 450, 510 - 2010	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 5000 KM CADA 5000 KM	ALLE 10000Km CADA 10000Km	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
SMR 450, 510- 2010 -MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE			C	X	#
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR				X	67
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C		X	#
RADSPEICHENSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C		69
RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS			C	X	#
KRANZ- CORONA TRASERA			S		#
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C	C	C		50
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	CL	CL	S		50
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C	C			#

LEGENDE- LEYENDA

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN- CONTROL

P: REINIGEN- LIMPIEZA

R: REVISION- REVISION

L: SCHMIERUNG- BESCHMEIREN- 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 GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL



MEMORANDUM

A



MEMORANDUM

A



