http://husqv.forumsactifs.com

Manuale d’officina
Workshop Manual
Manuel d’Atelier
Werkstatthandbuch
Manual de oficina

TE 250-450-510/2005,

TC 250-450-510/2005,

SM 400-450-510 R/2005

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

-

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

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

1a Edizione (11-2004)

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

1st Edition (11-2004)

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese décline toute résponsabilité pour erreurs évuntuelles 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 idicatif et pourraient ne pas correspondre au détail traité. Le copiage partiel ou totale de ce manuel sans autorisation écrite est strictement interdit.

1ére édition (11-2004)

Die **MV Agusta Motorcycles S.p.A.** - Varese lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, welche bei der Zusammenstellung dieses Handbuches entstanden sein können und behält sich ferner das Recht vor, alles, was sich an Änderungen durch die Weiterentwicklung ihrer Produkte ergeben sollte, in diesem Hendbuch anzuführen. Die wiedergegebenen Darstellungen sind indikativ und Könnten nicht genau dem betreffenden Teil entsprechen. Die Reproduktion, auch teilweise, der vorliegenden Harausgabe ohne vorheriger schriftlicher Genehmigung ist untersagt. Die an den Wettrennen jeder Art teilnehmenden Motorräder sind in allen deren Teilen von jeglicher Garantie ausgeschlossen.

1. Auflage (11-2004)

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

1° Ediciòn (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

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

TE 250-450-510/2005,
TC 250-450-510/2005,
SM 400-450-510 R/2005

Copyright by
MV Agusta Motorcycles S.p.A.
Servizio Assistenza Tecnica - Via Nino Bixio, 8
21024 Cassinetta di Biandronno (VA) - Italy
Tel. ++39 0332 254111- Fax ++39 0332 756509 -
www.husqvarna.it

USA model
Cagiva U.S.A.
2300 MARYLAND ROAD
WILLOW GROVE, PA 19090 - 4193
215 - 830 - 3300

1° Edizione - 1st Edition - 1ère édition - 1. Auflage - 1° Edición (11-2004)
Stampato in Italia - Printed in Italy - Imprimé en Italie - In Italien gedruckt - Impreso en Italia
Stampato N° - Print No. - Imprimé N.- Druckschriff Nr.- Impreso Nr. 8000 A4443

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

TE 250: ZCGH800AC5V006000
TE 450: ZCGH802BC5V006000
TE 510: ZCGH803CA5V006000
TC 250: ZCGH800AA5V052000
TC 450: ZCGH802BA5V052000
TC 510: ZCGH803CD5V052000
SM 400 R: ZCGH801AD5V006000
SM 450 R: ZCGH802BD5V006000
SM 510 R: ZCGH803CC5V006000

USA/CDN models
TE 250: ZCGTE250#5V006000
TE 450: ZCGTE450#5V006000
TE 510: ZCGTE510#5V006000
TC 250: ZCGTC250#5V052000
TC 450: ZCGTC450#5V052000
TC 450: ZCGTC510#5V052000
TC 510: ZCGTC510#5V006000
SM 450 R: ZCGSM450#5V006000
SM 510 R: ZCGSM510#5V006000

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Premessa

La presente pubblicazione, ad uso delle Stazioni di Servizio **HUSQVARNA**, è stata realizzata allo scopo di coadiuvare il personale autorizzato nelle operazioni di manutenzione e riparazione dei motocicli trattati. La perfetta conoscenza dei dati tecnici qui riportati è determinante al fine della più completa formazione professionale dell'operatore.

Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato.

In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:

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

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

 Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

Consigli utili

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

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

Norme generali sugli interventi riparativi

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Foreword

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



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



Possibility of damaging the vehicle and/or its components.



Additional information concerning the operation under way.

Useful suggestions

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

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

General instructions for repair work

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Introduction

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



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



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



Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

Conseils utiles

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

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

Normes générales de réparation

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Vorwort

Dieses Handbuch ist für die **HUSQVARNA**-Werkstätten bestimmt. Es soll für das Fachpersonal eine Hilfe bei der Wartung und den Reparaturen der Motorräder sein. Die genaue Kenntnis der hier enthaltenen technischen Daten ist ausschlaggebend für die professionelle Ausbildung des Fachpersonals.
Zur Erleichterung sind die verschiedenen Paragraphen mit schematischen Abbildungen versehen, die sich von Mal zu Mal auf das behandelte Argument beziehen.
Dieses Handbuch enthält informative Angaben besonderer Wichtigkeit:


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


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


Weitere Informationen für die in Ausführung befindliche Operation.

Nützliche Ratschläge

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

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

Allgemeine Vorschriften bei Reparaturen

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Premisa

Esta publicación, usada por las Estaciones de Servicio **HUSQVARNA**, se ha realizado con el fin de ayudar al personal autorizado para efectuar las operaciones de mantenimiento y reparación de motocicletas. El perfecto conocimiento de los datos técnicos que aqui se presentan es determinante para la completa formación profesional del mecánico. Con el fin de que sea una lectura comprensible, los párrafos se señalan con dibujos esquemáticos que ilustran el tema tratado. Se incluyen nuevas informaciones con significados específicos:



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



Posiblidad de dañar el vehiculo y/o sus componentes.



Otras informaciones acerca de la operación tratada.

Consejos útiles

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

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

Normas generales para las reparaciones

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE

TC





SMR

- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si intendono validi per tutti i modelli.
- Where not otherwise specified, data and instructions refer to all models.
- Si rien n'est spécifié, les donnéese et les instructions se réfèrent à tous les modéles.
- Falls nicht anders angegeben sind die technischen Daten und Anweisungen für sâmtliche Modelle gültig.
- Si no se especifica de otra manera, los datos y las prescripciones son válidos para todos los modelos.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE-USA/CDN

TE-USA/CDN Enduro



- Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si intendono validi per tutti i modelli.
- Where not otherwise specified, data and instructions refer to all models.
- Si rien n'est spécifié, les donnéese et les instructions se réfèrent à tous les modéles.
- Falls nicht anders angegeben sind die technischen Daten und Anweisungen für sâmtliche Modelle gültig.
- Si no se especifica de otra manera, los datos y las prescripciones son válidos para todos los modelos.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Sommario

Capitolo	Sezione
Avvertenze importanti	a
Generalità	A
Manutenzione	B
Inconvenienti e rimedi	C
Registrazioni e regolazioni	D
Operazioni generali	E
Smontaggio motore	F
Revisione motore	G
Rimontaggio motore	H
Telaio, sospensioni e ruote	I
Freni	L
Impianto elettrico	M
Raffreddamento motore	N
Istruzioni montaggio "KIT"	O
Frizione a comando idraulico	P
Parti Optional	Q
Attrezzatura specifica	W
Coppie di serraggio	X
Note per modelli USA/CDN-AUS	Z

Index

Chapitre	Section
Avis important	a
Notes générales	A
Entretien	B
Inconvenients et remedes	C
Réglages et calages	D
Opérations générales	E
Décomposition moteur	F
Révision moteur	G
Récomposition moteur	H
Chassis, suspensions et roues	I
Freins	L
Installation électrique	M
Refroidissement moteur	N
Instructions d'assemblage "KIT"	O
Embrayage à commande hydraulique	P
Elements en option	Q
Outillage spécial	W
Couples de serrage	X
Note pour les modèles USA/CDN-AUS	Z

Summary

Chapter	Section
Important notices	a
General	A
Maintenance	B
Troubles and remedies	C
Settings and adjustments	D
General operations	E
Engine disassembly	F
Engine overhauling	G
Engine re-assembly	H
Frame, suspensions and wheels	I
Brakes	L
Electric system	M
Engine cooling system	N
"KITS" assembling instructions	O
Hydraulic control clutch	P
Optional Parts List	Q
Specific tools	W
Torque wrench settings	X
Notes for USA/CDN-AUS models	Z

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Sektion
Wichtige Anweisungen	a
Allgemeines	A
Wartung	B
Störungen und Behebung	C
Einstellungund Einregulierungen	D
Allgemeine arbeiten	E
Motorausbau	F
Motorueberholung	G
Wiederzusammenbau des motors	H
Rahmen, Anfhängungen und räder	I
Bremsen	L
Elektrische anlage	M
Motorkühlung	N
Ausbildungen von montage "KIT"	O
Hydraulischer Kupplung	P
Extra- Teile	Q
Spezifische Ausrustung	W
Anziehmoment	X
Anmerkung für Modell USA/CDN-AUS	Z

Indice

Capítulo	Sección
Advertencias importantes	a
Generalidades	A
Mantenimiento	B
Inconveniente y remedios	C
Ajustes y regulaciones	D
Operaciones generales	E
Descomposición del motor	F
Revision motor	G
Reensemblaje del motor	H
Bastidor, suspension y ruedas	I
Frenos	L
Sistema eléctrico	M
Sistema de refrigeración del motor	N
Instrucciones de montaje "KIT"	O
Embrague de accionamiento hidraulico	P
Partes opcionales	Q
Herramentas especficas	W
Pares de torsion	X
Note por los modelos USA/CDN-AUS	Z

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

a

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





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

1) The **TE** and **TC** models are guaranteed **COMPETITION** motorcycles exempt from functional defects; the suggested maintenance table for competition use is shown on chapter B.

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

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

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

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Il modelli **SMR** possono essere utilizzati, in alternativa:
a) come motociclo **DA COMPETIZIONE** garantito esente da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata al capitolo B

oppure

b) come motociclo **STRADALE** e pertanto COPERTO da garanzia a condizione che vengano **TASSATIVAMENTE** rispettate le prescrizioni della tabella di manutenzione riportata al capitolo B.

The **SMR** models can be used, alternatively:
a) as a guaranteed **COMPETITION** motorcycle exempt from functional defects; the suggested maintenance table for competition use is shown on chapter B

or

b) as a ROAD motorcycle and thus **COVERED** by guarantee on the condition that the prescribed maintenance table on chapter B is **EXACTLY** respected.

Les modèles **SMR** peut être utilisé, en alternative:
a) comme motocycle **PAR COMPÉTITION** garantie exempté de défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif est reporté au chapitre B

ou

c) comme motocycle **ROUTIER** et donc COUVERT par garantie à la condition que les prescriptions du tableau d'entretien qu'il se trouve au chapitre B soient respectées **SCRUPULEUSEMENT**.

Das Motorrad modelliert **SMR** , es kann benutzt werden, als Alternative:
a) wie **WETTBEWERB** Motorrad und also garantiert frei von Funktionsstörungen; die Tabelle von Wartung, die für wettkämpferischen Gebrauch beraten wird, ist zur Kapitel B in dieser Fall

oder

b) wie **STRAßEN** Motorrad und also Garantie DECKE, unter Bedingung, die ihr **ABSOLUT** die Hinweise von der Tabelle von Wartung beachtet werdet, die es zur Kapitel B ist.

Los modelos **SMR** pueden ser utilizados, en alternativa:
a) como motociclo **DE COMPETICIÓN** garantizada eximida por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra en el capitulo B

o bien

b) como motociclo **PARA USO VIAL** y por tanto CUBIERTO por garantía a condición que sean respetadas **ESCRUPULOSAMENTE** las prescripciones del tablero de manutención que se encuentran en el capitulo B.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



AVVERTENZE IMPORTANTI
IMPORTANT NOTICES
AVIS IMPORTANT
WICHTIGE ANWEISUNGEN
ADVERTENCIAS IMPORTANTES

http://husqv.forumsactifs.com

***** Questo motociclo non é 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.

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.

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.

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.

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.

***** Questo motociclo non é stato progettato per uso urbano e non é dotato di elettroventola e termostato. Lunghe soste al semafo-ro con il motore acceso possono causare un surriscaldamento di quest'ultimo con l'ebollizione dell'acqua del radiatore.

This motorcycles was not designed for urban use and is not equiped with a cooling fan and thermostat. Long stops at the traffic lights can cause overheating and the boiling of radiator water.

Cette motocyclette n'était pas projeté pour l'emploi urbain et n'est pas fourni de électroventilateur et thermostat. Longs stationnements au sémaphore avec le moteur brulant peuvent provoquer un surchauffage du moteur avec l'ébullition de l'eau dans le radiateur.

Dieses Motorrad wurde nicht für einen städtischen Gebrauch gelernt und also ist es unversorgt von Elektrobelüfter und Thermostat. Lange Haltestellen zur Verkehrsampel mit dem entzündeten Motor sie können eine Überheizung von dieses letzten verursachen, sie verursachen hier deshalb Wasser in den Heizkörpern kochen.

Este motociclo no ha sido planeado por un empleo urbano y no es dotado de electroventilador y termostato. Largas paradas al semáforo con el motor encendido pueden causar un sobrecalentamiento de este último con la ebullición del agua en el radiador.

***** 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.

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.

Cette motocyclette présent un setup pour les competitions et donc le maximum des performances sont garantis avec seulement un pilote. L'utilisation dans les circuits ou toutterrain avec un passager n'est pas conseillé.

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.

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.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

***** 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.

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.

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

IMMER erinnern, daß diese Motorräder für die Wettkämpfe geplant wurden, das heißt für einen sehr verschiedenen Gebrauch von jenes Straßen.

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.







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

* Per mantenere la “Garanzia di Funzionamento” del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato nel capitolo B eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate HUSQVARNA. Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la mano-dopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente.La garanzia DECADE in caso di noleggio del motociclo.

Note
Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.
Z: n° denti

A: Austria
AUS: Australia
B: Belgio
BR: Brasile
CDN: Canada
CH: Svizzera
D: Germania
E: Spagna
F: Francia
FIN: Finlandia
GB: Gran Bretagna
I: Italia
J: Giappone
USA: Stati Uniti d’America
Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

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

Notes
References to the “left” or “right” of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.
Z: number of teeth

A: Austria
AUS: Australia
B: Belgium
BR: Brazil
CDN: Canada
CH: Switzerland
D: Germany
E: Spain
F: France
FIN: Finland
GB: Great Britain
I: Italy
J: Japan
USA: United States of America
Where not specified, alla the data and the instructions are referred to any and all the Countries.

* Pour maintenir la “Garantie de Fonctionnement” du véhicule, le Client doit suivre le programme d’entretien indiqué sur le chapitre B 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.
La garantie DÉCHOIT en cas de location du motocycle.

Avis
Les indications “droite” et “gauche” se refèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.
Z: numéro dents

A: Autriche
AUS: Australie
B: Belgique

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



BR: Brasile
CDN: Canada
CH: Suisse
D: Allemagne
E: Espagne
F: France
FIN: Finlande
GB: Grand Bretagne
I: Italie
J: Japon
USA: Etas Units d'Amerique
Si non différemment spécifié, les données et les instructions sont valables pour tous les Pays.

* Um die "Garantie von Funktionieren" des Fahrzeuges zu erhalten, muß der Kunde dem Programm von Wartung folgen das auf ihn auf dem Kapitel B 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. Die Garantie verfällt bei Vermietung des Kraftrades.

Anmerkung
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: Schweize
D: Deutschland
E: Spanien
F: Frankreich
FIN: Finnland
GB: Groos Britan
I: Italien
J: Japan
USA: Vereinigte Staten von Amerika
Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder.

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

Notas
Las indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.
Z: nùmero dientes

A: Austria
AUS: Australia
B: Bélgica
BR: Brasil
CDN: Canadà
CH: Suiza
D: Alemania
E: España
F: Francia
FIN: Finlandia
GB: Gran Bretaña
I: Italia
J: Japòn
USA: Estados Unidos
A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



AVVERTENZE IMPORTANTI
IMPORTANT NOTICES
AVIS IMPORTANT
WICHTIGE ANWEISUNGEN
ADVERTENCIAS IMPORTANTES

http://husqv.forumsactifs.com

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

A

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Motore A.4
Distribuzione A.4
Alimentazione A.4
Lubrificazione A.4
Raffreddamento A.4
Accensione A.4
Avviamento A.4
Trasmissione A.9- A.10
Telaio A.19
Sospensioni A.19
Freni A.19
Ruote A.19
Pneumatici A.19
Impianto accensione- impianto elettrico A.24
Pesi A.26
Ingombri A.26
Rifornimenti A.28

Engine A.5
Timing system A.5
Fuel feeding A.5
Lubrication A.5
Cooling A.5
Ignition A.5
Starting A.5
Transmission A.11- A.12
Frame A.20
Suspensions A.20
Brakes A.20
Wheels A.20
Tires A.20
Ignition system- electric system A.24
Weights A.26- A.27
Overall dimensions A.26-A.27
Capacities A.28

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

GENERALITA
GENERAL
NOTES GENERALES
ALLGEMEINES
GENERALIDADES

http://husqv.forumsactifs.com



Moteur A.6
Distribution A.6
Alimentation A.6
Lubrification A.6
Refroidissement A.6
Allumage A.6
Demarrage A.6
Transmission A.13
Cadre A.21
Suspensions A.21
Freins A.21
Roues A.21
Pneus A.21
Systeme d'allumage- systeme électrique A.24
Poids A.26
Dimensions A.26
Ravitaillements A.29

Motor A.7
Ventilsteueren A.7
Kraftstoffzufuhr A.7
Schmierung A.7
Kühlung A.7
Zündung A.7
Anlasser A.7
Antrieb A.15- A.16
Fahrgestell A.22
Radfederung A.22
Bremsen A.22
Rader A.22
Reifen A.22
Zundungsanlage- Elektrischesanlage A.25
Gewichte A.26
Dimensiones A.26
Nachfuellungen A.29

Motor A.8
Distribución A.8
Alimentación A.8
Lubricación A.8
Enfriamiento A.8
Encendido A.8
Puesta en marcha A.8
Transmisión A.17- A.18
Bastidor A.23
Suspensiones A.23
Frenos A.23
Ruedas A.23
Neumaticos A.23
Instalación de encendido- instalación electrica A.25
Pesos A.26
Dimensiones A.26
Capacidades A.30

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTORE
Monocilindrico a 4 tempi
Alesaggio (250) ..... mm 76
Alesaggio (400) ..... mm 91,5
Alesaggio (450-510) ..... mm 97
Corsa (250) ..... mm 55
Corsa (400-450) ..... mm 60,76
Corsa (510) ..... mm 67,8
Cilindrata (250) ..... cm^3 249,5
Cilindrata (400) ..... cm^3 399,53
Cilindrata (450) ..... cm^3 449
Cilindrata (510) ..... cm^3 501,03
Rapporto di compressione (250- 510) 12,5:1
Rapporto di compressione (400-450) 12:1

DISTRIBUZIONE
Doppio a camme in testa; 4 valvole.
Inclinazione valvole rispetto all'asse del cilindro:
ASPIRAZIONE ..... 12°
SCARICO ..... 13°
Gioco valvole
ASPIRAZIONE ..... 0,10-0,15 mm
SCARICO ..... 0,15-0,20 mm

ALIMENTAZIONE
Per gravità
Depurazione dell'aria mediante filtro a secco

Tipo carburatore (250) ..... "Keihin" FCR-MX 37 con pompa di ripresa e sensore T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensore posizione valvola gas)
Tipo carburatore (SM400 R) ..... "Mikuni" TMR 38 con pompa di ripresa e sensore T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensore posizione valvola gas)
Tipo carburatore (450-510) ..... "Keihin" FCR-MX 41 con pompa di ripresa e sensore T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensore posizione valvola gas)

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

RAFFREDDAMENTO
A liquido con doppio radiatore

ACCENSIONE
Elettronica a scarica capacitiva, con anticipo variabile a controllo digitale
Tipo candela ..... "NGK" CR8EB
Distanza elettrodi candela ..... 0,7 mm

AVVIAMENTO (TE) ..... elettrico ed a pedale (con alzavalvole automatico)
AVVIAMENTO (TC, SMR) ..... elettrico (con alzavalvole automatico) *

*: avviamento a pedale a richiesta (pagina O.22)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ENGINE
4-stroke, single cylinder
Bore (250)..... 2.99 in.
Bore (400)..... 3.6 in.
Bore (450-510)..... 3.81 in.
Stroke (250)..... 2.17 in.
Stroke (400-450)..... 2.39 in.
Stroke (510)..... 2.67 in.
Displacement (250)..... 15.22 cu. in.
Displacement (400)..... 24.37 cu. in.
Displacement (450)..... 27.39 cu. in.
Displacement (510)..... 30.56 cu. in.
Compression ratio (250- 510)..... 12,5:1
Compression ratio (400-450)..... 12:1

TIMING SYSTEM
Double overhead camshaft; 4 valves
Valve angle in relation to cylinder:
INLET..... 12°
EXHAUST..... 13°

Valve clearance with cold engine
INLET..... 0.004-0.006 in.
EXHAUST..... 0.006-0.008 in.

FUEL FEEDING
Gravity
Dry type air filter

Carburetor type (250)..... "Keihin" FCR-MX 37 with acceleration pump and T.P.S. (Throttle Position Sensor)
Carburetor type (SM 400 R)..... "Mikuni" TMR 38 with acceleration pump and T.P.S. (Throttle Position Sensor)
Carburetor type (450-510)..... "Keihin" FCR-MX 41 with acceleration pump and T.P.S. (Throttle Position Sensor)

LUBRICATION
Type..... Dry sump with two oil pump rotors and cartridge filter

COOLING
By fluid with double cooler

IGNITION
Electronic with capacitive discharge; Digital controlled variable spark advance
Spark plug type..... "NGK" CR8EB
Spark plug gap..... 0.027 in.

STARTING (TE)..... electric and kick start (with automatic decompressor)
STARTING (TC, SMR)..... electric (with automatic decompressor) *

*: kick start upon request (page O.22)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTEUR
Un cylindre à 4 temps

Alésage (250)	mm 76
Alésage (400)	mm 91,5
Alésage (450-510)	mm 97
Course (250)	mm 55
Course (400-450)	mm 60,76
Course (510)	mm 67,8
Cylindrée (250)	cm^3 249,5
Cylindrée (400)	cm^3 399,53
Cylindrée (450)	cm^3 449
Cylindrée (510)	cm^3 501,03
Rapport volumetrique (250-510)	12,5:1
Rapport volumetrique (400-450)	12:1

DISTRIBUTION
Double arbre à cames en la culasse; 4 soupapes
Inclinaison des soupapes par rapport à l'axe du cylindre:

ADMISSION	12°
ECHAPPEMENT	13°

Jeu des soupapes à moteur froid:

ADMISSION	0,10-0,15 mm
ECHAPPEMENT	0,15-0,20 mm

ALIMENTATION
Par gravité
Dépuration de l'air par filtre à sec

Type carburateur (250)	"Keihin" FCR-MX 37 avec pompe de reprise et T.P.S. (Throttle Position Sensor: Capteur position du papillon carburateur)
Type carburateur (SM 400R)	"Mikuni" TMR 38 avec pompe de reprise et T.P.S. (Throttle Position Sensor: Capteur position du papillon carburateur)
Type carburateur (450-510)	"Keihin" FCR-MX 41 avec pompe de reprise et T.P.S. (Throttle Position Sensor: Capteur position du papillon carburateur)

LUBRIFICATION

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

REFROIDISSEMENT
Refroidissement par liquide avec double radiateur

ALLUMAGE
Electronique à décharge capacitive, avec avance à l'allumage variable par contrôle digital

Bougie type	"NGK" CR8EB
Distance électrodes bougie	0,7 mm

DEMARRAGE (TE)	éléctrique et a pédale (avec dispositif de décompression automatique)
DEMARRAGE (TC, SMR)	éléctrique (avec dispositif de décompression automatique) *

*: demarrage a pédale sur demande (page O.22)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTOR
Einzylinder-Viertakter
Bohrung (250) ..... mm 76
Bohrung (400) ..... mm 91,5
Bohrung (450-510) ..... mm 97
Hub (250) ..... mm 55
Hub (400-450) ..... mm 60,76
Hub (510) ..... mm 67,8
Hubraum (250) ..... cm^3 249,5
Hubraum (400) ..... cm^3 399,53
Hubraum (450) ..... cm^3 449
Hubraum (510) ..... cm^3 501,03
Verdichtungsverhältnis (250-510) 12,5:1
Verdichtungsverhältnis (400-450) 12:1

VENTILSTEUERUNG
Doppel obenliegenderNockenwelle; 4 Ventile
Ventilneigung in Bezug auf die Zylinderachse:
ANSAUGSEITE ..... 12°
AUSPUFFSEITE ..... 13°

Ventilspiel bei kaltem Motor:
ANSAUGSEITE ..... 0,10-0,15 mm
AUSPUFFSEITE ..... 0,15-0,20 mm

KRAFTSTOFFZUFUHR
Schwerkraftversorgung
Luftreinigung über Trockenfilter

Vergaser typ (250) ..... "Keihin" FCR-MX 37 mit Rückholpumpe und T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensor für Vergaser Gasdrossel)
Vergaser typ (TC 250 - SM 400 R) ..... "Mikuni" TMR 38 mit Rückholpumpe und T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensor für Vergaser Gasdrossel)
Vergaser typ (450-510) ..... "Keihin" FCR-MX 41 mit Rückholpumpe und T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensor für Vergaser Gasdrossel)

SCHMIERUNG
Typ ..... zu trockenem Gehäuse mit Doppel Buckel pumpe und Filtereinsatz

KÜHLUNG
Flüssigkeitskühlung mit Doppelkühler.

ZÜNDUNG
Elektronisch mit kapazitiver Entladung, variabler Vorverstellung mit Digitalkontrolle
Zündkerze typ ..... "NGK" CR8EB
Elektrodenabstand ..... 0,7 mm

ANLASSEN (TE) ..... elektrisch und kick starter (mit Dekompressionvorrichtung)
ANLASSEN (TC, SMR) ..... elektrisch (mit Dekompressionvorrichtung) *

*: Kick start auf Anfrage (Seite O.22)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTOR
Monocilíndrico de 4 tiempos
Díametro cilindro (250) ..... mm 76
Díametro cilindro (400) ..... mm 91,5
Díametro cilindro (450- 510) ..... mm 97
Carrera (250) ..... mm 55
Carrera (400-450) ..... mm 60,76
Carrera (510) ..... mm 67,8
Cilindrata (250) ..... cm^3 249,5
Cilindrata (400) ..... cm^3 399,53
Cilindrata (450) ..... cm^3 449
Cilindrata (510) ..... cm^3 501,03
Relación de compresión (250- 510) 12,5:1
Relación de compresión (400-450) 12:1

DISTRIBUCIÓN
Doble eje de levas en culata; 4 válvulas.
Inclinación de las válvulas respecto al eje del cilindro:
ASPIRACION ..... 12°
ESCAPE ..... 13°

Juego valvulas con motor frío:
ASPIRACION ..... 0,10-0,15 mm
ESCAPE ..... 0,15-0,20 mm

ALIMENTACIÓN
Por gravedad
Depuración del aire mediante filtro de capa seca

Carburador tipo (TE 250) ..... "Keihin" FCR-MX 37 con bomba de aceleración y T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensor posición de la válvula gas carburador)
Carburador tipo (TC 250 - SM 400 R) ..... "Mikuni" TMR 38 con bomba de aceleración y T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensor posición de la válvula gas carburador)
Carburador tipo (450-510) ..... "Keihin" TMR 41 con bomba de aceleración y T.P.S. (Throttle Position Sensor: Sensor posición de la válvula gas carburador)

LUBRICACIÓN
Tipo ..... de cárter seco con dos bombas a lóbulos y filtro a cartucho

ENFRIAMIENTO
Por líquido con doble radiador

ENCENDIDO
Electrónica de descarga capacitiva con anticipo variable de control digital
Bujía tipo ..... "NGK" CR8EB
Distancia electrodos bujía ..... 0,7 mm

PUESTA EN MARCHA (TE) ..... electrico y a pedal (con dispositivo de descompresión automático)
PUESTA EN MARCHA (TC, SMR) ..... electrico (con dispositivo de descompresión automático) *

*: puesta en marcha a pedal bajo pedido (página O.22)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

TRASMISSIONE
Frizione: multidisco in bagno d'olio con comando idraulico
Cambio: a 5 (TC) o 6 (TE-SMR) rapporti con ingranaggi sempre in presa
Trasmissione fra motore e albero primario del cambio ad ingranaggi con dentatura diritta

Trasmissione primaria
Pignone motore (250).....z 24
Pignone motore (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) ....z 21 *

Corona frizione (250).....z 88
Corona frizione (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) .....z 66 *

Rapporto di trasmissione (250)..... 3,666
Rapporto di trasmissione
(TE-TC-SMR 450/510; SMR 400).....3,142 *

Rapporti cambio (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 cambio (TC)
1a velocità.....1,866 (z 28/15)
2a velocità.....1,529 (z 26/17)
3a velocità.....1,263 (z 24/19)
4a velocità.....1,086 (z 25/23)
5a velocità.....0,954 (z 21/22)

Trasmissione secondaria
Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante catena da 5/8" x 1/4" (con OR per modelli TE, SMR)

Pignone uscita cambio (TC-TE 250) ..... z 13
Pignone uscita cambio (TE 450-510) ..... z 14
Pignone uscita cambio (TC 450-510, SMR 400-
450-510).....z 15

Corona sulla ruota (TC 250, TE 250-450-510,
TC 450).....z 50
Corona sulla ruota (TC 510) .....z 47
Corona sulla ruota (SMR 400-450-510) .....z 42 *

Rapporto di trasmissione (TC-TE 250) 3,846
Rapporto di trasmissione (TE 450-510) 3,571
Rapporto di trasmissione (TC 450) 3,333
Rapporto di trasmissione (TC 510) 3,133
Rapporto di trasmissione (SMR 400-450-510).....2,800 *

Dimensioni catena di trasmissione .....5/8"x1/4"

*: sostituisce quanto riportato sul libretto uso e manutenzione N. 8000 A4442 (pagine 30, 32)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rapporti totali di trasmissione

1a velocità (TE 250)	28,205
1a velocità (TE 450)	22,449
1a velocità (TE 510)	21,769
1a velocità (TC 250)	26,325
1a velocità (TC 450)	19,555
1a velocità (TC 510)	17,825
1a velocità (SMR 400)*	17,600
1a velocità (SMR 450)	17,600
1a velocità (SMR 510)	17,066
2a velocità (TE 250)	22,721
2a velocità (TE 450)	18,084
2a velocità (TE 510)	17,536
2a velocità (TC 250)	21,569
2a velocità (TC 450)	16,022
2a velocità (TC 510)	14,605
2a velocità (SMR 400)*	14,178
2a velocità (SMR 450)	14,178
2a velocità (SMR 510)	13,748
3a velocità (TE 250)	18,803
3a velocità (TE 450)	14,966
3a velocità (TE 510)	14,512
3a velocità (TC 250)	17,814
3a velocità (TC 450)	13,233
3a velocità (TC 510)	12,062
3a velocità (SMR 400)*	11,733
3a velocità (SMR 450)	11,733
3a velocità (SMR 510)	11,377
4a velocità (TE 250)	15,329
4a velocità (TE 450)	12,200
4a velocità (TE 510)	11,831
4a velocità (TC 250)	15,329
4a velocità (TC 450)	11,387
4a velocità (TC 510)	10,004
4a velocità (SMR 400)*	9,565
4a velocità (SMR 450)	9,565
4a velocità (SMR 510)	9,275
5a velocità (TE 250)	12,974
5a velocità (TE 450)	10,326
5a velocità (TE 510)	10,014
5a velocità (TC 250)	13,461
5a velocità (TC 450)	10,000
5a velocità (TC 510)	9,115
5a velocità (SMR 400)*	8,096
5a velocità (SMR 450)	8,096
5a velocità (SMR 510)	7,851
6a velocità (TE 250)	11,491
6a velocità (TE 450)	9,146
6a velocità (TE 510)	8,869
6a velocità (SMR 400)*	7,170
6a velocità (SMR 450)	7,170
6a velocità (SMR 510)	6,953

*: sostituisce quanto riportato sul libretto uso e manutenzione N. 8000 A4442 2 (pagine 34-36)

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

TRANSMISSION
Multi-plate clutch in oil bath, hydraulic control
5-speed (TC) or 6-speed (TE-SMR) gearbox, constant mesh gear type
Drive between engine and gearbox main shaft by straight toothed

Primary drive
Drive pinion gear (250) ..... z 24
Drive pinion gear (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) ..z 21 *

Clutch ring gear (250) ..... z 88
Clutch ring gear (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) ....z 66 *

Transmission ratio (250) 3,666
Transmission ratio
(TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) ..... 3,142 *

Gearbox ratios (TE-SMR)
1st gear ..... 2,000 (z 28/14)
2nd gear ..... 1,611 (z 29/18)
3rd gear ..... 1,333 (z 24/18)
4th gear ..... 1,086 (z 25/23)
5th gear ..... 0,920 (z 23/25)
6th gear ..... 0,814 (z 22/27)

Gearbox ratios (TC)
1st gear ..... 1,866 (z 28/15)
2nd gear ..... 1,529 (z 26/17)
3rd gear ..... 1,263 (z 24/19)
4th gear ..... 1,086 (z 25/23)
5th gear ..... 0,954 (z 21/22)

Final drive
Drive between gearbox and rear wheel by 5/8" x 1/4" chain (with OR for TE, SMR models).

Transmission sprocket (TC-TE 250)..... z 13
Transmission sprocket (TE 450-510)..... z 14
Transmission sprocket (TC 450-510,
SMR 400-450-510)..... z 15

Rear wheel sprocket
(TC 250, TE 250-450-510, TC 450)..... z 50
Rear wheel sprocket
(TC 510)..... z 47
Rear wheel sprocket
(SMR 400-450-510)..... z 42 *

Transmission ratio (TC-TE 250) 3,846
Transmission ratio (TE 450-510) 3,571
Transmission ratio (TC 450) 3,333
Transmission ratio (TC 510) 3,133
Transmission ratio (SMR 400-450-510) ..... 2,800 *

Rear chain size..... 5/8"x1/4"

*: replace data on owner's manual no. 8000 A4442 (pages 30, 32)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Total drive ratios

1st gear (TE 250)	28,205
1st gear (TE 450)	22,449
1st gear (TE 510)	21,769
1st gear (TC 250)	26,325
1st gear (TC 450)	19,555
1st gear (TC 510)	17,825
1st gear (SMR 400) *	17,600
1st gear (SMR 450)	17,600
1st gear (SMR 510)	17,066
2nd gear (TE 250)	22,721
2nd gear (TE 450)	18,084
2nd gear (TE 510)	17,536
2nd gear (TC 250)	21,569
2nd gear (TC 450)	16,022
2nd gear (TC 510)	14,605
2nd gear (SMR 400) *	14,178
2nd gear (SMR 450)	14,178
2nd gear (SMR 510)	13,748
3rd gear (TE 250)	18,803
3rd gear (TE 450)	14,966
3rd gear (TE 510)	14,512
3rd gear (TC 250)	17,814
3rd gear (TC 450)	13,233
3rd gear (TC 510)	12,062
3rd gear (SMR 400) *	11,733
3rd gear (SMR 450)	11,733
3rd gear (SMR 510)	11,377
4th gear (TE 250)	15,329
4th gear (TE 450)	12,200
4th gear (TE 510)	11,831
4th gear (TC 250)	15,329
4th gear (TC 450)	11,387
4th gear (TC 510)	10,004
4th gear (SMR 400) *	9,565
4th gear (SMR 450)	9,565
4th gear (SMR 510)	9,275
5th gear (TE 250)	12,974
5th gear (TE 450)	10,326
5th gear (TE 510)	10,014
5th gear (TC 250)	13,461
5th gear (TC 450)	10,000
5th gear (TC 510)	9,115
5th gear (SMR 400) *	8,096
5th gear (SMR 450)	8,096
5th gear (SMR 510)	7,851
6th gear (TE 250)	11,491
6th gear (TE 450)	9,146
6th gear (TE 510)	8,869
6th gear (SMR 400) *	7,170
6th gear (SMR 450)	7,170
6th gear (SMR 510)	6,953

*: replace data on owner's manual no. 8000 A4442 (pages 34-36)

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

TRANSMISSION
Embrayage multidisque en bain d'huile avec commande hydraulique
Boîte de vitesse à 5 (TC) ou 6 (TE-SMR) rapports avec engrenages en prise constante
Transmission entre moteur et arbre primaire à engrenages à dents droites

Transmission primaire
Pignon moteur (250)..... z 24
Pignon moteur (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400)..... z 21 *

Couronne embrayage (250)..... z 88
Couronne embrayage
(TE-TC-SMR 450/510; SMR 400)..... z 66 *

Rapport de transmission (250)..... 3,666
Rapport de transmission
(TE-TC-SMR 450/510; SMR 400)..... 3,142 *

Rapport de la boîte (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)

Rapport de la boîte (TC)
1ère vitesse..... 1,866 (z 28/15)
2ème vitesse..... 1,529 (z 26/17)
3ème vitesse..... 1,263 (z 24/19)
4ème vitesse..... 1,086 (z 25/23)
5ème vitesse..... 0,954 (z 21/22)

Transmission secondaire
Transmission entre la boîte de vitesse et la roue arrière par l'intemédiaire d'une chaîne de 5/8" x 1/4" (avec bagues d'étanchéité pour modèles TE, SMR).

Pignon sortie boîte de vitesse (TC-TE 250)..... z 13
Pignon sortie boîte de vitesse (TE 450-510)..... z 14
Pignon sortie boîte de vitesse (TC 450-510,
SMR 400-450-510)..... z 15

Couronne sur la roue (TC 250, TE 250-450-510,
TC 450)..... z 50
Couronne sur la roue (TC 510)..... z 47
Couronne sur la roue (SMR 400-450-510)..... z 42 *

Rapport de transmission (TC-TE 250) 3,846
Rapport de transmission (TE 450-510) 3,571
Rapport de transmission (TC 450) 3,333
Rapport de transmission (TC 510) 3,133
Rapport de transmission (SMR 400-450-510) .....2,800 *

Chaîne d'entraînement..... 5/8"x1/4"

*: Il remplace la donnée reportée sur le livret d'utilisation et entretien N. 8000 A4442 (pages 30, 32)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rapport total de transmission

1ère vitesse (TE 250)	28,205
1ère vitesse (TE 450)	22,449
1ère vitesse (TE 510)	21,769
1ère vitesse (TC 250)	26,325
1ère vitesse (TC 450)	19,555
1ère vitesse (TC 510)	17,825
1ère vitesse (SMR 400) *	17,600
1ère vitesse (SMR 450)	17,600
1ère vitesse (SMR 510)	17,066
2ème vitesse (TE 250)	22,721
2ème vitesse (TE 450)	18,084
2ème vitesse (TE 510)	17,536
2ème vitesse (TC 250)	21,569
2ème vitesse (TC 450)	16,022
2ème vitesse (TC 510)	14,605
2ème vitesse (SMR 400) *	14,178
2ème vitesse (SMR 450)	14,178
2ème vitesse (SMR 510)	13,748
3ème vitesse (TE 250)	18,803
3ème vitesse (TE 450)	14,966
3ème vitesse (TE 510)	14,512
3ème vitesse (TC 250)	17,814
3ème vitesse (TC 450)	13,233
3ème vitesse (TC 510)	12,062
3ème vitesse (SMR 400)*	11,733
3ème vitesse (SMR 450)	11,733
3ème vitesse (SMR 510)	11,377
4ème vitesse (TE 250)	15,329
4ème vitesse (TE 450)	12,200
4ème vitesse (TE 510)	11,831
4ème vitesse (TC 250)	15,329
4ème vitesse (TC 450)	11,387
4ème vitesse (TC 510)	10,004
4ème vitesse (SMR 400) *	9,565
4ème vitesse (SMR 450)	9,565
4ème vitesse (SMR 510)	9,275
5ème vitesse (TE 250)	12,974
5ème vitesse (TE 450)	10,326
5ème vitesse (TE 510)	10,014
5ème vitesse (TC 250)	13,461
5ème vitesse (TC 450)	10,000
5ème vitesse (TC 510)	.9,115
5ème vitesse (SMR 400) *	8,096
5ème vitesse (SMR 450)	8,096
5ème vitesse (SMR 510)	7,851
6ème vitesse (TE 250)	11,491
6ème vitesse (TE 450)	9,146
6ème vitesse (TE 510)	8,869
6ème vitesse (SMR 400) *	7,170
6ème vitesse (SMR 450)	7,170
6ème vitesse (SMR 510)	6,953

*: Il remplace la donnée reportée sur le livret d'utilisation et entretien N. 8000 A4442 (page 34-36)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ANTRIEB
Mehrscheiben-Ölbadkupplung.
5-Gang (TC) oder 6-Gang (TE-SMR) Getriebe mit Zahnrädern in ständigem Eingrift
Kraftübertragung vom Motor auf die Getriebehauptwelle über geradverzahnte Zahnräder

Primärübersetzung
Antriebsritzel (250)..... z 24
Antriebsritzel (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400)..... z 21 *

Kupplungskranz (250)..... z 88
Kupplungskranz (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) .. z 66 *

Übersetzungsverhältnis (250)..... 3,666
Übersetzungsverhältnis
(TE-TC-SMR 450/510; SMR 400)..... 3,142 *

Drehzahlverhältnisse (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)

Drehzahlverhältnisse (TC)
1. Gang..... 1,866 (z 28/15)
2. Gang..... 1,529 (z 26/17)
3. Gang..... 1,263 (z 24/19)
4. Gang..... 1,086 (z 25/23)
5. Gang..... 0,954 (z 21/22)

Vorgelege
Kraftübertragung vom Getriebe auf das Hinterrad durch Antriebskette von 5/8" x 1/4" (mit O-Ringen für TE, SMR Modellen)

Abtriebsritzel (TC-TE 250)..... z 13
Abtriebsritzel (TE 450-510)..... z 14
Abtriebsritzel (TC 450-510, SMR 400- 450-510) ..... z 15

Wechselradkranz (TC 250, TE 250-450-510,
TC 450)..... z 50
Wechselradkranz (TC 510)..... z 47
Wechselradkranz (SMR 400-450-510)..... z 42 *

Üversetzungsverhältnis (TC-TE 250)..... 3,846
Üversetzungsverhältnis (TE 450-510)..... 3,571
Üversetzungsverhältnis (TC 450)..... 3,333
Üversetzungsverhältnis (TC 510)..... 3,133
Üversetzungsverhältnis (SMR 400-450-510)..... 2,800 *

Antriebskette..... 5/8”x1/4”

*: Dieses Datum ersetzt jenes gebracht wieder auf dem Betriebsanleitung N. 8000 A4442 (Seiten 31, 33)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Gesamtübersetzungsverhältnisse

1. Gang (TE 250)	28,205
1. Gang (TE 450)	22,449
1. Gang (TE 510)	21,769
1. Gang (TC 250)	26,325
1. Gang (TC 450)	19,555
1. Gang (TC 510)	17,825
1. Gang (SMR 400)*	17,600
1. Gang (SMR 450)	17,600
1. Gang (SMR 510)	17,066
2. Gang (TE 250)	22,721
2. Gang (TE 450)	18,084
2. Gang (TE 510)	17,536
2. Gang (TC 250)	21,569
2. Gang (TC 450)	16,022
2. Gang (TC 510)	14,605
2. Gang (SMR 400)*	14,178
2. Gang (SMR 450)	14,178
2. Gang (SMR 510)	13,748
3. Gang (TE 250)	18,803
3. Gang (TE 450)	14,966
3. Gang (TE 510)	14,512
3. Gang (TC 250)	17,814
3. Gang (TC 450)	13,233
3. Gang (TC 510)	12,062
3. Gang (SMR 400)*	11,733
3. Gang (SMR 450)	11,733
3. Gang (SMR 510)	11,377
4. Gang (TE 250)	15,329
4. Gang (TE 450)	12,200
4. Gang (TE 510)	11,831
4. Gang (TC 250)	15,329
4. Gang (TC 450)	11,387
4. Gang (TC 510)	10,004
4. Gang (SMR 400)*	9,565
4. Gang (SMR 450)	9,565
4. Gang (SMR 510)	9,275
5. Gang (TE 250)	12,974
5. Gang (TE 450)	10,326
5. Gang (TE 510)	10,014
5. Gang (TC 250)	13,461
5. Gang (TC 450)	10,000
5. Gang (TC 510)	9,115
5. Gang (SMR 400)*	8,096
5. Gang (SMR 450)	8,096
5. Gang (SMR 510)	7,851
6. Gang (TE 250)	11,491
6. Gang (TE 450)	9,146
6. Gang (TE 510)	8,869
6. Gang (SMR 400)*	7,170
6. Gang (SMR 450)	7,170
6. Gang (SMR 510)	6,953

*: Dieses Datum ersetzt jenes gebracht wieder auf dem Betriebsanleitung N. 8000 A4442 (Seiten 35-37)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

TRANSMISIÓN
Embrague multidisco en baño de aceite
Cambio: de 5 (TC) o bien 6 (TE-SMR) relaciones con engranajes de toma constante
Transmisión entre motor y eje principal del cambio de engranajes con dientes rectos

Transmisión primaria
Piñón motor (250) ..... z 24
Piñón motor (TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) ..... z 21 *

Corona embrague (250) ..... z 88
Corona embrague
(TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) ..... z 66 *

Relación de transmisión (250) 3,666
Relación de transmisión
(TE-TC-SMR 450/510; SMR 400) ..... 3,142 *

Relaciónes de transmisión cambio velocidad (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)

Relaciónes de transmisión cambio velocidad (TC)
En 1a velocidad ..... 1,866 (z 28/15)
En 2a velocidad ..... 1,529 (z 26/17)
En 3a velocidad ..... 1,263 (z 24/19)
En 4a velocidad ..... 1,086 (z 25/23)
En 5a velocidad ..... 0,954 (z 21/22)

Transmisión secundaria
Transmisión entre el cambio y la rueda trasera mediante cadena de 5/8" x 1/4" (con OR para modelos TE, SMR)

Piñón salida cambio (TC-TE 250) ..... z 13
Piñón salida cambio (TE 450-510) ..... z 14
Piñón salida cambio (TC 450-510,
SMR 400-450-510) ..... z 15

Corona en la rueda (TC 250, TE 250-450-510,
TC 450) ..... z 50
Corona en la rueda (TC 510) ..... z 47
Corona en la rueda (SMR 400-450-510) ..... z 42 *

Relación de transmisión (TC-TE 250) 3,846
Relación de transmisión (TE 450-510) 3,571
Relación de transmisión (TC 450) 3,333
Relación de transmisión (TC 510) 3,133
Relación de transmisión (SMR 400-450-510) ..... 2,800 *

Cadena de transmisión ..... 5/8”x1/4”

*: Este fecho reemplaza aquel indicado sobre el manual de uso y mantenimiento N. 8000 A4442 (páginas 31, 33)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Relaciones totales de transmisión

En 1a velocidad (TE 250)	28,205
En 1a velocidad (TE 450)	22,449
En 1a velocidad (TE 510)	21,769
En 1a velocidad (TC 250)	26,325
En 1a velocidad (TC 450)	19,555
En 1a velocidad (TC 510)	17,825
En 1a velocidad (SMR 400) *	17,600
En 1a velocidad (SMR 450)	17,600
En 1a velocidad (SMR 510)	17,066
En 2a velocidad (TE 250)	22,721
En 2a velocidad (TE 450)	18,084
En 2a velocidad (TE 510)	17,536
En 2a velocidad (TC 250)	21,569
En 2a velocidad (TC 450)	16,022
En 2a velocidad (TC 510)	14,605
En 2a velocidad (SMR 400) *	14,178
En 2a velocidad (SMR 450)	14,178
En 2a velocidad (SMR 510)	13,748
En 3a velocidad (TE 250)	18,803
En 3a velocidad (TE 450)	14,966
En 3a velocidad (TE 510)	14,512
En 3a velocidad (TC 250)	17,814
En 3a velocidad (TC 450)	13,233
En 3a velocidad (TC 510)	12,062
En 3a velocidad (SMR 400) *	11,733
En 3a velocidad (SMR 450)	11,733
En 3a velocidad (SMR 510)	11,377
En 4a velocidad (TE 250)	15,329
En 4a velocidad (TE 450)	12,200
En 4a velocidad (TE 510)	11,831
En 4a velocidad (TC 250)	15,329
En 4a velocidad (TC 450)	11,387
En 4a velocidad (TC 510)	10,004
En 4a velocidad (SMR 400) *	9,565
En 4a velocidad (SMR 450)	9,565
En 4a velocidad (SMR 510)	9,275
En 5a velocidad (TE 250)	12,974
En 5a velocidad (TE 450)	10,326
En 5a velocidad (TE 510)	10,014
En 5a velocidad (TC 250)	13,461
En 5a velocidad (TC 450)	10,000
En 5a velocidad (TC 510)	9,115
En 5a velocidad (SMR 400) *	8,096
En 5a velocidad (SMR 450)	8,096
En 5a velocidad (SMR 510)	7,851
En 6a velocidad (TE 250)	11,491
En 6a velocidad (TE 450)	9,146
En 6a velocidad (TE 510)	8,869
En 6a velocidad (SMR 400) *	7,170
En 6a velocidad (SMR 450)	7,170
En 6a velocidad (SMR 510)	6,953

*: Este fecho reemplaza aquel indicado sobre el manual de uso y mantenimiento N. 8000 A4442 (páginas 35-37)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

TELAIO
Monotrave sdoppiantesi circa all'altezza dello scarico, in tubi in acciaio a sezione circolare; telaietto posteriore in lega leggera
Angolo di sterzata ..... 26° per lato
Angolo asse di sterzo ..... 26° (TC); 25°30 (TE); 25° (SMR)
Avancorsa (mm) ..... 111 (TC); 114 (TE); 97 (SMR)

SOSPENSIONI
Anteriore
Forcella teleidraulica "MARZOCCHI" a steli rovesciati e perno avanzato; steli di diametro 45 mm; regolazione del freno idraulico in compressione ed estensione.
Corsa sull'asse scorrevoli (mm) ..... 300 (TE, TC); 250 (SMR)

Posteriore
Forcellone oscillante in lega leggera con sospensione progressiva e monoammortizzatore idraulico "SACHS" con molla elicoidale. Regolazione del precarico della molla e del freno idraulico in compressione (DOPPIA) ed in estensione.
Corsa ruota (mm) ..... 320 (TE, TC); 290 (SMR)

FRENI
Anteriore
A disco fisso forato ø 260 mm con pinza flottante (TE, TC); a disco flottante forato ø320 mm con pinza fissa (SMR)
Area pastiglie ..... 33,4 cm^2 (TE, TC); 41,8 cm^2 (SMR)
Circuito idraulico indipendente e pompa con comando sul lato destro del manubrio.
Posteriore
A disco flottante (TE, TC), a disco fisso (SMR); Ø220 mm (TE, SMR) o Ø240 mm (TC) con pinza flottante
Area pastiglie ..... 29,5 cm^2 (TE, SMR) o 23,5 cm^2 (TC)
Circuito idraulico indipendente, comando con pedale e pompa sul lato destro del veicolo.

RUOTE
Cerchi
Anteriore (TE, TC) ..... "TAKASAGO" Excel in lega leggera: 1,6x21"
Anteriore (SMR) ..... "BEHR" in lega leggera: 3,50x17"

Posteriore (TE) ..... "TAKASAGO" Excel in lega leggera: 2,15x18"
Posteriore (TC) ..... "TAKASAGO" Excel in lega leggera: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
Posteriore (SMR) ..... "BEHR" in lega leggera: 4,25x17"

PNEUMATICI
Anteriore
(TE) ..... "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion - "Dunlop" 54R-D907; 90/90x21"
(TC) ..... "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR) ..... "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Posteriore
(TE) ..... "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion- "Dunlop" 70R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450-510)
(TC) ..... "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR) ..... "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Pressione di gonfiaggio a freddo
(anteriore TE, TC) ..... 0,9÷1,0 Kg/cm^2
Pressione di gonfiaggio a freddo
(posteriore TE, TC) ..... 0,8÷0,9 Kg/cm^2

Pressione di gonfiaggio a freddo
(anteriore SMR) ..... 1,4 kg/cm^2 (Impiego agonistico); 1,8 kg/cm^2 (Uso stradale: solo pilota); 2,0 kg/cm^2 (Uso stradale: pilota e passeggero)
Pressione di gonfiaggio a freddo
(posteriore SMR) ..... 1,6 kg/cm^2 (Impiego agonistico); 2,0 kg/cm^2 (Uso stradale: solo pilota); 2,2 kg/cm^2 (Uso stradale: pilota e passeggero)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FRAME
Single-beam in steel tubes of circular section splitting approx. on line with the exhaust; light alloy rear frame
Steering angle..... 26° each side
Steering axis angle ..... 26° (TC); 25°30 (TE); 25° (SMR)
Forward travel (in.) ..... 4.37 (TC); 4.49 (TE); 3.82 (SMR)

SUSPENSIONS
Front
"MARZOCCHI" Overturned forkrod telehydraulic fork with advanced pin; forkrods 1.77 in. diameter; hydraulic brake adjustment both in compression and extension
Axle travel on leg axis (in.) ..... 11.8 (TE, TC); 9.84 (SMR)

Rear
Swinging arm in light alloy with progressive damping, "SACHS" hydraulic mono-shock absorber with helical spring. Hydraulic brake and spring preloading adjustment both in compression (DOUBLE) and in extension.
Wheel travel (in.)..... 12.6 (TE, TC); 11.4 (SMR)

BRAKES
Front
Drilled fixed disc 10.24 in. dia. with floating caliper (TE, TC); drilled floating disc 12.6 in. dia. (SMR) with fixed caliper
Pads area ..... 5.18 sq. in. (TE, TC); 6.48 sq. in. (SMR)
Independent hydraulic circuit and pump with control on the handlebar right side
Rear
Floating drilled disc (TE, TC), drilled fixed disc (SMR); ø 8.66 in. (TE, SMR) or 9.45 in. (TC) with floating caliper
Pads area ..... 4.57 sq. in. (TE, SMR) or 3.64 sq. in. (TC)
Independent hydraulic circuit; controlled by pedal and pump on the motorcycle right side.

WHEELS
Rims
Front (TE, TC)..... "TAKASAGO" Excel in light alloy: 1,6x21"
Front (SMR)..... "BEHR" in light alloy: 3,50x17"

Rear (TE)..... "TAKASAGO" Excel in light alloy: 2,15x18"
Rear (TC)..... "TAKASAGO" Excel" in light alloy: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
Rear (SMR)..... "BEHR" in light alloy: 4,25x17"

TIRES
Front
(TE)..... "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion; "Dunlop" 70R-D907; 90/90x21"
(TC) ..... "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR)..... "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Rear
(TE)..... "Michelin" ENDURO COMP. 3 or "Pirelli" MT 83 Scorpion- "Dunlop" 70R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450-510)
(TC)..... "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR)..... "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Cold tire pressure (front TE, TC)..... 0,9÷1,0 Kg/cm^2 (12.8-14.2 psi)
Cold tire pressure (rearTE, TC)..... 0,8÷0,9 Kg/cm^2 (11.4-12.8 psi)

Cold tire pressure
(front SMR)..... 1,4 kg/cm^2 - 20 p.s.i. (Racing use); 1,8 kg/cm^2-25.6 p.s.i. (Road use: rider only); 2,0 kg/cm^2-28.4 p.s.i. (Road use: rider and passenger)
Cold tire pressure
(rear SMR)..... 1,6 kg/cm^2-22.7 p.s.i. (Racing use); 2,0 kg/cm^2-28.4 p.s.i. (Road use: rider only); 2,2 kg/cm^2-31.3 p.s.i. (Road use: rider and passenger)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

CADRE
Poutre simple se dédoublant en tubes d'acier à section circulaire, environ à la hauteur de l'échappement; cadre arrière en alliage leger
Angle de braquage..... 26° de chaque côté
Angle axe de braquage..... 26° (TC); 25°30 (TE); 25° (SMR)
Avant-course (mm)..... 111 (TC); 114 (TE); 97 (SMR)

SUSPENSIONS
Avant
Fourche téléhydraulique "MARZOCCHI" à tiges renversées et gouion avancé; tiges de 45 mm diamètre; réglage du frein hydraulique en compression et en extension
Course sur l'axe tiges (mm)..... 300 (TE, TC); 250 (SMR)

Arrière
Fourche oscillante en alliage léger avec suspension actionnée par système de bielles à action progressive et mono-ammortisseur hydraulique "SACHS" avec ressort hélicoïdal. Réglage du prébandage du ressort et du frein hydraulique en compression (DOUBLE) et en extension
Course roue (mm)..... 320 (TE, TC); 290 (SMR)

FREINS
Avant
A disque fixe percé ø 260 mm. avec étrier flottant (TE, TC); a disque flottant percé ø 320 mm avec étrier fixe (SMR)
Surface pastilles..... 33,4 cm^2 (TE, TC); 41,8 cm^2 (SMR)
Circuit hydraulique indépendant et pompe avec commande sur le côté droit du guidon
Arrière
A disque percé flottant (TE, TC), à disque percé fixe (SMR); Ø220 mm (TE, SMR) ou Ø240 mm (TC) avec etrier flottant
Surface pastilles..... 29,5 cm^2 (TE, SMR) ou 23,5 cm^2 (TC)
Circuit hydraulique indépendant commandé par la pédale et la pompe sur le côté droit de la moto

ROUES
Jantes
Avant (TE, TC)..... "TAKASAGO" Excel en alliage léger: 1,6x21"
Avant (SMR)..... "BEHR" en alliage léger: 3,50x17"

Arrière (TE)..... "TAKASAGO" Excel en alliage léger: 2,15x18"
Arrière (TC)..... "TAKASAGO" Excel en alliage léger: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
Arrière (SMR)..... "BEHR" en alliage léger: 4,25x17"

PNEUS
Avant
(TE)..... "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion- "Dunlop" 54R-D907; 90/90x21"
(TC)..... "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR)..... "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Arrière
(TE)..... "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion- "Dunlop" 70R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450-510)
(TC)..... "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR)..... "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Pression de gonflage à froid (avant TE, TC)..... 0,9÷1,0 Kg/cm^2
Pression de gonflage a froid (arrièreTE, TC)..... 0,8÷0,9 Kg/cm^2

Pression de gonflage a froid
(avant SMR)..... 1,4 kg/cm^2 (Emploi pour activités sportive); 1,8 kg/cm^2 (Usage routie: seul conducteur); 2,0 kg/cm^2 (Usage routie: conducteur et passager)
Pression de gonflage a froid
(arrière SMR)..... 1,6 kg/cm^2 (Emploi pour activités sportive); 2,0 kg/cm^2 (Usage routie: seul conducteur); 2,2 kg/cm^2 (Usage routie: conducteur et passager)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FAHRGESTELL
Einträger, der sich in Stahlröhre mit kreisförmigem Querschnitt auf der Höhe des Auspuffes verzweigt; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall
Anschlagwinkel ..... 26° je Seite
Lenkachsenwinkel ..... 26° (TC); 25°30 (TE); 25° (SMR)
Vorderhub (mm) ..... 111 (TC); 114 (TE); 97 (SMR)

RADFEDERUNG
Vorderrad
Telehydraulische Gabel “MARZOCCHI” mit umgekehrten Schäfte und vorgeschobenem Bolzen; Schäfte 45 mm Durchmesser; Einstellung der hydraulischen Bremse sowohl in Kompression als auch in Ausfederung
Hub on der Läuterachse (mm) ..... 300 (TE, TC); 250 (SMR)

Hinterrad
Schwinge aus Leichtmetall mit stufenloser Hebelsystemaufhängung und hydraulischer Stossdämpfer “SACHS” mit Schraubenfeder. Einstellung der Federvorspannung und der Hydraulikbremse in eingefederten Zustand (DOPPELT) und in ausgefedertem
Radhub (mm) ..... 320 (TE, TC); 290 (SMR)

BREMSEN
Vorderradbremse
Mit gelochter festsitzende Bremsscheibe ø260 mm, mit schwimmender Zange (TE, TC); mit gelochter schwimmend Bremsscheibe ø320 mm, mit Festzange (SMR)
Bremsbelag ..... 33,4 cm^2 (TE, TC); 41,8 cm^2 (SMR) Mit unabhängigem Hydraulikkreislauf und Pumpe mit Steuerung auf der rechten Seite der Lenkstange Hinterradbremse
Mit Schwimmender Bremsscheibe (TE, TC), mit Fest Bremsscheibe (SMR); Ø220 mm (TE, SMR) oder Ø240 mm (TC) mit Schwimmender Zange
Bremsbelag ..... 29,5 cm^2 (TE, SMR) oder 23,5 cm^2 (TC)
Mit unabhängigem Hydraulikkreislauf, pedalsteuerung und Pumpe auf der rechten Seite des Motorrads

RADER
Felgen
Vorder (TE, TC) ..... "TAKASAGO“ Excel aus Leichtmetall: 1,6x21”
Vorder (SMR) ..... "BEHR" aus Leichtmetall: 3,50x17”

Hinter (TE) ..... "TAKASAGO“ Excel aus Leichtmetall: 2,15x18”
Hinter (TC) ..... "TAKASAGO“ Excel aus Leichtmetall: 1,85x19”(250); 2,15x19”(450-510)
Hinter (SMR) ..... "BEHR" aus Leichtmetall: 4,25x17”

Reifen
Vorder
(TE) ..... "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion- "Dunlop" 54R-D907; 90/90x21"
(TC) ..... "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21”
(SMR) ..... "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17”

Hinter
(TE) ..... "Michelin" ENDURO COMP. 3 oder "Pirelli" MT 83 Scorpion- "Dunlop" 70R-D907; 120/90x18” (250); 140/80x18” (450-510)
(TC) ..... "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19” (250); 110/90x19” (450-510)
(SMR) ..... "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17”

Kaltlufdruck (vorder TE, TC) ..... 0,9÷1,0 Kg/cm^2
Kaltlufdruck (hinter TE, TC) ..... 0,8÷0,9 Kg/cm^2

Kaltlufdruck
(vorder SMR) ..... 1,4 kg/cm^2 (Für wettkämpferischen Gebrauch); 1,8 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: nur Fahrer); 2,0 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: Fahrer und Passagier)
Kaltlufdruck
(hinter SMR) ..... 1,6 kg/cm^2 (Für wettkämpferischen Gebrauch); 2,0 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: nur Fahrer); 2,2 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: Fahrer und Passagier)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

BASTIDOR
De una sola viga en tubos de acero de sección circular que se divide en más o menos a la altura del escape; bastidor trasero de aleación ligera.
Angulo de viraje..... 26° por lado
Angulo eje de dirección..... 26° (TC); 25°30 (TE); 25° (SMR)
Carrera delantera (mm)..... 111 (TC); 114 (TE); 97 (SMR)

SUSPENSIONES
Delantera
Horquilla telehidráulica "MARZOCCHI" de vástagos vueltos al revés y perno adelantado; vastagos de 45 mm de diámetro; ajuste del freno hidráulico en compresión y extensión.
Carrera en el eje correderas (mm)..... 300 (TE, TC); 250 (SMR)

Trasera
Horquilla oscilante de aleación ligera con sistema de palancas progresivas y mono-amortiguador hidráulico "SACHS" de resorte helicoidal.
Regulación de la precarga del resorte y del freno hidráulico en compresión (DOBLE) y en extensión.
Carrera rueda (mm)..... 320 (TE, TC); 290 (SMR)

FRENOS
Delantero
De disco fijo hueco ø260 mm con pinza flotante (TE, TC); de disco flotante hueco ø320 mm con pinza fija (SMR)
Area pastillas..... 33,4 cm^2 (TE, TC); 41,8 cm^2 (SMR)
Circuito hidráulico independiente y bomba con mando en la parte derecha del manillar.
Trasero
De disco flotante (TE, TC), de disco fijo (SMR); Ø220 mm (TE, SMR) o bien Ø240 mm (TC) con pinza flotante
Area pastillas..... 29,5 cm^2 (TE, SMR) o bien 23,5 cm^2 (TC)
Circuito hidráulico independiente, mando con pedal y bomba en la parte derecha del vehículo.

RUEDAS
Llantas
Delantera (TE, TC)..... "TAKASAGO" Excel in liga ligera: 1,6x21"
Delantera (SMR)..... "BEHR" in liga ligera: 3,50x17"

Trasera (TE)..... "TAKASAGO" Excel in liga ligera: 2,15x18"
Trasera (TC)..... "TAKASAGO" Excel in liga ligera: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
Trasera (SMR)..... "BEHR" in liga ligera: 4,25x17"

Neumaticos
Delantero
(TE)..... "Michelin" ENDURO COMP. 3 o bien "Pirelli" MT 83 Scorpion- "Dunlop" 54R-D907; 90/90x21"
(TC)..... "Pirelli" 51R-MT 32A; 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- "Dunlop" 70R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450-510)
(TC)..... "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR)..... "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Presión de inflado en frío
(delantero TE, TC)..... 0,9÷1,0 Kg/cm^2
Presión de inflado en frío
(trasero TE, TC)..... 0,8÷0,9 Kg/cm^2
Presión de inflado en frío
(delantero SMR)..... 1,4 kg/cm^2 (En caso de uso en carreras); 1,8 kg/cm^2 (sólo con el piloto: Para uso vial); 2,0 kg/cm^2 (con el piloto y el pasajero: Para uso vial)
Presión de inflado en frío
(trasero SMR)..... 1,6 kg/cm^2 (En caso de uso en carreras); 2,0 kg/cm^2 (sólo con el piloto: Para uso vial); 2,2 kg/cm^2 (con el piloto y el pasajero: Para uso vial)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

IMPIANTO ACCENSIONE- IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto di accensione è composto da:
- Generatore;
- Bobina accensione;
- Centralina elettronica;
- Regolatore di tensione;
- Candela accensione;
- Motorino di avviamento da 12V- 450W;
- Teleruttore avviamento elettrico.

L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi:
- Proiettore con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione da 12V-3W (TE-SMR);
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto da 12V-21W e lampada luce di posizione 12V-5W (TE-SMR)
- Illuminazione strumento 12V-2W (TE-SMR);
- Illuminazione spie 12V-1,2W (TE-SMR);
- Indicatori di direzione da 12V-10W (TE-SMR);
- Tre fusibili da 15A;
- Batteria 12V-6Ah (TE-SMR- TC 450, TE 510);
- Batteria 12V-2,3Ah (TC 250)

IGNITION SYSTEM- ELECTRIC SYSTEM

The ignition system includes the following elements:
- Generator;
- Ignition coil;
- Electronic power unit;
- Voltage regulator;
- Spark plug;
- Starting motor 12V-450W;
- Electric start remote control switch.

The electric system includes the following elements:
- Headlamp with two filaments bulb of 12V-35/35W and parking light bulb of 12V-3W(TE-SMR);
- Rear lights with stop bulbs of 12V-21W and parking light bulb of 12V-5W (TE-SMR) ("Enduro" USA/CDN: rear parking light bulb of 12V-3W);
- Instrument bulb of 12V-2W(TE-SMR);
- Pilot lights bulb of 12V-1,2W (TE-SMR);
- Turn signals bulb of 12V-10W (TE-SMR) ("Enduro" USA/CDN excluded);
- Three15 A fuses (one of them is a spare fuse);
- Battery 12V-6Ah (TE-SMR- TC 450, TE 510);
- Battery 12V-2,3Ah (TC 250)

SYSTEME D'ALLUMAGE- SYSTEME ÉLECTRIQUE

Le système d'allumage se compose des suivants:
- Générateur;
- Bobine d'allumage;
- Centrale électronique;
- Régulateur de tension;
- Bougie d'allumage;
- Moteur démarrage de 12V-450W;
- Télérupteur mise en marche électrique.

Le système électrique se compose des suivants:
- Phare avant avec ampoule à deux feux de 12V-35/35W et ampoule de feux de position de 12V-3W (TE-SMR);
- Feux arrière avec ampoule de stop de 12V-21W et ampoule de feux de position de 12V-5W (TE-SMR);
- Éclairage instrument de 12V-2W(TE-SMR);
- Éclairage voyants de 12V-1,2W(TE-SMR);
- Indicateurs de direction de 12V-10W (TE-SMR);
- Trois fusibles de 15A (l'un d'eux est de réserve);
- Batterie de 12V-6Ah (TE-SMR- TC 450, TE 510);
- Batterie de 12V-2,3Ah (TC 250)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



ZÜNDUNGSANLAGE- ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:
- Generator;
- Spule;
- Elektronischer Steuereinheit;
- Spannungs-Regler;
- Zündkerze;
- Elektrischer Anlasser zu 12V-450W;
- Fernschalter elektrische.

Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente:
- Scheinwerfer mit Bilux Lampe zu 12V-35/35W und Parklichtlampe zu 12V-3W (TE-SMR);
- Rücklicht mit Stop-Signal-Lampe zu 12V-21W und Parklichtlampe zu 12V- 5W (TE-SMR);
- Instrumentebeleuchtung zu 12V-2W (TE-SMR);
- Kontrolleuchten zu 12V-1,2W (TE-SMR);
- Richtungsanzeiger zu 12V-10W (TE-SMR);
- Drei Sicherungen zu 15A, eine derselben ais Reserve;
- Batterie zu 12V-6Ah (TE-SMR- TC 450, TE 510);
- Batterie zu 12V-2,3Ah (TC 250)

INSTALACIÓN DE ENCENDIDO- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

La instalación de encendido está compuesta por los siguientes elementos:
- Generador;
- Bobina de encendido;
- Central electrónica;
- Regulador de tensión;
- Bujía encendido;
- Motor de arranque de 12V-450W;
- Teleruptor arranque electrico.

La instalación electrica está compuesta por los siguientes elementos:
- Faro delantero con lámpara de los luces de 12V-35/35W y lámpara luz de posición de 12V-3W (TE-SMR);
- Faro trasero con lámpara señalizacción de 12V-21W y lámpara luz de posición de 12V-5W (TE-SMR);
- Illuminación instrumento de 12V-2W (TE-SMR);
- Illuminación testigos de 12V-1,2W (TE-SMR);
- Flechas de dirección de12V-10W (TE-SMR);
- Tres fusibles de 15A, uno de los cuales de reserva;
- Bateria de 12V-6Ah (TE-SMR- TC 450, TE 510);
- Bateria de 12V-2,3Ah (TC 250)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

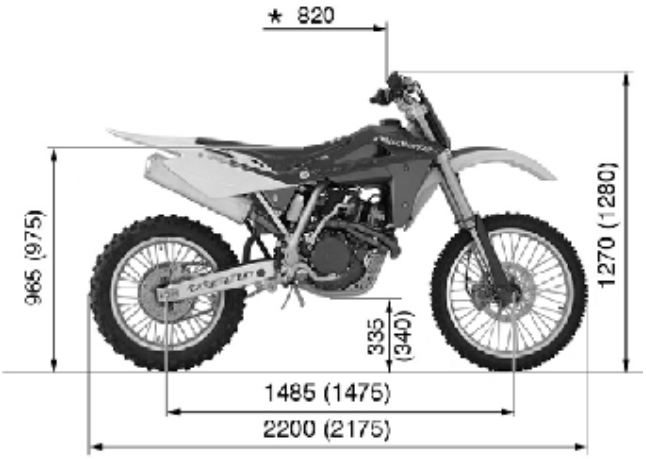
http://husqv.forumsactifs.com

INGOMBRI mm- PESI (§)/ DIMENSIONS mm- WEIGHTS (§)/ DIMENSIONS mm- POIDS (§)
DIMENSIONEN ABMESSUNGEN mm- GEWICHT (§)/ DIMENSIONES mm- PESOS (§)



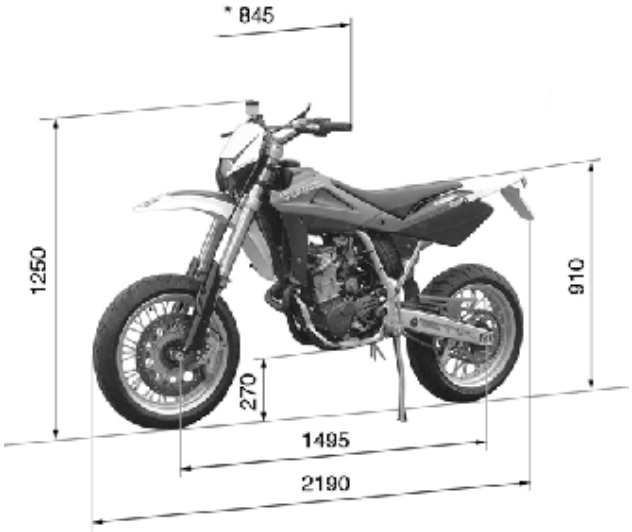
TE 250 .....kg 111
TE 450 .....kg 116
TE 510 .....kg 116,5

TE 250 (450-510)



TC 250 .....kg 104,7
TC 450 .....kg 109,7
TC 510 .....kg 110,7

TC 250 (450-510)



SMR 400 .....kg 119,5
SMR 450 .....kg 121,9
SMR 510 .....kg 122,4

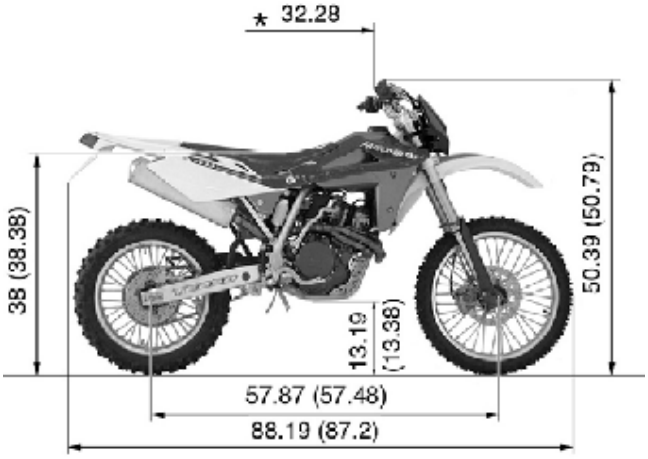
(§): Peso in ordine di marcia, senza carburante / Kerb weight, without fuel/ Poids en orde de marche,sans carburant/ Fahrbereitwicht, ohne Treibstoff/ Peso listo para marchar, sin carburante
*: larghezza max./ overall width/ max largeur/ max breite/ max. anchura

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

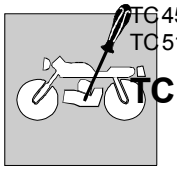
http://husqy.forumsactifs.com

DIMENSIONS mm- WEIGHTS (§)



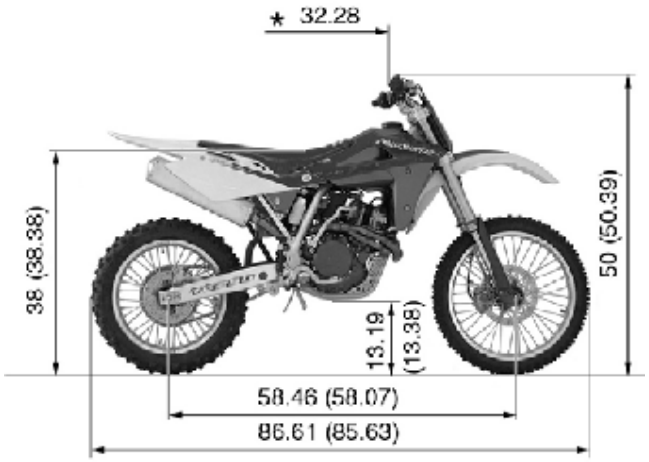
TE 250.....244.7 lb
TE 450.....255.7 lb
TE 510.....256.8 lb

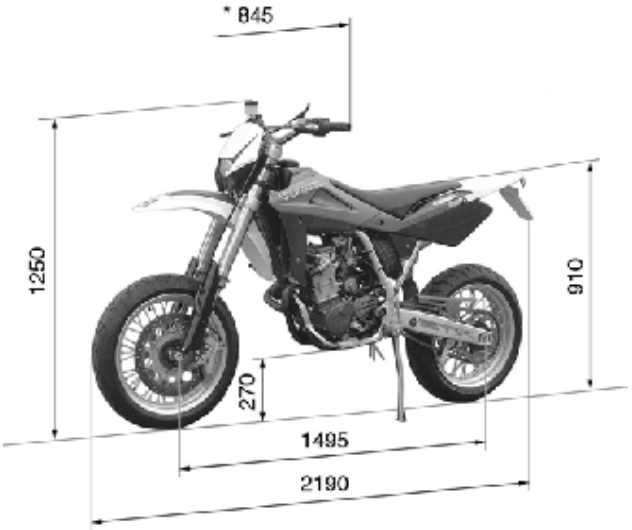
TE 250 (450-510)



TC 250.....230.8 lb
TC 450.....241.8 lb
TC 510.....244 lb

TC 250 (450-510)





SMR 400.....263.4 lb
SMR 450.....268.7 lb
SMR 510.....269.8 lb

(§): Kerb weight, without fuel
*: overall width

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIFORNIMENTI	TIPO	QUANTITA'
Serbatoio carburante (compresa la riserva)	Benzina senza piombo a 98 ottani	9,2 litri
Riserva carburante		1,8 litri
Olio per lubrificazione cambio e motore	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,4 litri (sostituzione olio e filtro)
Olio per lubrificazione cambio e motore	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,3 litri (sostituzione olio)
Olio per forcella anteriore (TE 250, SMR 400-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 per climi particolarmente rigidi)	80 mm (livello olio) (*)
Olio per forcella anteriore (TE 450-510, TC 250-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 per climi particolarmente rigidi)	90 mm (livello olio) (*)
Olio per ammortizzatore posteriore	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluido per impianto di raffeddamento	AGIP COOL	1,1÷1,3 litri
Fluido freno anteriore	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluido freno posteriore	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluido frizione	OLIO MINERALE SAE 10 PER CIRCUITI IDRAULICI	
Lubrificazione catena di trasmissione	AGIP CHAIN LUBE	
Lubrificazione a grasso	AGIP BIKE GREASE -	
Protettivo contatti elettrici	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD -	
Turafalle per radiatori	AREXONS liquido	
Olio per filtro aria	AGIP FORMULA FILTER "Foam air filter protection oil"	
Detergente per filtro aria	AGIP "Filter clean foam air detergent fluid"	

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

(*): vedere pagina I.22

CAPACITIES	TYPE	QUANTITY
Fuel tank (reserve included)	Unleaded gasoline (98 R.O.N.)	2 Imp. Gall./ 2.4 U.S. Gall.
Fuel reserve		1.58 Imp. Qt./ 1.9 U.S. Qt.
Change gear and main transmission oil	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,23 Imp. Qt./ 1,48 U.S. Qt. (oil and oil filter replacement)
Change gear and main transmission oil	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,14 Imp. Qt./ 1,37 U.S. Qt. (oil replacement)
Front fork oil (TE 250, SMR 400-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 for hard climatic conditions)	3.15 in. (oil level) (*)
Front fork oil (TE 450-510, TC 250-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 for hard climatic conditions)	3.54 in. (oil level) (*)
Oil for rear shock - absorber	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluid for cooling system	AGIP COOL	2,0÷2,4 Imp. Pints; 2,3÷2,7 U.S. Pints
Front brake fluid	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Rear brake fluid	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Clutch fluid	SAE 10 MINERAL OIL FOR HYDRAULIC SYSTEM	
Drive chain lubrication	AGIP CHAIN LUBE	
Grease lubrication	AGIP BIKE GREASE	
Electric contact protection	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	
Fillers for radiator	AREXONS liquido	
Air filter oil	AGIP FORMULA FILTER "Foam air filter protection oil"	
Air filter detergent	AGIP "Filter clean foam air detergent fluid"	

WARNING! - Use of additives in fuel or lubricants is not allowed

(*): see page I.33

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RAVITAILLEMENTS	TYPE	QUANTITÉ
Réservoir à essence (comprise la resérve)	Essence sans plomb 98 NO (min)	9,2 litres
Réserve de carburant		1,8 litres
Huile boîte de vitesse et lubrification moteur	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,4 litres (vidange huile et remplacement du filtre)
Huile boîte de vitesse et lubrification moteur	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,3 litres (vidange huile)
Huile fourche avant (TE 250, SMR 400-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 por les climats rigoreux)	80 mm (nivel huile) (*)
Huile fourche avant (TE 450-510, TC 250-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 por les climats rigoreux)	90 mm (nivel huile) (*)
Huile pour amortisseur arrière	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluide pour système de refroidissement	AGIP COOL	1,1÷1,3 litres
Fluide pour frein avant	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluide pour frein arrière	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluide pour embrayage	HUILE MINÉRALE SAE 10 POUR CIRCUITS HYDRAULIQUES	
Lubrification chaîne de transmission	AGIP CHAIN LUBE	
Lubrification par graisse	AGIP BIKE GREASE	
Protection contacts électriques	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	
Bouche-trous pour radiateurs	AREXONS liquido	
Huile filtre à air	AGIP FORMULA FILTER "Foam air filter protection oil"	
Détergent filtreà air	AGIP "Filter clean foam air detergent fluid"	

IMPORTANT - L'emploi d'additifs pour l'essence et les lubrifiants est à proscrire

(*): voir page I.44

KRAFTSOFF	TYP	FÜLLMENGE
Kraftstofftank (mit Kraftstoffreserve)	Bleifreies Benzin 98 NO (min)	9,2 Liter
Kraftstoffreserve		1,8 Liter
Öl für Getriebe und Motorschmierung	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,4 Liter (Motorölwechsel und Filterwechsel)
Öl für Getriebe und Motorschmierung	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,3 Liter (Motorölwechsel)
Öl für Vorderradgabel (TE 250, SMR 400-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 bei besonders kaltem Klimai)	Öelstand mit Schäften 80 mm (*)
Öl für Vorderradgabel (TE 450-510, TC 250-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 bei besonders kaltem Klimai)	Öelstand mit Schäften 90 mm (*)
Öl für hinteren Stossdämpfer	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Flüssigkeit für Kühlungsanlage	AGIP COOL	1,1÷1,3 Liter
Flüssigkeit für Vorderradbremse	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Flüssigkeit für Hinterradbremse	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Kupplungflüssigkeit	MINERALISCHES HYDRAULIKÖL SAE 10	
Schmieren der Treibkette	AGIP CHAIN LUBE	
Fettschmierung	AGIP BIKE GREASE	
Elektrokontak-Schutz	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	
Küler-Leckabdichtung	AREXONS liquido	
Öl für Luftfilter	AGIP FORMULA FILTER "Foam air filter protection oil"	
Reinigungsmittel für Luftfilter	AGIP "Filter clean foam air detergent fluid"	

WICHTIG - Der Einsatz von Kraftstoff - und Schmiermittel-Zusätzen ist nicht zulässig

(*): Siehe Seite I.55

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ABSTECIMIENTOS	TIPO	CANTIDAD
Depósito carburante (incluida reserva)	Gasolina sin plomo 98 NO (min)	9,2 litros
Reserva carburante		1,8 litros
Aceite cambio y lubricación motor	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,4 litros (sustitución aceite y filtro)
Aceite cambio y lubricación motor	AGIP RACING 4T (SAE 10W60)	1,3 litros (sustitución aceite)
Aceite para horquilla delantera (TE 250, SMR 400-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 para climas muy rigidoos)	80 mm (nivel aceite) (*)
Aceite para horquilla delantera (TE 450-510, TC 250-450-510)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 para climas muy rigidoos)	90 mm (nivel aceite) (*)
Aceite para amortiguador trasero	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluido para instalación de enfriamiento	AGIP COOL	1,1÷1,3 litros
Fluido freno delantero	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluido freno trasero	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluido embrague	ACEITE HIDRÁULICO SAE 10	
Lubricación cadena de transmisión	AGIP CHAIN LUBE	
Lubricación por grasa	AGIP BIKE GREASE	
Proteccion contactos eléctricos	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	
Tapavias para radiatores	AREXONS liquido	
Aceite por filtro aire	AGIP FORMULA FILTER "Foam air filter protection oil"	
Detergente por filtro aire	AGIP "Filter clean foam air detergent fluid"	

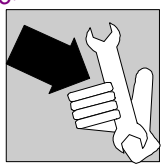
ATENCION - No se admite el uso de aditivos en el carburante ni en los lubricantes

(*):ver página I.66

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

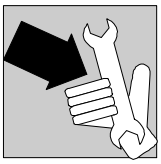
http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

B

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



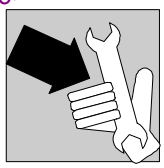
http://husqv.forumsactifs.com

OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	#
Liquido di raffreddamento	Controllo / Ripristino livello	#
Impianto raffreddamento	Controllo perdite	#
Candele	Controllo / Sostituzione	#
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	#
Fluido freni e frizione	Controllo livello	#
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	#
Freni / Frizione	Controllo circuito	#
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	#
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	#
Comando starter	Controllo funzionalità	#
Trasmissioni e comandi flessibili	Controllo / Regolazione	#
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	#
Pneumatici	Controllo pressione	#
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	#
Impianto elettrico	Controllo funzionalità	#
Strumentazione	Controllo funzionalità	#
Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	#
Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	#
Fanale anteriore	Controllo funzionalità	#
Interruttore accensione	Controllo funzionalità	#
Serrature	Controllo funzionalità	#
Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	#
Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	#
Lubrificazione generale		#
Collaudo generale		#

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

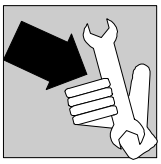
http://husqv.forumsactifs.com



PRE-DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	#
Coolant	Check / Restore level	#
Cooling system	Check for leakage	#
Spark plugs	Check / Replace	#
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	#
Brakes / Clutch fluid	Check level	#
Brakes / Clutch	Check operation	#
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	#
Throttle control	Check operation	#
Throttle control	Check / Adjust play	#
Choke control	Check operation	#
Flexible controls and transmissions	Check / Adjust	#
Drive chain	Check / Adjust	#
Tyres	Check pressure	#
Side stand	Check operation	#
Electrical equipment	Check operation	#
Instrument panel	Check operation	#
Lights / Visual signals	Check operation	#
Horn	Check operation	#
Headlight	Check operation	#
Ignition switch	Check operation	#
Locks	Check operation	#
Screws and nuts	Check / Tighten	#
Hose clamps	Check / Tighten	#
General lubrication		
General test		

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



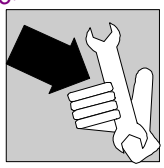
http://husqv.forumsactifs.com

OPERATIONS DE PRÉ-LIVRAISON

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

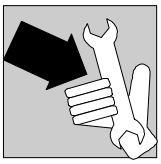
http://husqv.forumsactifs.com



VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	#
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Auffüllen	#
Kühlanlage	Kontrolle Lecks	#
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	#
Einspritzdrosselkörper	Kontrolle und Einstellung	#
Bremsflüssigkeit und Kupplung	Kontrolle Flüssigkeitsstand	#
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	#
Bremsen/ Kupplung	Kontrolle Bremskreislauf	#
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	#
Gaszugkabel	Prüfen/ Spiel einstellen	#
Starterhebel	Funktionskontrolle	#
Bowdenzüge	Kontrolle/Einstellung	#
Antriebskette	Kontrolle/Einstellung	#
Reifen	Kontrolle Reifendruck	#
Seitenständer	Funktionskontrolle	#
Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	#
Instrumente	Funktionskontrolle	#
Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	#
Hupe	Funktionskontrolle	#
Scheinwerfer	Funktionskontrolle	#
Zündschloß	Funktionskontrolle	#
Schlösser	Funktionskontrolle	#
Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	#
Schlauchschellen	Kontrolle/ Festziehen	#
Allgemeines Schmieren		
Abnahme Motorrad		

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



http://husqv.forumsactifs.com

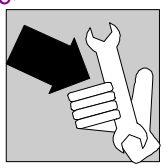
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

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

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

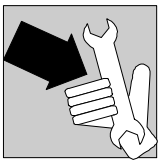
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO		TAGLIANDO	TAGLIANDO	TAGLIANDO	TAGLIANDO		
PARTICOLARE	DOPO LE PRIME 3 ORE	OGNI 4h MX/8h EN	OGNI 8h MX/16h EN	OGNI 16h MX/32h EN	OGNI 32h MX/64h EN	OGNI 40h MX/80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO	VEDERE A PAGINA
VALVOLE	C (•)			C (•)		S		D.6- F.10- G.12- G.15
MOLLE VALVOLE						C	X	F.10- G.13- G.15
SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE						C	X	F.10- G.15
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO						C	X	F.10- G.16
ALBERO A CAMME						C		F.6- G.18- H.40- H.41
CATENA DISTRIBUZIONE					C	S		F.21- G.20- H.35- H.40
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE						S		F.10- F.21- G.21
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE						C	X	F.8- G.20- H.40
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE					C		X	F.21- G.20- H.35
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE						C		F.7- G.21. H.41
SISTEMA DECOMPRESSORE					C		X	D.11- F.8- G.17- H.41
RACCORDO DI ASPIRAZIONE			C		S			H.39
CILINDRO COMPLETO						C	X	F.13- G.22- H.37
PISTONE COMPLETO					C	S		F.13- G.24- H.37
BIELLA MOTORE COMPLETA						S		F.26- G.29- G.32- H.14
CUSCINETTI BASAMENTO						S		F.23- H.26
OLIO MOTORE	S		S					D.29
POMPA OLIO					C			F.18- G.38- H.29
FILTRO OLIO/FILTRO A RETE	S, P		S, P					D.29
TUBAZIONE LUBR. BASAMENTO-TESTA						C		F.6- H.39
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA				C				F.22- G.36- H.29- H.31
MOZZO FRIZIONE				C			X	F.15- G.36- H.31
DISCHI FRIZIONE			C		S		X	D.20- F.14- G.34- H.31
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE					C			F.14- G.36- H.31
MOLLE FRIZIONE					C		X	F.14- G.35- H.31
CAMPANA FRIZIONE					C			F.14- G.36- H.31
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE					C			F.14- G.36- H.31
PIGNONE USCITA CAMBIO		C	S				X	F.23- H.32- I.116
INGRANAGGI AVVIAMENTO					C		X	F.16- F.17- H.29- H.30

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



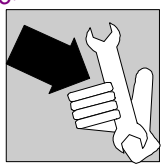
http://husqv.forumsactifs.com

TE-TC 250, 450, 510	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO		TAGLIANDO	TAGLIANDO	TAGLIANDO	TAGLIANDO		
PARTICOLARE	DOPO LE PRIME 3 ORE	OGNI 4h MX/8h EN	OGNI 8h MX/16h EN	OGNI 16h MX/32h EN	OGNI 32h MX/64h EN	OGNI 40h MX/80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO	VEDERE A PAGINA
PEDALE AVVIAMENTO				L				F.13-H.47
PEDALE COMANDO CAMBIO			C					F.19-H.33
CANDELA ACCENSIONE			P	S				M. 38
PIPETTA CANDELA				C				M. 26
CARBURATORE		P				R		D.16- D.18 E.8-G.43
VALVOLA GAS CARBURATORE						C		G.43- G.47-G.49
FILTRO ARIA		P, L						D.36
RADIATORI		C						N.8
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE		C						N.8
TUBAZIONE RADIATORI/POMPA ACQUA		C						N.8
FLUIDO REFRIGERANTE		C					X	D.31-N.3
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE			C				X	I.6
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE	C			C				I.6
CAVALLETTO LATERALE		C						I.6
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTI		C						I.6
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO			L					I.14-I.16
FORCELLA ANTERIORE			R					I.14-I.16
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI	C			C				D. 65
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE				C				I.104-I.105
PATTINO CATENA POSTERIORE				C			X	I.80
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.				C				I.107
GUIDACATENA/COPRICATENA		C					X	I.80
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE			L					I.104-I.105
AMMORTIZZATORE POSTERIORE						R		I.81-I.82
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVER. SOSP. POST.		L						I.107
COMANDO GAS COMPLETO		C, L						D.12-D.14
COMANDO FRIZIONE COMPLETO		C (•)				R		D.21-P.6

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

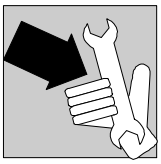
http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)							
	TAGLIANDO		TAGLIANDO	TAGLIANDO	TAGLIANDO	TAGLIANDO		
PARTICOLARE	DOPO LE PRIME 3 ORE	OGNI 4h MX/8h EN	OGNI 8h MX/16h EN	OGNI 16h MX/32h EN	OGNI 32h MX/64h EN	OGNI 40h MX/80h EN	SOSTITUIRE SE NECESSARIO	VEDERE A PAGINA
CAVI DECOMPRESSORE E GAS		C		L			X	D.11- D.12- D.14
DISCO FRENO ANTERIORE			C				X	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE		C				S		D.19- L.10- L.20
DISCO FRENO POSTERIORE			C (*)				X	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE		C				S		D.22- L.16- L.20
PASTIGLIE FRENI		C					X	L.6
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI		C						L.23
TUBAZIONI CARBURANTE		C				S	X	D.66
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE			S					D.67
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE		C					X	D.68
TENSIONE RAGGI RUOTE	C		C					I.113
CUSCINETTI MOZZI RUOTE					S			I.109
CORONA POSTERIORE			S					I.77- I.115
SERRAGGIO VITI CORONA	C		C					X.8
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA	C, L		S					D.41
SERRAGGIO BULLONERIA	C			C				Capitolo X

LEGENDA
h: ORE
S: SOSTITUZIONE
C: CONTROLLO
C (•): CONTROLLO GIOCO
P: PULIZIA
R: REVISIONE
L: INGRASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO
NOTE:
- SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO
- SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO
- DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



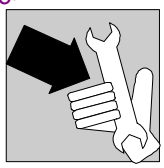
http://husqv.forumsactifs.com

TE-TC 250, 450, 510	PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
ITEM	AFTER FIRST 3 HOURS	EVERY 4h MX/8h EN	EVERY 8h MX/16h EN	EVERY 16h MX/32h EN	EVERY 32h MX/64h EN	EVERY 40h MX/80h EN	REPLACE IF NECESSARY	SEE PAGE
VALVE	C (•)			C (•)		S		D.7-F.10-G.12-G.15
VALVE SPRING						C	X	F.10-G.13-G.15
VALVE CUP, VALVE HALF CONE						C	X	F.10-G.15
ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST)						C	X	F.10-G.16
CAMSHAFT						C		F.6-G.18-H.40-H.41
VALVE TIMING CHAIN					C	S		F.21-G.20-H.35-H.40
VALVE TIMING CHAIN SLIDER						S		F.10- F.21-G.21
VALVE TIMING DRIVEN GEAR						C	X	F.8-G.20-H.40
VALVE TIMING DRIVING GEAR					C		X	F.21-G.20-H.35
VALVE TIMING CHAIN TENSIONER						C		F.7-G.21-H.41
STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM					C		X	D.11-F.8-G.17-H.41
INTAKE MANIFOLD			C		S			H.39
CYLINDER ASSY.						C	X	F.13-G.22-H.37
PISTON ASSY.					C	S		F.13-G.24-H.37
CONNECTING ROD ASSY.						S		F.26-G.29-G.32-H.14
CRANKCASE BEARINGS						S		F.23-H.26
ENGINE OIL	S		S					D.29
OIL PUMP					C			F.18-G.38-H.29
OIL FILTER CARTRIDGE/NET OIL FILTER	S, P		S, P					D.29
CRANKCASE-CYLINDER HEAD HOSE							C	F.6-H.39
SET OF MATCHED PRIMARY				C				F.22-G.36-H.29-H.31
CLUTCH HUB				C			X	F.15-G.36-H.31
CLUTCH DISCS			C		S		X	D.20-F.14-G.34-H.31
CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE					C			F.14-G.36-H.31
CLUTCH SPRING					C		X	F.14-G.35-H.31
CLUTCH DISCS HOUSING					C			F.14-G.36-H.31
CLUTCH DISENGAGEMENT ROD					C			F.14-G.36-H.31
DRIVE SPROCKET		C	S				X	F.23-H.32-I.116
STARTING GEARS					C		X	F.16- F.17-H.29-H.30

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

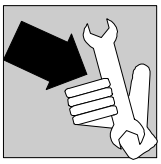
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
ITEM	AFTER FIRST 3 HOURS	EVERY 4h MX/8h EN	EVERY 8h MX/16h EN	EVERY 16h MX/32h EN	EVERY 32h MX/64h EN	EVERY 40h MX/80h EN	REPLACE IF NECESSARY	SEE PAGE
STARTING PEDAL				L				F.13-H.47
GEAR CONTROL PEDAL			C					F.19-H.33
SPARK PLUG			P	S				M. 38
SPARK PLUG CAP				C				M. 26
CARBURETOR		P				R		D.16-D.18-E.8- G.43
CARBURETOR THROTTLE VALVE						C		G.43- G.47-G.49
AIR FILTER		P, L						D.37
RADIATORS		C						N.8
COOLANT HOSES AND CLAMPS		C						N.8
RADIATORS HOSES/WATER PUMP		C						N.8
COOLANT		C					X	D.31-N.3
FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS			C				X	I.6
SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS	C			C				I.6
SIDE STAND		C						I.6
CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS		C						I.6
STEERING HEAD, STEM AND STEERING BRACKET			L					I.14-I.16
FRONT FORK			R					I.14-I.16
HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET	C			C				D.65
REAR SWING ARM BUSHINGS				C				I.104-I.105
REAR CHAIN SLIDER				C			X	I.80
REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS				C				I.107
REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD		C					X	I.80
REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS			L					I.104-I.105
REAR SHOCK ABSORBER						R		I.81-I.82
REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN		L						I.107
THROTTLE CONTROL ASSY.		C, L						D.12-D.14
CLUTCH CONTROL ASSY.		C (•)				R		D.21-P.6

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO

http://husqv.forumsactifs.com

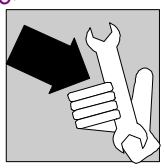
TE-TC 250, 450, 510	PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
ITEM	AFTER FIRST 3 HOURS	EVERY 4h MX/8h EN	EVERY 8h MX/16h EN	EVERY 16h MX/32h EN	EVERY 32h MX/64h EN	EVERY 40h MX/80h EN	REPLACE IF NECESSARY	SEE PAGE
THROTTLE AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES		C		L			X	D.11- D.12- D.14
FRONT BRAKE DISC			C				X	L.4
FRONT BRAKE SYSTEM FLUID		C				S		D.19- L.12- L.21
REAR BRAKE DISC			C (*)				X	L.4
REAR BRAKE SYSTEM FLUID		C				S		D.22- L.16- L.21
BRAKE PADS		C					X	L.6
BRAKE SYSTEM PUMP/CALIPER HOSES		C						L.23
FUEL HOSES		C				S	X	D.66
EXHAUST SILENCER PACKING			S					D.67
EXHAUST PIPE AND SILENCER		C					X	D.68
WHEEL SPOKES TENSION	C		C					I.113
WHEEL HUB BEARINGS					S			I.109
REAR DRIVE SPROCKET			S					I.77- I.115
REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING	C		C					X.8
REAR TRANSMISSION CHAIN	C, L		S					D.41
BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK	C			C				Chapter X

KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE
h: HOURS
S: REPLACEMENT
C: CHECK
C (•): CLEARANCE CHECK
P: CLEANING
R: OVERHAUL
L: GREASING/LUBRICATION
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) ROTATE 45° THE FASTENING BUSHES
NOTE:
- EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS
- REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN
- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

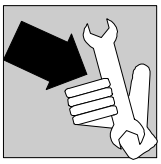
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
PARTICULAIRE	APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	TOUS LES 4h MX/8h EN	TOUS LES 8h MX/16h EN	TOUS LES 16h MX/32h EN	TOUS LES 32h MX/64h EN	TOUS LES 40h MX/80h EN	REMPLACER SI NECESSAIRE	VOIR PAGE
SOUPAPES	C (•)			C (•)		S		D.8- F.10- G.12- G.15
RESSORTS SOUPAPES						C	X	F.10- G.14- G.15
CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES						C	X	F.10- G.15
CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT						C	X	F.10- G.16
ARBRE DISTRIBUTION						C		F.6- G.18- H.40- H.41
CHAINE DISTRIBUTION					C	S		F.21- G.20- H.35- H.40
GLISSIÈRE CHAINE DISTRIBUTION						S		F.10- F.21- G.21
ENGRENAGE CONDIUT DISTRIBUTION						C	X	F.8- G.20- H.40
ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION					C		X	F.21- G.20- H.35
TENDEUR CHAINE DISTRIBUTION						C		F.7- G.21. H.41
SYSTÈME DE COMPRESSEUR DÉMARRAGE					C		X	D.11- F.8- G.17- H.41
RACCORD ADMISSION			C		S			H.39
CYLINDRE COMPL.						C	X	F.13- G.22- H.37
PISTON COMPL.					C	S		F.13- G.24- H.37
BIELLE COMPL.						S		F.26- G.29- G.32- H.14
ROULEMENTS CARTERS						S		F.23- H.26
HUILE MOTEUR	S		S					D.29
POMPE HUILE					C			F.18- G.38- H.29
FILTRE HUILE/ FILTRE A RESEAU	S, P		S, P					D.29
TUYAU CARTERS- CULASSE					C			F.6- H.39
ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE				C				F.22- G.36- H.29- H.31
MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE				C			X	F.15- G.36- H.31
DISQUES EMBRAYAGE			C		S		X	D.20- F.14- G.34- H.31
POUSSE DISQUES EMBRAYAGE					C			F.14- G.36- H.31
RESSORT EMBRAYAGE					C		X	F.14- G.35- H.31
CAGE EMBRAYAGE					C			F.14- G.36- H.31
BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE					C			F.14- G.36- H.31
PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C	S				X	F.23- H.32- I.110
ENGRENAGES DÉMARRAGE					C		X	F.16- F.17- H.29- H.30

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



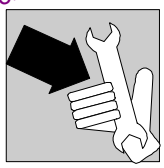
http://husqv.forumsactifs.com

TE-TC 250, 450, 510	ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
PARTICULAIRE	APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	TOUS LES 4h MX/8h EN	TOUS LES 8h MX/16h EN	TOUS LES 16h MX/32h EN	TOUS LES 32h MX/64h EN	TOUS LES 40h MX/80h EN	REMPLACER SI NECESSAIRE	VOIR PAGE
PÉDALE DÉMARRAGE				L				F.13-H.47
PÉDALE COMM. BOÎTE DE VITESSE			C					F.19-H.33
BOUGIE D'ALLUMAGE			P	S				M. 38
PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE				C				M. 26
CARBURATEUR		P				R		D.16- D.18-E.8- G.43
SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR						C		G.43- G.47-G.49
FILTRE À AIR		P, L						D.38
RADIATEURS		C						N.8
TUYAU EAU ET COLLIER		C						N.8
TUYAU RADIATEURS/POMPE EAU		C						N.8
RÉFRIGÉRANT		C					X	D.32-N.3
REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				X	I.6
PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C				I.6
BEQUILLE LATERALE		C						I.6
AIGUILLE GUIDE-CHAINE, ROULEMENTS		C						I.6
TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L					I.14-I.16
FOURCHE AVANT			R					I.14-I.16
DEMI-PALIERS GUIDON AVEC FIXAGE	C			C				D.65
DOUILLE FOURCHE ARRIÉRE				C				I.104-I.105
GLISSIÉRE CHAINE ARRIÉRE				C			X	I.80
DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE				C				I.107
GUIDE CHAINE/CARTER DE CHAINE		C					X	I.80
CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÉRE			L					I.104-I.105
AMMORTISSEUR ARRIÉRE						R		I.81-I.82
CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE		L						I.107
COMMANDE GAZ COMPL.		C, L						D.12-D.34
COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C (•)				R		D.21-P.6

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

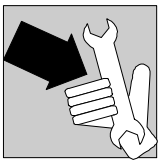
http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
PARTICULAIRE	APRÈS LES PREMIER 3 HEURES	TOUS LES 4h MX/8h EN	TOUS LES 8h MX/16h EN	TOUS LES 16h MX/32h EN	TOUS LES 32h MX/64h EN	TOUS LES 40h MX/80h EN	REMPLACER SI NECESSAIRE	VOIR PAGE
CÂBLES DE COMPRESSEUR ET GAZ		C		L			X	D.11- D.12- D.14
DISQUE FREIN AVANT			C				X	L.4
FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C				S		D.19- L.14- L.22
DISQUE FREIN ARRIÉRE			C (*)				X	L.4
FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÉRE		C				S		D.22- L.16- L.22
PASTILLES DU FREINS		C					X	L.6
TUYAU POMPE/ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE		C						L.23
TUYAU CARBURANT		C				S	X	D.66
MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT			S					D.67
TUYAU ET SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT		C					X	D.68
TENSION BRAS RUOES	C		C					I.113
ROULEMENTS MOYEAUS RUOES					S			I.109
COURONNE ARRIERE			S					I.77- I.115
SERRAGE VIS COURONNE ARRIÉRE	C		C					X.8
CHAINE ARRIÉRE	C, L		S					D.42
SERRAGE DES BOULONS	C			C				Chapitre X

LEGENDE
h: HEURES
S: REMPLACEMENT
C: CONTRÔLE
C (•): CONTRÔLE DU JEAU
P: NETTOYAGE
R: REVISION
L: LUBRIFICATION/GRAISSAGE
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) TOURNER DE 45° LES DOUILLES DE FIXATION
NOTE:
- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER LES GARNITURES
- AU CAS DE DÉTÉRIORATION, REMPLACER LES BOULONS
- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



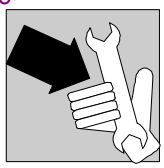
http://husqv.forumsactifs.com

TE-TC 250, 450, 510	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
TEILE	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN	ALLE 4h MX/8h EN	ALLE 8h MX/16h EN	ALLE 16h MX/32h EN	ALLE 32h MX/64h EN	ALLE 40h MX/80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG	SIEHE SEITE
VENTIL	C (•)			C (•)		S		D.9-F.10-G.13-G.15
VENTILFEDER						C	X	F.10-G.14-G.15
TELLER, HALB KEGEL						C	X	F.10-G.15
KIPPHEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)						C	X	F.10-G.16
NOCKENWELLE						C		F.6-G.18-H.40-H.41
VENTILSTEUERUNGKETTE					C	S		F.21-G.20-H.35-H.40
VENTILSTEUERUNGKETTEGLEITBAHN						S		F.10-F.21-G.21
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD						C	X	F.8-G.20-H.40
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD					C		X	F.21-G.20-H.35
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER						C		F.7- G.21.H.41
DEKOMPRESSOR					C		X	D.11-F.8-G.17-H.41
ANSCHLUSS			C		S			H.39
ZYLINDER KPL.						C	X	F.13-G.23-H.37
KOLBEN KPL.					C	S		F.13-G.25-H.37
PLEUELSTANGE KPL.						S		F.26-G.29-G.32-H.14
GEHAUSELAGER						S		F.23-H.26
MOTORÖL	S		S					D.29
ÖLPUMPE					C			F.18-G.38-H.29
WECHSELFILTER/SIEBFILTER	S, P		S, P					D.29
SCHMIERUNGROHR FÜR GEHAUSE / ZYLINDERKOPF						C		F.6-H.39
STIRNRADERPAAR				C				F.22-G.36-H.29-H.31
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE				C			X	F.15-G.36-H.31
KUPPLUNGSCHEIBE			C		S		X	D.20-F.14-G.34-H.31
KUPPLUNGDRUCKPLATTE					C			F.14-G.36-H.31
KUPPLUNGFEDER					C		X	F.14-G.35-H.31
KUPPLUNGKORB					C			F.14-G.36-H.31
KUPPLUNGSTEUERSTANGE					C			F.14-G.36-H.31
RITZEL		C	S				X	F.23-H.32-I.116
ANLASSERANTRIEBSRAD					C		X	F.16- F.17-H.29-H.30

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
TEILE	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN	ALLE 4h MX/8h EN	ALLE 8h MX/16h EN	ALLE 16h MX/32h EN	ALLE 32h MX/64h EN	ALLE 40h MX/80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG	SIEHE SEITE
ANLASSERHEBEL				L				F.13-H.47
GANGSCHALTUNGHEBEL			C					F.19-H.33
ZÜNDKERZE			P	S				M. 39
ZÜNDKERZESTECKER				C				M. 27
VERGASER		P				R		D.17-D.19-E.9-G.43
VERGASERDROSSELKLAPPE						C		G.43- G.47-G.50
LUFTFILTER		P, L						D.39
KÜHLER		C						N.8
WASSERROHR UND SCHELLEN		C						N.8
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE		C						N.8
KÜHLFLÜSSIGKEIT		C					X	D.32-N.3
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER			C				X	I.6
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN	C			C				I.6
SEITENSTÄNDER		C						I.6
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER		C						I.6
VORDERGABELLENKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN			L					I.15-I.16
VORDERGABEL			R					I.15-I.16
LENKERBÜGELBOLZEN	C			C				D.65
HINTERGABELBUCHSE				C				I.104-I.105
KETTENGLEITBAHN				C			X	I.80
BUCHSE FÜR HEBELWERK HINTERHAUFHANGUNG				C				I.107
KETTENFÜHRUNG/KETTENKASTEN		C					X	I.80
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN			L					I.104-I.105
HINTERSTOSSDAMPFER						R		I.81-I.82
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERK HINTERHAUFHANGUNG		L						I.107
GASGRIFF KPL.		C, L						D.12-D.14
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.		C (•)				R		D.22-P.6
DECOMPRESSORKABEL UND GASGKABEL		C		L			X	D.11- D.12-D.14
VORDERE BREMSSCHEIBE			C				X	L.4

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

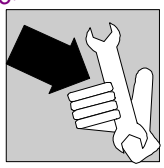
TE-TC 250, 450, 510	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
TEILE	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN	ALLE 4h MX/8h EN	ALLE 8h MX/16h EN	ALLE 16h MX/32h EN	ALLE 32h MX/64h EN	ALLE 40h MX/80h EN	WECHSELN WENN NÖTIG	SIEHE SEITE
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT		C				S		D.20- L.16-L.24
HINTERE BREMSSCHEIBE			C (*)				X	L.4
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT		C				S		D.23- L.17-L.24
BREMSBELAEGE		C					X	L.6
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH		C						L.23
TREIBSTOFFROHR		C				S	X	D.66
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF			S					D.67
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER		C					X	D.68
RADSPEICHENSSPANNUNG	C		C					I.113
RADNABENLAGER					S			I.109
KRANZ			S					I.78- I.115
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ	C		C					X.9
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE	C, L		S					D.41
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN	C			C				Kapitel X

LEGENDE
h: STUNDEN
S: WECHSELN
C: KONTROLLIEREN
C (•): BETRIEBSSPIEL
P: REINIGEN
R: REVISION
L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) ROTIEREN 45° BEFESTIGUNGBUCHSEN
ANMERKUNG:
- DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE
- SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN
- SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

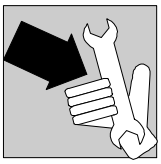
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
PARTICULAR	DESPUÉS DE LAS PRIMJERAS 3 HORAS	CADA 4h MX/8h EN	CADA 8h MX/16h EN	CADA 16h MX/32h EN	CADA 32h MX/64h EN	CADA 40h MX/80h EN	SUSTITUÍR SI NECESARIO	VER PÁGINA
VÁLVULAS	C (•)			C (•)		S		D.10-F.10-G.13-G.15
RESORTES VÁLVULAS						C	X	F.10-G.14-G.15
CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS						C	X	F.10-G.15
BALANCIN DE ASPIRACIÓN –ESCAPE						C	X	F.10-G.16
EJE DISTRIBUCIÓN						C		F.6-G.18-H.40-H.41
CADENA DISTRIBUCIÓN					C	S		F.21-G.20-H.35-H.40
PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN						S		F.10-F.21-G.21
ENGRENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN						C	X	F.8-G.20-H.40
ENGRENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN					C		X	F.21-G.20-H.35
TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN						C		F.7- G.21. H.41
GRUPO DE COMPRESSOR					C		X	D.11-F.8-G.17-H.41
EMPALME DE ASPIRACIÓN			C		S			H.39
CILINDRO COMPLETO						C	X	F.13-G.23-H.37
PISTÓN COMPLETO					C	S		F.13-G.25-H.37
BIELA MOTOR COMPLETA						S		F.26-G.29-G.32-H.14
COJÍNETE DE CARTER						S		F.23-H.26
ACEITE MOTOR	S		S					D.29
BOMBA ACEITE					C			F.18-G.38-H.29
FILTRO ACEITE MOTOR/FILTRO DE RED	S, P		S, P					D.29
TUBO LUBRICACIÓN BANCADA-CULATA CILINDRO						C		F.6-H.39
GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA				C				F.22-G.36-H.29-H.31
CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C			X	F.15-G.36-H.31
DISCOS EMBRAGUE			C		S		X	D.20-F.14-G.34-H.31
PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE					C			F.14-G.36-H.31
RESORTE EMBRAGUE					C		X	F.14-G.35-H.31
CAMPANA EMBRAGUE					C			F.14-G.36-H.31
VARILLA DESEMBRAGUE					C			F.14-G.36-H.31
PIÑÓN CADENA		C	S				X	F.23-H.32-I.116
ENGRENAJE DE ARRANQUE					C		X	F.16- F.17-H.29-H.30

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO

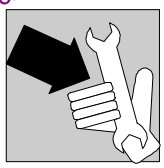
http://husqv.forumsactifs.com

TE-TC 250, 450, 510	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
PARTICULAR	DESPUÉS DE LAS PRIMJERAS 3 HORAS	CADA 4h MX/8h EN	CADA 8h MX/16h EN	CADA 16h MX/32h EN	CADA 32h MX/64h EN	CADA 40h MX/80h EN	SUSTITUÍR SI NECESARIO	VER PÁGINA
PEDAL ARRANQUE				L				F.13-H.47
PEDAL MANDO CAMBIO			C					F.19-H.33
BUJIA ENCENDIDO			P	S				M. 39
PIPA BUJIA ENCENDIDO				C				M. 27
CARBURADOR		P				R		D.17- D.19-E.9- G.43
VALVULA GAS CARBURADOR						C		G.43- G.47-G.50
FILTRO AIRE		P, L						D.40
RADIADORES		C						N.8
TUBOS AGUA Y BANDAS		C						N.8
TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA		C						N.8
LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO		C					X	D.31-N.3
POSAPIES, PERNOS, RESORTES			C				X	I.6
TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓNMOTOR	C			C				I.6
HORQUILLA LATERAL		C						I.6
RODILLO GUÍA-CADENA, COJÍNETES		C						I.6
CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L					I.15-I.16
HORQUILLA DELANTERA			R					I.15-I.16
CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C			C				D.65
MANGUITOS HORQUILLA TRASERA				C				I.104-I.105
PLATO CADENA TRASERA				C			X	I.80
MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA				C				I.107
GUÍA-CADENA/CUBRE-CADENA		C					X	I.80
COJÍNETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA			L					I.104-I.105
AMORTIGUADOR TRASERO						R		I.81-I.82
COJÍNETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L						I.107
MANDO GAS COMPLETO		C, L						D.12-D.14
MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C (•)				R		D.22-P.6
CABLES DE COMPRESOR Y GAS		C		L			X	D.11- D.12-D.14
DISCO FRENO DELANTERO			C				X	L.4

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE-TC 250, 450, 510	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
	COUPON		COUPON	COUPON	COUPON	COUPON		
PARTICULAR	DESPUÉS DE LAS PRIMJERAS 3 HORAS	CADA 4h MX/8h EN	CADA 8h MX/16h EN	CADA 16h MX/32h EN	CADA 32h MX/64h EN	CADA 40h MX/80h EN	SUSTITUÍR SI NECESARIO	VER PÁGINA
FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C				S		D.20- L.18- L.26
DISCO FRENO TRASERO			C (*)				X	L.4
FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C				S		D.23- L.16- L.26
PASTILLAS FRENOS		C					X	L.6
TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIÓNES FRENANTES		C						L.23
TUBERÍAS CARBURANTE		C				S	X	D.66
MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR			S					D.67
TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C					X	D.68
TENSION RADIOS RUEDAS	C		C					I.113
COJÍNETES CUBOS RUEDAS					S			I.109
CORONA TRASERA			S					I.78- I.115
TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C					X.9
CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L		S					D.41
CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C			C				Capítulo X

LEYENDA
h: HORAS
S: SUBSTITUCIÓN
C: CONTROL
C (•): CONTROL JUEGO P: LIMPIEZA
R: REVISION
L: ENGRESAJE/LUBRICACIÓN
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) GIRAR DE 45° LOS MANGUITOS DE FIJACÍON
NOTAS:
- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE
- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE
- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

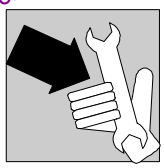
http://husqv.forumsactifs.com

SMR 400, 450, 510	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)				
USO STRADALE	DOPO **I PRIMI 1000 KM**	OGNI **5000 KM**	OGNI **10000 KM**		
USO AGONISTICO	DOPO **LE PRIME 3 ORE**	OGNI **5 ORE**	OGNI **15 ORE**	SOSTITUIRE SE NECESSARIO	VEDERE A PAGINA
PARTICOLARE	**TAGLIANDO**	**TAGLIANDO**	**TAGLIANDO**		
VALVOLE	C (•)	C (•)	S		D.6-F.10-G.12-G.15
MOLLE VALVOLE			C	X	F.10-G.13-G.15
SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE			C	X	F.10-G.15
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO			C	X	F.10-G.16
ALBERO A CAMME			C		F.6-G.18-H.40-H.41
CATENA DISTRIBUZIONE			S		F.21-G.20-H.35-H.40
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE		C	S		F.10-F.21-G.21
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE			C	X	F.8-G.20-H.40
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE			C		F.21-G.20-H.35
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE			C		F.7-G.21-H.41
SISTEMA DECOMPRESSORE			C	X	D.11-F.8-G.17-H.41
RACCORDO DI ASPIRAZIONE		C	S	X	H.39
CILINDRO COMPLETO			C	X	F.13-G.22-H.37
PISTONE COMPLETO			S		F.13-G.24-H.37
BIELLA MOTORE COMPLETA			S		F.26-G.29-G.32-H.14
CUSCINETTI BASAMENTO			S		F.23-H.26
OLIO MOTORE E FILTRO OLIO	S	S	S		D.29
POMPA OLIO			C		F.18-G.38-H.29
TUBAZIONE LUBR. BASAMENTO / TESTA			C		F.6-H.39
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA		C		X	F.22-G.36-H.29-H.31
MOZZO FRIZIONE		C		X	F.15-G.36-H.31
DISCHI FRIZIONE		C	S	X	D.20-F.14-G.34-H.31
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE			C		F.14-G.36-H.31
MOLLE FRIZIONE			C	X	F.14-G.35-H.31
CAMPANA FRIZIONE			C	X	F.14-G.36-H.31
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE			C		F.14-G.36-H.31
PIGNONE USCITA CAMBIO		C	S		F.23-H.32-I.116
INGRANAGGI AVVIAMENTO			C	X	F.16- F.17-H.29-H.30

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

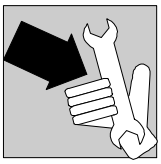
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



SMR 400, 450, 510	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)				
USO STRADALE	DOPO **I PRIMI 1000 KM**	OGNI **5000 KM**	OGNI **10000 KM**		
USO AGONISTICO	DOPO **LE PRIME 3 ORE**	OGNI **5 ORE**	OGNI **15 ORE**	SOSTITUIRE SE NECESSARIO	VEDERE A PAGINA
PARTICOLARE	**TAGLIANDO**	**TAGLIANDO**	**TAGLIANDO**		
PEDALE AVVIAMENTO			L		F.13-H.47
PEDALE COMANDO CAMBIO				X	F.19-H.33
CANDELA ACCENSIONE		P	S		M. 38
PIPETTA CANDELA		C	C	X	M. 26
CARBURATORE			P		D.16- D.18-E.8- G.43
VALVOLA GAS CARBURATORE			C	X	G.43- G.47-G.49
FILTRO ARIA		P, L	P, L	X	D.36
RADIATORI			C		N.8
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE		C	C		N.8
TUBAZIONE RADIATORI/POMPA ACQUA		C	C		N.8
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE				X	I.6
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE	C		C		I.6
CAVALLETTO LATERALE		C			I.6
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTI		C	C	X	I.6
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO			L		I.14-I.16
FORCELLA ANTERIORE			R		I.14-I.16
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI	C		C		D.65
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE			C		I.104-I.105
PATTINO CATENA POSTERIORE			C	X	I.80
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.			C	X	I.107
GUIDACATENA/COPRICATENA	C	C		X	I.80
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVER. SOSP. POST.		L			I.104-I.105
AMMORTIZZATORE POSTERIORE			C		I.81-I.82
COMANDO GAS COMPLETO		C, L			D.12-D.14
COMANDO FRIZIONE COMPLETO		C (•)	R		D.21-P.6
CAVI DECOMPRESSORE E GAS		C	L	X	D.11- D.12-D.14
DISCO FRENO ANTERIORE			C	X	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE		C	S		D.19- L.11-L.20

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



http://husqv.forumsactifs.com

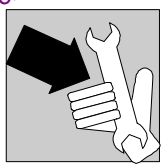
SMR 400, 450, 510	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)				
USO STRADALE	DOPO I PRIMI 1000 KM	OGNI 5000 KM	OGNI 10000 KM		
USO AGONISTICO	DOPO LE PRIME 3 ORE	OGNI 5 ORE	OGNI 15 ORE	SOSTITUIRE SE NECESSARIO	VEDERE A PAGINA
PARTICOLARE	**TAGLIANDO**	**TAGLIANDO**	**TAGLIANDO**		
DISCO FRENO POSTERIORE			C	X	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE		C	S		D.22-L.16 - L.20
PASTIGLIE FRENI	C	C	C	X	L.6
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI			C	X	L.23
TUBAZIONI CARBURANTE			C	X	D.66
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE				X	D.67
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE		C		X	D.68
TENSIONE RAGGI RUOTE	C		C		I.113
CUSCINETTI MOZZI RUOTE			C	X	I.109
CORONA POSTERIORE			S		I.77- I.115
SERRAGGIO VITI CORONA	C	C	C		X.8
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA	C, L	C, L	S		D.41
SERRAGGIO BULLONERIA	C	C			Capitolo X

LEGENDA
h: ORE
S: SOSTITUZIONE
C: CONTROLLO
C (•): CONTROLLO GIOCOP: PULIZIA
R: REVISIONE
L: INGRASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO
NOTE:
- SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO
- SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO
- DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

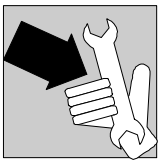
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



SMR 400, 450, 510	PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)				
ROAD	AFTER **FIRST** **1000 KM**	EVERY **5000 KM**	EVERY **10000 KM**		
COMPETITION	AFTER **FIRST** **3 HOURS**	EVERY **5 HOURS**	EVERY **15 HOURS**	REPLACE IF NECESSARY	SEE PAGE
ITEM	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
VALVE	C (•)	C (•)	S		D.7- F.10- G.12- G.15
VALVE SPRING			C	X	F.10- G.13- G.15
VALVE CUP, VALVE HALF CONE			C	X	F.10- G.15
ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST)			C	X	F.10- G.16
CAMSHAFT			C		F.6- G.18- H.40- H.41
VALVE TIMING CHAIN			S		F.21- G.20- H.35- H.40
VALVE TIMING CHAIN SLIDER		C	S		F.10- F.21- G.21
VALVE TIMING DRIVEN GEAR			C	X	F.8- G.20- H.40
VALVE TIMING DRIVING GEAR			C		F.21- G.20- H.35
VALVE TIMING CHAIN TENSIONER			C		F.7- H.41
STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM			C	X	D.11- F.8- G.17- H.41
INTAKE MANIFOLD		C	S	X	H.39
CYLINDER ASSY.			C	X	F.13- G.22- H.37
PISTON ASSY.			S		F.13- G.24- H.37
CONNECTING ROD ASSY.			S		F.26- G.29- G.32- H.14
CRANKCASE BEARINGS			S		F.23- H.26
ENGINE OIL/OIL FILTER CARTRIDGE	S	S	S		D.29
OIL PUMP			C		F.18- G.38- H.29
CRANKCASE / CYLINDER HEAD HOSE			C		F.6- H.39
SET OF MATCHED PRIMARY		C		X	F.22- G.36- H.29- H.31
CLUTCH HUB		C		X	F.15- G.36- H.31
CLUTCH DISCS		C	S	X	D.20- F.14- G.34- H.31
CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE			C		F.14- G.36- H.31
CLUTCH SPRING			C	X	F.14- G.35- H.31
CLUTCH DISCS HOUSING			C	X	F.14- G.36- H.31
CLUTCH DISENGAGEMENT ROD			C		F.14- G.36- H.31
DRIVE SPROCKET		C	S		F.23- H.32- I.116
STARTING GEARS			C	X	F.16- F.17- H.29- H.30

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



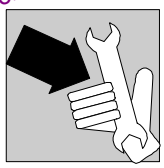
http://husqv.forumsactifs.com

SMR 400, 450, 510	PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)				
ROAD	AFTER **FIRST** **1000 KM**	EVERY **5000 KM**	EVERY **10000 KM**		
COMPETITION	AFTER **FIRST** **3 HOURS**	EVERY **5 HOURS**	EVERY **15 HOURS**	REPLACE IF NECESSARY	SEE PAGE
ITEM	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
STARTING PEDAL			L		F.13-H.47
GEAR CONTROL PEDAL				X	F.19-H.33
SPARK PLUG		P	S		M. 38
SPARK PLUG CAP		C	C	X	M. 26
CARBURETOR			P		D.16- D.18-E.8- G.43
CARBURETOR THROTTLE VALVE			C	X	G.43- G.45-G.49
AIR FILTER		P, L	P, L	X	D.37
RADIATORS			C		N.8
COOLANT HOSES AND CLAMPS		C	C		N.8
RADIATORS HOSES/WATER PUMP		C	C		N.8
FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS				X	I.6
SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS	C		C		I.6
SIDE STAND		C			I.6
CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS		C	C	X	I.6
STEERING HEAD, STEM AND STEERING BRACKET			L		I.14-I.16
FRONT FORK			R		I.14-I.16
HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET	C		C		D.65
REAR SWING ARM BUSHINGS			C		I.104-I.105
REAR CHAIN SLIDER			C	X	I.80
REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS			C	X	I.107
REAR CHAIN GUIDE/REAR CHAIN GUARD	C	C		X	I.80
REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN		L			I.107
REAR SHOCK ABSORBER			C		I.81-I.82
THROTTLE CONTROL ASSY.		C, L			D.12-D.14
CLUTCH CONTROL ASSY.		C (•)	R		D.21-P.6
THROTTLE AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES		C	L	X	D.11- D.12-D.14
FRONT BRAKE DISC			C	X	L.4
FRONT BRAKE SYSTEM FLUID		C	S		D.19- L.12-L.21

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



SMR 400, 450, 510	PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)				
ROAD	AFTER **FIRST 1000 KM**	EVERY **5000 KM**	EVERY **10000 KM**		
COMPETITION	AFTER **FIRST 3 HOURS**	EVERY **5 HOURS**	EVERY **15 HOURS**	REPLACE IF NECESSARY	SEE PAGE
ITEM	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
REAR BRAKE DISC			C	X	L.4
REAR BRAKE SYSTEM FLUID		C	S		D.22-L.16-L.21
BRAKE PADS	C	C	C	X	L.6
BRAKE SYSTEM PUMP/CALIPER HOSES			C	X	L.23
FUEL HOSES			C	X	D.66
EXHAUST SILENCER PACKING				X	D.67
EXHAUST PIPE AND SILENCER		C		X	D.68
WHEEL SPOKES TENSION	C		C		I.113
WHEEL HUB BEARINGS			C	X	I.109
REAR DRIVE SPROCKET			S		I.77- I.115
REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING	C	C	C		X.8
REAR TRANSMISSION CHAIN	C, L	C, L	S		D.41
BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK	C	C			Chapter X

KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE
h: HOURS
S: REPLACEMENT
C: CHECK
C (•): CLEARANCE CHECKP: CLEANING
R: OVERHAUL
L: GREASING/LUBRICATION
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) ROTATE 45° THE FASTENING BUSHES
NOTE:
- EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS
- REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN
- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

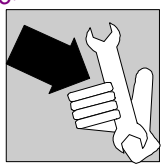
http://husqv.forumsactifs.com

SMR 400, 450, 510	ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)				
UTILISE ROUTIER	APRÈS **LES PREMIERS 1000 KM**	TOUS **LES 5000 KM**	TOUS **LES 10000 KM**		
UTILISE COMPÉTITIONS	APRÈS **LES PREMIERS 3 HEURES**	TOUS **LES 5 HEURES**	TOUS **LES 15 HEURES**	REMPLACER SI NECESSAIRE	VOIR PAGE
PARTICULAIRE	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
SOUPAPES	C (•)	C (•)	S		D.8- F.10- G.12- G.15
RESSORTS SOUPAPES			C	X	F.10- G.14- G.15
CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES			C	X	F.10- G.15
CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT			C	X	F.10- G.16
ARBRE DISTRIBUTION			C		F.6- G.18- H.40- H.41
CHAINE DISTRIBUTION			S		F.21- G.20- H.35- H.40
GLISSIÈRE CHAINE DISTRIBUTION		C	S		F.10- F.21- G.21
ENGRENAGE CONDIUT DISTRIBUTION			C	X	F.8- G.20- H.40
ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION			C		F.21- G.20- H.35
TENDEUR CHAINE DISTRIBUTION			C		F.7- H.41
SYSTÈME DE COMPRESSEUR DÉMARRAGE			C	X	D.11- F.8- G.17- H.41
RACCORD ADMISSION		C	S	X	H.39
CYLINDRE COMPL.			C	X	F.13- G.22- H.37
PISTON COMPL.			S		F.13- G.24- H.37
BIELLE COMPL.			S		F.26- G.29- G.32- H.14
ROULEMENTS CARTERS			S		F.23- H.26
HUILE MOTEUR/FILTRE HUILE	S	S	S		D.29
POMPE HUILE			C		F.18- G.38- H.29
TUYAU CARTERS / CULASSE			C		F.6- H.39
ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE		C		X	F.22- G.36- H.29- H.31
MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE		C		X	F.15- G.36- H.31
DISQUES EMBRAYAGE		C	S	X	D.20- F.14- G.34- H.31
POUSSE DISQUES EMBRAYAGE			C		F.14- G.36- H.31
RESSORT EMBRAYAGE			C	X	F.14- G.35- H.31
CAGE EMBRAYAGE			C	X	F.14- G.36- H.31
BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE			C		F.14- G.36- H.31
PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C	S		F.23- H.32- I.116
ENGRENAGE DÉMARRAGE			C	X	F.16- F.17- H.29- H.30

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



SMR 400, 450, 510	ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)				
UTILISE ROUTIER	APRÈS LES PREMIERS 1000 KM	TOUS LES 5000 KM	TOUS LES 10000 KM		
UTILISE COMPÉTITIONS	APRÈS LES PREMIERS 3 HEURES	TOUS LES 5 HEURES	TOUS LES 15 HEURES	REMPLACER SI NECESSAIRE	VOIR PAGE
PARTICULAIRE	COUPON	COUPON	COUPON		
PÉDALE DÉMARRAGE			L		F.13-H.47
PÉDALE COMM. BOÎTE DE VITESSE				X	F.19-H.33
BOUGIE D'ALLUMAGE		P	S		M. 38
PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE		C	C	X	M. 26
CARBURATEUR			P		D.16- D.18-E.8- G.43
SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR			C	X	G.43- G.47-G.49
FILTRE À AIR		P, L	P, L	X	D.38
RADIATEURS			C		N.8
TUYAU EAU ET COLLIER		C	C		N.8
TUYAU RADIATEURS/POMPE EAU		C	C		N.8
REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS				X	D.32-N.3
PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C		C		I.6
BEQUILLE LATERALE		C			I.6
AIGUILLE GUIDE-CHAINE, ROULEMENT		C	C	X	I.6
TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L		I.14-I.16
FOURCHE AVANT			R		I.14-I.16
DEMI-PALIERS GUIDON AVEC FIXAGE	C		C		D.65
DOUILLE FOURCHE ARRIÉRE			C		I.104-I.105
GLISSIÉRE CHAINE ARRIÉRE			C	X	I.80
DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE			C	X	I.107
GUIDE CHAINE/CARTER DE CHAINE	C	C		X	I.80
CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÉRE		L			I.104-I.105
AMMORTISSEUR ARRIÉRE			C		I.81-I.82
COMMANDE GAZ COMPL.		C, L			D.12-D.14
COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C (•)	R		D.21-P.6
CÂBLES DE COMPRESSEUR ET GAZ		C	L	X	D.11- D.12-D.14
DISQUE FREIN AVANT			C	X	L.4
FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C	S		D.19- L.14-L.22

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

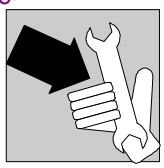
SMR 400, 450, 510	ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)				
UTILISE ROUTIER	APRÈS **LES PREMIERS 1000 KM**	TOUS **LES 5000 KM**	TOUS **LES 10000 KM**		
UTILISE COMPÉTITIONS	APRÈS **LES PREMIERS 3 HEURES**	TOUS **LES 5 HEURES**	TOUS **LES 15 HEURES**	REMPLACER SI NECESSAIRE	VOIR PAGE
PARTICULAIRE	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
DISQUE FREIN ARRIÉRE			C	X	L.4
FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÉRE		C	S		D.22- L.16- L.22
PASTILLES DU FREINS	C	C	C	X	L.6
TUYAU POMPE/ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE			C	X	L.23
TUYAU CARBURANT			C	X	D.66
MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT				X	D.67
TUYAU ET SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT		C		X	D.68
TENSION BRAS RUOES	C		C		I.113
ROULEMENTS MOYEAUS RUOES			C	X	I.109
COURONNE ARRIERE			S		I.77- I.115
SERRAGE VIS COURONNE ARRIÉRE	C	C	C		X.8
CHAINE ARRIÉRE	C, L	C, L	S		D.42
SERRAGE DES BOULONS	C	C			Chapitre X

LEGENDE
h: HEURES
S: REMPLACEMENT
C: CONTRÔLE
C (•): CONTRÔLE DU JEAUP: NETTOYAGE
R: REVISION
L: LUBRIFICATION/GRAISSAGE
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) TOURNER DE 45° LES DOUILLES DE FIXATION
NOTE:
- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER LES GARNITURES
- AU CAS DE DÉTÉRIORATION, REMPLACER LES BOULONS
- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

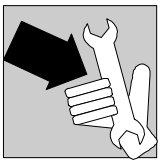
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



SMR 400, 450, 510	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)				
STRASSE	NACH **DEN ERSTEN 1000 KM**	ALLE **5000 KM**	ALLE **10000 KM**		
RACING	NACH **DEN ERSTEN 3 STUNDEN**	ALLE **5 STUNDEN**	ALLE **15 STUNDEN**	WECHSELN WENN NÖTIG	SIEHE SEITE
TEILE	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
VENTIL	C (•)	C (•)	S		D.9-F.10-G.13-G.15
VENTILFEDER			C	X	F.10-G.14-G.15
TELLER, HALB KEGEL			C	X	F.10-G.15
KIPPHEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)			C	X	F.10-G.16
NOCKENWELLE			C		F.6-G.18-H.40-H.41
VENTILSTEUERUNGKETTE			S		F.21-G.20-H.35-H.40
VENTILSTEUERUNGKETTEGLEITBAHN		C	S		F.10- F.21-G.21
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD			C	X	F.8-G.20-H.40
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD			C		F.21- G.20-H.35
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER			C		F.7-H.41
DEKOMPRESSOR			C	X	D.11-F.8-G.17-H.41
ANSCHLUSS		C	S	X	H.39
ZYLINDER KPL.			C	X	F.13-G.23-H.37
KOLBEN KPL.			S		F.13-G.25-H.37
PLEUELSTANGE KPL.			S		F.26-G.29-G.32-H.14
GEHAUSELAGER			S		F.23-H.26
MOTORÖL/WECHSELFILTER	S	S	S		D.29
ÖLPUMPE			C		F.18-G.38-H.29
SCHMIERUNGROHR FÜR GEHAUSE / ZYLINDERKOPF			C		F.6-H.39
STIRNRADERPAAR		C		X	F.22-G.36-H.29-H.31
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE		C		X	F.15-G.36-H.31
KUPPLUNGSCHEIBE		C	S	X	D.20-F.14-G.34-H.31
KUPPLUNGDRUCKPLATTE			C		F.14-G.36-H.31
KUPPLUNGFEDER			C	X	F.14-G.35-H.31
KUPPLUNGKORB			C	X	F.14-G.36-H.31
KUPPLUNGSTEUERSTANGE			C		F.14-G.36-H.31
RITZEL		C	S		F.23-H.32-I.116
ANLASSERANTRIEBSRAD			C	X	F.16-F.17-H.29-H.30

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



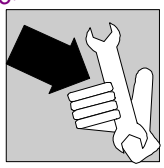
http://husqv.forumsactifs.com

SMR 400, 450, 510	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)				
STRASSE	NACH **DEN ERSTEN 1000 KM**	ALLE **5000 KM**	ALLE **10000 KM**		
RACING	NACH **DEN ERSTEN 3 STUNDEN**	ALLE **5 STUNDEN**	ALLE **15 STUNDEN**	WECHSELN WENN NÖTIG	SIEHE SEITE
TEILE	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
ANLASSERHEBEL			L		F.13-H.47
GANGSCHALTUNGHEBEL				X	F.19-H.33
ZÜNDKERZE		P	S		M. 39
ZÜNDKERZESTECKER		C	C	X	M. 27
VERGASER			P		D.17-DE.19-E.9- G.43
VERGASERDROSSELKLAPPE			C	X	G.43- G.47-G.50
LUFTFILTER		P, L	P, L	X	D.39
KÜHLER			C		N.8
WASSERROHR UND SCHELLEN		C	C		N.8
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE		C	C		N.8
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER				X	I.6
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN	C		C		I.6
SEITENSTÄNDER		C			I.6
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER		C	C	X	I.6
VORDERGABELLENKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN			L		I.15-I.16
VORDERGABEL			R		I.15-I.16
LENKERBÜGELBOLZEN	C		C		D.65
HINTERGABELBUCHSE			C		I.104-I.109
KETTENGLEITBAHN			C	X	I.80
BUCHSE FÜR HEBELWERK HINTERHAUFHANGUNG			C	X	I.107
KETTENFÜHRUNG/KETTENKASTEN	C	C		X	I.80
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERK HINTERHAUFHANGUNG		L			I.107
HINTERSTOSSDAMPFER			C		I.81-I.82
GASGRIFF KPL.		C, L			D.12-D.14
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.		C (•)	R		D.22-P.6
DECOMPRESSORKABEL UND GASGKABEL		C	L	X	D.11- D.12-D.14
VORDERE BREMSSCHEIBE			C	X	L.4

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

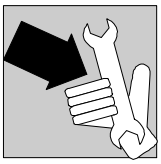
http://husqv.forumsactifs.com



SMR 400, 450, 510	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)				
STRASSE	NACH **DEN ERSTEN 1000 KM**	ALLE **5000 KM**	ALLE **10000 KM**		
RACING	NACH **DEN ERSTEN 3 STUNDEN**	ALLE **5 STUNDEN**	ALLE **15 STUNDEN**	WECHSELN WENN NÖTIG	SIEHE SEITE
TEILE	COUPON	COUPON	COUPON		
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT		C	S		D.20- L.16- L.24
HINTERE BREMSSCHEIBE			C	X	L.4
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT		C	S		D.23- L.17- L.24
BREMSBELAEGE	C	C	C	X	L.6
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH			C	X	L.23
TREIBSTOFFROHR			C	X	D.66
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF				X	D.67
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER		C		X	D.68
RADSPEICHENSSPANNUNG	C		C		I.113
RADNABENLAGER			C	X	I.109
KRANZ			S		I.78- I.115
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ	C	C	C		X.9
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE	C, L	C, L	S		D.41
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN	C	C			Kapitel X

LEGENDE
h: STUNDEN
S: WECHSELN
C: KONTROLLIEREN
C (•): BETRIEBSSPIELP: REINIGEN
R: REVISION
L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) ROTIEREN 45° BEFESTIGUNGBUCHSEN
ANMERKUNG:
- DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE
- SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN
- SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



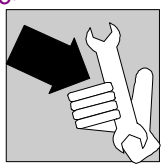
http://husqv.forumsactifs.com

SMR 400, 450, 510	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)				
USO VIAL	DESPUES **LOS PRIMEROS 1000 KM**	CADA **5000 KM**	CADA **10000 KM**		
USO AGONISTICO	DESPUES **LAS PRIMERAS 3 HORAS**	CADA **5 HORAS**	CADA **15 HORAS**	SUBSTITUÍR SI NECESARIO	VER PAGINA
PARTICULAR	**COUPON**	**COUPON**	**COUPON**		
VÁLVULAS	C (•)	C (•)	S		D.10- F.10- G.13- G.15
RESORTES VÁLVULAS			C	X	F.10- G.14- G.15
CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS			C	X	F.10- G.15
BALANCIN DE ASPIRACIÓN –ESCAPE			C	X	F.10- G.16
EJE DISTRIBUCIÓN			C		F.6- G.18- H.40- H.41
CADENA DISTRIBUCIÓN			S		F.21- G.20- H.35- H.40
PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN		C	S		F.10- F.21- G.21
ENGRENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN			C	X	F.8- G.20- H.40
ENGRENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN			C		F.21- G.20- H.35
TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN			C		F.7- H.41
GRUPO DECOMPRESSOR			C	X	D.11- F.8- G.17- H.41
EMPALME DE ASPIRACIÓN		C	S	X	H.39
CILINDRO COMPLETO			C	X	F.13- G.23- H.37
PISTÓN COMPLETO			S		F.13- G.25- H.37
BIELA MOTOR COMPLETA			S		F.26- G.29- G.33- H.14
COJÍNETE DE CARTER			S		F.23- H.26
ACEITE MOTOR/FILTRO ACEITE MOTOR	S	S	S		D.29
BOMBA ACEITE			C		F.18- G.38- H.29
TUBO LUBRICACIÓN BANCADA-CULATA CILINDRO			C		F.6- H.39
GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA		C		X	F.22- G.36- H.29- H.31
CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE		C		X	F.15- G.36- H.31
DISCOS EMBRAGUE		C	S	X	D.20- F.14- G.34- H.31
PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE			C		F.14- G.36- H.31
RESORTE EMBRAGUE			C	X	F.14- G.35- H.31
CAMPANA EMBRAGUE			C	X	F.14- G.36- H.31
VARILLA DESEMBRAGUE			C		F.14- G.36- H.31
PIÑÓN CADENA		C	S		F.23- H.32- I.116
ENGRENAJE DE ARRANQUE			C	X	F.16- F.17- H.29- H.30

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

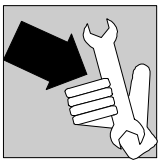
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



SMR 400, 450, 510	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)				
USO VIAL	DESPUES **LOS PRIMEROS 1000 KM**	CADA **5000 KM**	CADA **10000 KM**		
USO AGONISTICO	DESPUES **LAS PRIMERAS 3 HORAS**	CADA **5 HORAS**	CADA **15 HORAS**	SUBSTITUÍR SI NECESARIO	VER PAGINA
PARTICULAR	COUPON	COUPON	COUPON		
PEDAL DE ARRANQUE			L		F.13- H.47
PEDAL MANDO CAMBIO				X	F.19- H.33
BUJIA ENCENDIDO		P	S		M. 39
PIPA BUJIA ENCENDIDO		C	C	X	M. 27
CARBURADOR			P		D.17- D.19- E.9- G.43
VALVULA GAS CARBURADOR			C	X	G.43- G.47- G.50
FILTRO AIRE		P, L	P, L	X	D.40
RADIADORES			C		N.8
TUBOS AGUA Y BANDAS		C	C		N.8
TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA		C	C		N.8
POSAPIES, PERNOS, RESORTES				X	I.6
TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓNMOTOR	C		C		I.6
HORQUILLA LATERAL		C			I.6
RODILLO GUÍA-CADENA, COJÍNETE		C	C	X	I.6
CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L		I.15- I.16
HORQUILLA DELANTERA			R		I.15- I.16
CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C		D.65
MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C		I.104- I.105
PLATO CADENA TRASERA			C	X	I.80
MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C	X	I.107
GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA	C	C		X	I.80
COJÍNETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L			I.104- I.105
AMORTIGUADOR TRASERO			C		I.81- I.82
MANDO GAS COMPLETO		C, L			D.12- D.14
MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C (•)	R		D.22- P.6
CABLES DE COMPRESOR Y GAS		C	L	X	D.11- D.12- D.14
DISCO FRENO DELANTERO			C	X	L.4

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



http://husqv.forumsactifs.com

SMR 400, 450, 510	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)				
USO VIAL	DESPUES **LOS PRIMEROS 1000 KM**	CADA **5000 KM**	CADA **10000 KM**		
USO AGONISTICO	DESPUES **LAS PRIMERAS 3 HORAS**	CADA **5 HORAS**	CADA **15 HORAS**	SUBSTITUÍR SI NECESARIO	VER PAGINA
PARTICULAR	COUPON	COUPON	COUPON		
FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C	S		D.20- L.18- L.26
DISCO FRENO TRASERO			C	X	L.4
FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C	S		D.23- L.16- L.26
PASTILLAS FRENOS	C	C	C	X	L.6
TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIÓNES FRENANTES			C	X	L.23
TUBERÍAS CARBURANTE			C	X	D.66
MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR				X	D.67
TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C		X	D.68
TENSION RADIOS RUEDAS	C		C		I.113
COJÍNETES CUBOS RUEDAS			C	X	I.109
CORONA TRASERA			S		I.78- I.115
TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C	C	C		X.9
CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L	C, L	S		D.41
CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C	C			Capítulo X

LEYENDA
h: HORAS
S: SUBSTITUCIÓN
C: CONTROL
C (•): CONTROL JUEGO P: LIMPIEZA
R: REVISION
L: ENGRESAJE/LUBRICACIÓN
MX: MOTOCROSS
EN: ENDURO
(*) GIRAR DE 45° LOS MANGUITOS DE FIJACÍON
NOTAS:
- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE
- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE
- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

C

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTORE

Difetto	Causa	Rimedio
Il motore non si avvia o stenta ad avviarsi	**Compressione insufficiente**	
	1. Grippaggio pistone	Sostituire
	2. Grippaggio piede o testa di biella	Sostituire
	3. Segmenti pistone usurati	Sostituire
	4. Cilindro usurato	Sostituire
	5. Insufficiente serraggio testa cilindro	Serrare
	6. Insufficiente tenuta guarnizione testa	Sostituire
	7. Candela allentata	Serrare
	8. Gioco valvole non corretto	Regolare
	9. Molle valvole indebolite o grippate	Sostituire
	10. Valvole grippate	Sostituire
	11. Regolazione decompressore non corretta	Regolare
	Scintilla debole o inesistente	
	1. Candela difettosa	Sostituire
	2. Candela incrostata o bagnata	Pulire o asciugare
	3. Eccessiva distanza elettrodi candela	Regolare
	4. Bobina d'accensione difettosa	Sostituire
	5. Aperture o cortocircuiti nei cavi dell'alta tensione	Verificare
	6. Centralina elettronica difettosa	Sostituire
	7. Commutatore destro difettoso	Sostituire
	Il carburatore non riceve carburante	
	1. Sfiato del tappo serbatoio otturato	Pulire
	2. Rubinetto carburante otturato	Pulire
	3. Tubazione arrivo carburante otturata	Pulire
	4. Filtro sulla pipetta carburatore sporco	Pulire
	5. Valvola del galleggiante o galleggianti difettosi	Sostituire
	6. Bilanciere che blocca la valvola del galleggiante	Sbloccare
	Il carburatore si ingolfa	
	1. Elevato livello combustibile nella vaschetta	Regolare
	2. Valvola del galleggiante o galleggiante usurati o incollati in posizione aperta	Sostituire o sbloccare
Il motore si arresta facilmente	1. Candela incrostata	Pulire
	2. Centralina elettronica difettosa	Sostituire
	3. Getti carburatore otturati	Pulire
	4. Minimo basso	Regolare
Il motore è rumoroso	**Il rumore sembra provenire dal pistone**	
	1. Gioco eccessivo tra cilindro e pistone	Sostituire
	2. Segmenti o loro sedi nel pistone usurati	Sostituire
	3. Eccessivo accumulo di depositi carboniosi nella camera di combustione o sul cielo del pistone	Pulire
	4. Bilanciere usurato	Sostituire
	5. Gioco valvole eccessivo	Regolare
	6. Molle valvole indebolite o grippate	Sostituire
	7. Catena distribuzione usurata	Sostituire
	8. Tensione catena distribuzione non corretta	Regolare
	Il rumore sembra provenire dall'albero motore	
	1. Cuscinetti di banco usurati	Sostituire
	2. Elevato gioco radiale o assiale della testa di biella	Sostituire
	3. Ingranaggio albero motore danneggiato	Sostituire
	4. Dado fiss. albero motore allentato	Serrare

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Difetto	Causa	Rimedio
	Il rumore sembra provenire dalla frizione	
	1. Dischi usurati	Sostituire
	2. Gioco eccessivo tra campana frizione e dischi conduttori	Sostituire
	Il rumore sembra provenire dal cambio	
	1. Ingranaggi usurati	Sostituire
	2. Scanalature ingranaggi consumate	Sostituire
Il rumore sembra provenire dalla catena di trasmissione secondaria	1. Catena allungata o non correttamente regolata	Sostituire o regolare
	2. Pignone uscita cambio e corona usurati	Sostituire
La frizione slitta	1. Molle frizione indebolite	Sostituire
	2. Dischi frizione usurati	Sostituire
La frizione oppone resistenza	1. Carico molle non uniforme	Sostituire
	2. Dischi frizione piegati	Sostituire
Non entrano le marce	1. Forcelle cambio piegate o grippate	Sostituire
	2. Saltarelli cambio usurati	Sostituire
	3. Perni comando forcelle danneggiati	Sostituire
Il pedale di comando cambio non ritorna in posizione	1. Molla richiamo del selettore indebolita o rotta	Sostituire
	2. Forcelle cambio usurate	Sostituire
Le marce si disinnestano	1. Innesti degli ingranaggi scorrevoli consumati	Sostituire
	2. Scanalature ingranaggi usurate	Sostituire
	3. Sedi per innesti sugli ingranaggi usurate	Sostituire
	4. Scanalature dell'albero comando forcelle usurate	Sostituire
	5. Perni comando forcelle usurati	Sostituire
Il motore manca di potenza	1. Filtro aria sporco	Pulire
	2. Getto del massimo del carburatore otturato o di dimensione errata	Pulire o sostituire
	3. Scarsa qualità del carburante	Sostituire
	4. Raccordo di aspirazione allentato	Serrare
	5. Eccessiva distanza elettrodi candela	Regolare
	6. Compressione insufficiente	Verificarne la causa
	8. Gioco valvole non corretto	Regolare
	9. Sedi o guide valvole difettose	Sostituire
	10. Molle valvole indebolite o grippate	Sostituire
Il motore si surriscalda	1. Camera di scoppio e/o cielo del pistone incrostati da residui carboniosi	Pulire
	2. Insufficiente quantità di olio nel motore o impiego di olio non del tipo consigliato	Rabboccare o sostituire
	3. Ostruzioni al flusso d'aria sul radiatore	Pulire
	4. Difettosa tenuta dalla guarnizione testa cilindro	Sostituire
	5. La frizione slitta	Regolare

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTOTELAIO

Difetto	Causa	Rimedio
Il manubrio è duro da girare	1. Insufficiente pressione pneumatici	Gonfiare
	2. Ghiera reg. cuscinetti o dado perno di sterzo troppo serrati	Regolare
	3. Perno di sterzo piegato	Sostituire base di sterzo
	4. Cuscinetti di sterzo consumati o grippati	Sostituire
Il manubrio vibra	1. Gambe forcella piegate	Sostituire
	2. Perno ruota anteriore piegato	Sostituire
	3. Telaio piegato	Sostituire
	4. Cerchio ruota anteriore piegato	Sostituire
	5. Cuscinetti ruota anteriore usurati	Sostituire
L'assorbimento degli urti è troppo duro	1. Eccessiva quantità di olio negli steli della forcella	Togliere l'olio in eccesso
	2. Olio negli steli forcella di viscosità troppo elevata	Sostituire
	3. Eccessiva pressione pneumatici	Sgonfiare
	4. Errata regolazione dell'ammortizzatore posteriore	Regolare
L'assorbimento degli urti è troppo morbido	1. Insufficiente quantità di olio negli steli della forcella	Rabboccare
	2. Olio negli steli della forcella di viscosità troppo bassa	Sostituire
	3. Molle forcella indebolite	Sostituire
	4. Molla ammortizzatore post. indebolita	Sostituire
	5. Errata regolazione dell'ammortizzatore posteriore	Regolare
La ruota (anteriore e posteriore) vibra	1. Cerchio ruota piegato	Sostituire
	2. Cuscinetti mozzo ruota usurati	Sostituire
	3. Tensione raggi non corretta	Regolare
	4. Dado del perno ruota allentato	Serrare
	5. Cuscinetti del forcellone posteriore usurati	Sostituire
	6. Tendicatena non correttamente regolati	Regolare
	7. Ruota non correttamente bilanciata	Bilanciare
La sospensione posteriore è rumorosa	1. Distanziali o cuscinetti delle biellette usurati	Sostituire
	2. Snodi sferici dell'ammortizzatore usurati	Sostituire
	3. Ammortizzatore difettoso	Sostituire
Frenatura insufficiente (anteriore e posteriore)	1. Aria nel circuito dell'impianto frenante	Spurgare
	2. Quantità insufficiente di fluido nel serbatoio	Rabboccare
	3. Pastiglia e/o disco consumati	Sostituire
	4. Disco danneggiato	Sostituire
	5. Errata regolazione della leva- pedale freno	Regolare
	6. Acqua nel circuito dell'impianto frenante	Sostituire il fluido

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



PARTE ELETTRICA (vedere anche a pagina M.49)

Difetto	Causa	Rimedio
La candela si incrosta facilmente	1. Miscela troppo ricca	Regolare il carburatore
	2. Filtro aria sporco	Pulire
	3. Segmenti usurati	Sostituire
	4. Pistone o canna cilindro usurati	Sostituire
Gli elettrodi della candela si surriscaldano	1. Miscela troppo povera	Regolare il carburatore
	2. Insufficiente distanza elettrodi	Regolare
	3. Grado termico troppo elevato	Sostituire con candela consigliata
Il generatore non carica o carica insufficientemente	1. Cavi che arrivano al regolatore di tensione mal collegati o in corto circuito	Collegare correttamente o sostituire
	2. Regolatore di tensione difettoso	Sostituire
	3. Bobina del generatore difettosa	Sostituire
Il generatore sovraccarica	1. Regolatore di tensione difettoso	Sostituire
La batteria si scarica	1. Morsetti batteria sporchi	Pulire
	2. Impurità nel liquido elettrolitico o densità specifica troppo alta	Sostituire la soluzione elettrolitica
Il motorino di avviamento non si avvia oppure slitta	1. La batteria è scarica	Caricare
	2. Comando sul commutatore destro difettoso	Sostituire
	3. Relè avviamento difettoso	Sostituire
	4. Motorino avviamento difettoso	Riparare o sostituire
	5. Ingranaggi avviamento usurati	Sostituire
	6. Rulli ruota libera usurati o danneggiati	Sostituire la ruota libera

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ENGINE

Trouble	Cause	Remedy
Engine don't start or starts with difficulty	**Inadequate compression**	
	1. Piston seizure	Replace
	2. Con-rod small or big end seized	Replace
	3. Piston rings worn	Replace
	4. Cylinder worn	Replace
	5. Low torque cylinder head nuts	Tighten
	6. Head gasket blowing	Replace
	7. Spark plug loose	Tighten
	8. Incorrect valve play	Adjust
	9. Valve springs weak or seized	Replace
	10. Valves seized	Replace
	11. Incorrect decompressor adjustment	Adjust
	No or weak spark	
	1. Spark plug faulty	Replace
	2. Spark plug dirty or wet	Clean or dry
	3. Spark plug gap too large	Adjust
	4. Ignition coil faulty	Replace
	5. H.T. leads damaged or short circuiting	Check
	6. Electronic device faulty	Replace
	7. R.H. switch faulty	Replace
	Fuel not reaching carburettor	
	1. Fuel tank cap breather blocked	Clean
	2. Fuel cock blocked	Clean
	3. Fuel feed hose blocked	Clean
	4. Carburettor fuel filter dirty	Clean
	5. Worn out float valve or worn out floats	Replace
	6. Rocker blocking float valve	Free
	Carburettor flooding	
	1. High fuel level in float bowls	Adjust
	2. Worn out float valve or worn out floats in open position	Replace or free
Engine cuts out easily	1. Spark plug dirty	Clean
	2. Electronic control unit faulty	Replace
	3. Carburettor jets blocked	Clean
	4. Idling low	Adjust
Engine noisy	**Piston noise**	
	1. Excessive play between cylinder liner and piston	Replace
	2. Piston rings or piston rings seats worn	Replace
	3. Excessive carbon layers inside the combustion chamber, or on the piston top	Clean
	4. Worn rocker arm	Replace
	5. Excessive valve play	Adjust
	6. Valve springs weak or seized	Replace
	7. Cam chain worn	Replace
	8. Incorrect timing chain adjustment	Adjust
	Crankshaft noise	
	1. Main bearings worn	Replace
	2. High radial and axial play at con-rod big end	Replace
	3. Crankshaft gear damaged	Replace
	4. Crankshaft nut loose	Tighten

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Trouble	Cause	Remedy
	Clutch noise	
	1. Discs worn	Replace
	2. Excesive free play between clutch drum and driving discs	Replace
	Gearbox noise	
	1. Gears worn	Replace
	2. Gear splines worn	Replace
Rear transmission chain noise		
	1. Chain stretched or badly adjusted	Replace or adjust
	2. Engine sprocket and rear wheel sprocket worn	Replace
Clutch slip	1. Clutch springs weak	Replace
	2. Clutch discs worn	Replace
Clutch drag	1. Spring tension uneven	Replace
	2. Clutch discs bent	Replace
Gears not engaging	1. Gearshift forks bent or seized	Replace
	2. Gearchange pawls worn	Replace
	3. Gearshift forks' control pins damaged	Replace
Gearchange lever doesn't return	1. Selector return spring weak or broken	Replace
	2. Gearshift forks worn	Replace
Slips out of gear	1. Sliding dogs worn	Replace
	2. Gear splines worn	Replace
	3. Sliding dog seats on gears worn	Replace
	4. Splines gearshift forks' control shaft worn	Replace
	5. Gearshift forks control pins worn	Replace
Engine lacks power	1. Air filter dirty	Clean
	2. Carburettor main jet blocked or wrong size	Clean or replace
	3. Poor quality fuel	Replace
	4. Intake manifold loose	Tighten
	5. Spark plug gap too large	Adjust
	6. Inadequate compression	Find cause
	7. Incorrect valve play	Adjust
	8. Faulty valve guides or seats	Replace
	9. Valve springs weak or seized	Replace
Engine overheating	1. Excessive coke on combustion chamber and/or piston crown	Clean
	2. Insufficient engine oil, or wrong oil used	Top up or replace
	3. Radiator air flow blocked	Clean
	4. Poor seal at cylinder head gasket	Replace
	5. Clutch slipping	Adjust

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FRAME, WHEELS AND SUSPENSION

Trouble	Cause	Remedy
Difficult to turn handlebars	1. Low tire pressure	Inflate
	2. Steering head bearings' adjustment ring nut or steering stem too tight	nut Adjust
	3. Bent steering head stem	Replace steering bracket
	4. Stearing head bearings worn or seized	Replace
Handlebar vibrates	1. Front fork legs bent	Replace
	2. Front wheel axle bent	Replace
	3. Frame bent	Replace
	4. Front wheel rim bent	Replace
	5. Front wheel bearings worn	Replace
Suspension too hard	1. Too much oil in front fork stanchions	Drain excess
	2. Too high viscosity of front fork stanchion oil	Replace
	3. Inflating pressure too high	Deflate
	4. Rear shock absorber incorrectly set	Adjust
Suspension too soft	1. Insufficient oil in front fork stanchions	Top up
	2. Too low viscosity of front fork stanchion oil	Replace
	3. Weak front fork spring	Replace
	4. Weak rear shock absorber spring	Replace
	5. Rear shock absorber badly adjusted	Adjust
Wheel (front and rear) vibrates	1. Wheel rim bent	Replace
	2. Wheel hub bearings worn	Replace
	3. Wheel spokes loose	Tighten
	4. Wheel axle nut loose	Tighten
	5. Rear swinging arm bearings worn	Replace
	6. Chain tensioner incorrectly set	Adjust
	7. Wheel not balanced correctly	Balance
Rear suspension noisy	1. Link rod bearings or spacers worn	Replace
	2. Shock absorber ball joints worn	Replace
	3. Shock absorber faulty	Replace
Poor (front and rear) braking	1. Air in the brake system	Bleed
	2. Insufficient fluid in reservoir	Top up
	3. Pads and/or disc worn	Replace
	4. Disc damaged	Replace
	5. Brake lever- pedal incorrectly adjusted	Adjust
	6. Water inside the braking system	Replace the fluid

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



ELECTRICS (see page M.49 also)

Trouble	Cause	Remedy
Spark plug becomes dirty too frequently	1. Mixture too rich	Adjust carburettor
	2. Air filter dirty	Clean
	3. Piston rings worn	Replace
	4. Piston or cylinder worn	Replace
Spark plug overheats	1. Mixture too lean	Adjust carburettor
	2. Spark plug gap too small	Adjust
	3. Too high heat rating	Replace the spark plug
Generator charging too low or not at all	1. Wires to voltage regulator connected incorrectly or short circuiting	Connect correctly or replace
	2. Faulty voltage regulator	Replace
	3. Generator coil faulty	Replace
Generator charging too high	1. Voltage regulator faulty	Replace
The battery is discharged fast	1. Battery terminals dirty	Clean
	2.Impurities in battery fluid or specific density too high	Replace electrolytic fluid
Start motor won't start or slips	1. Battery flat	Recharge
	2. Control button on right hand switch unit faulty	Replace
	3. Starter relay faulty	Replace
	4. Starter motor faulty	Repair or replace
	5. Starter gears worn	Replace
	6. Free wheeel rollers worn or damaged	Replace free wheeel

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTEUR

Défaut	Cause	Dépannage
Le moteur ne démarre pas ou bien il a du mal à demarrer	**Compression insuffisante**	
	1. Grippage piston	Remplacer
	2. Grippage pied et tête de bielle	Remplacer
	3. Segments piston usés	Remplacer
	4. Cylindre usé	Remplacer
	5. Serrage insuffisant culasse cylindre	Serrer
	6. Mauvaise étanchéité de la culasse	Remplacer
	7. Bougie desserrée	Serrer
	8. Jeu soupapes insuffisant	Régler
	9. Ressorts soupapes dessérés ou grippés	Remplacer
	10. Soupape grippées	Remplacer
	11. Mauvais réglage décompresseur	Régler
	Etincelle faible ou inexistante	
	1. Bougie défectueuse	Remplacer
	2. Bougie sale ou mouillée	Nettoyer ou essuyer
	3. Distance excessive électrodes bougie	Régler
	4. Bobine d'allumage défectueuse	Remplacer
	5. Ouvertures ou courts-circuits dans les câbles haute tension	Vérifier
	6. Dispositif électronique défectueuse	Remplacer
	7. Commutateur droit défectueuse	Remplacer
	Le carburateur ne recoit pas d'essence	
	1. Reniflard du bouchon du réservoir bouché	Nettoyer
	2. Robinet du carburant bouché	Nettoyer
	3. Tuyau arrivée carburant bouché	Nettoyer
	4. Filtre sur carburateur encrassé	Nettoyer
	5. Soupape flotteur ou flotteurs défectueux	Remplacer
	6. Culbuteur bloquant la soupape du flotteur	Débloquer
	Le carburateur se noie	
	1. Niveau élevé du combustible dans la cuve	Régler
	2. Soupape flotteur ou flotteurs défectueux en tout ouvert	Remplacer ou débloquer
Le moteur s'arrête facilement	1. Bougie entartrée	Nettoyer
	2. Dispositif électronique défectueux	Remplacer
	3. Gicleurs carburateur bouchés	Nettoyer
	4. Ralenti bas	Régler
Le moteur est bruyant	**Le bruit semble provenir du piston**	
	1. Jeu excessif entre le cylindre et le piston	Remplacer
	2. Segments ou sièges du segments sur le piston usés	Nettoyer
	3. Accumulation excessive de dépôts carbonés dans la chambre de combustion, ou sur le ciel du piston	Nettoyer
	4. Culbuteur usé	Remplacer
	5. Jeu soupapes excessif	Régler
	6. Ressorts soupapes dessérés ou grippés	Remplacer
	7. Chaîne de distribution usée	Remplacer
	8. Mauvaise tension chaîne de distribution	Régler
	Le bruit semble provenir du vilebrequin	
	1. Paliers usés	Remplacer
	2. Jeu élevé radial au axial de la tête de bielle	Remplacer
	3. Engranage vilebrequin et arbre secondaire endommagés	Remplacer
	4. Ecrou du vilebrequin desserré	Serrer

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Défaut	Cause	Dépannage
	Le bruit semble provenir de l'embrayage	
	1. Disques usés	Remplacer
	2. Jeu excessif entre cloche d'embrayage et disques entraînants	Remplacer
	Le bruit semble provenir de la boîte de vitesses	
	1. Engrenages usés	Remplacer
	2. Rainurages engrenages usés	Remplacer
Le bruit semble provenir de la chaîne de transmission secondaire	1. Chaîne allongée ou mal réglée	Remplacer ou régler
	2. Pignon sortie boîte de vitesses et couronne usé	Remplacer
L'embrayage patine	1. Ressorts d'embrayage affaiblis	Remplacer
	2. Disques d'embrayage usés	Remplacer
L'embrayage oppose de la résistance	1. Charge des ressorts non uniforme	Remplacer
	2. Disques d'embrayage pliés	Remplacer
Les vitesses ne passent pas	1. Fourches boîte de vitesses pliées ou grippées	Remplacer
	2. Dents boîte de vitesses usées	Remplacer
	3. Axes commande fourches abîmés	Remplacer
La pédale de commande de la boîte de vitesses ne revient pas à sa position	1. Ressort de rappel du sélecteur affaibli ou cassé	Remplacer
	2. Fourches boîte de vitesses usées	Remplacer
Les vitesses se dégagent	1. Embrayages des engrenages coulissants usés	Remplacer
	2. Rainurages engrenages usés	Remplacer
	3. Sièges pour embrayages sur les engrenages usés	Remplacer
	4. Rainurages de l'arbre de commande des fourches usés	Remplacer
	5. Axes de commande des fourches usés	Remplacer
Le moteur manque de puissance	1. Filtre de l'air sale	Nettoyer
	2. Gicleur de richesse du carburateur bouché ou d'une mauvaise dimension	Nettoyer ou remplacer
	3. Mauvaise qualité du carburant	Remplacer
	4. Raccord d'aspiration desserré	Serrer
	5. Distance excessive électrodes bougie	Régler
	6. Compression insuffisante	En vérifier la cause
	7. Déréglage jeu soupapes	Régler
	8. Sièges ou guides soupapes défactueux	Remplacer
	9. Ressorts soupapes détendus ou grippés	Remplacer
Le moteur est surchauffé	1. Chambre d'explosion et/ou ciel du piston incrustés par des dépôts de charbon	Nettoyer
	2. Quantité insuffisante d'huile dans le moteur ou utilisation d'une huile différente du type conseillé	Faire l'appoint ou remplacer
	3. Obstacles au passage de l'air sur le radiateur	Nettoyer
	4. Mauvaise étanchéité du joint de la culasse du cylindre	Remplacer
	5. L'embrayage patine	Régler

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

CADRE MOTO

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

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



PARTIE ELECTRIQUE (voir aussi à la page M.50)

Défaut	Cause	Dépannage
La bougie est facilement incrustée	1. Mélange trop riche	Régler le carburateur
	2. Filtre air sale	Nettoyer
	3. Segments usés	Remplacer
	4. Piston ou cylindre usés	Remplacer
Les électrodes de la bougie sont surchauffées	1. Mélange trop pauvre	Régler le carburateur
	2. Distance insuffisante des électrodes	Régler
	3. Dégré thermique trop élevé	Remplacer la bougie avec la bougie conseillée
Le générateur ne charge pas ou bien il ne charge pas suffisamment	1. Câbles arrivant au régulateur de tension mal raccordés ou en court-circuit	Raccorder correctement ou Remplacer
	2. Régulateur de tension défectueux	Remplacer
	3. Bobine du générateur défectueuse	Remplacer
Le générateur charge trop	1. Régulateur de tension défectueux	Remplacer
La batterie se décharge trés rapidement	1. Bornes de la batterie sales	Nettoyer
	2. Impuretés dans le liquide électrolytique ou densité spécifique tro élevée	Remplacer la solution electrolitique
Le démarreur ne fonctionne pas ou bien il patine	1. La batterie est déchargée	Charger
	2. Commande sur le commutateur droit défectueuse	Remplacer
	3. Télérupteur défectueux	Remplacer
	4. Moteur démarrage défecteux	Réparer ou remplacer
	5. Engrenages de démarrage usés	Remplacer
	6. Rouleaux roue libre usés ou endommagés	Remplacer la roue libre

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTOR

Störung	Ursache	Behebung
Motor startet nicht bzw. startet schwer	**Unzureichende kompression**	
	1. Kolbenklemmen	Austauschen
	2. Fressen des Pleuelkopfes bzw. des Pleuelfusses	Austauschen
	3. Verschleiss der Kolbenringe	Austauschen
	4. Verschleiss des Zylinders	Austauschen
	5. Ungenügendes Schliessen des Zylinderkopfes	Austauschen
	6. Undichtheit der Zylinderkopfdichtung	Auswechseln
	7. Kerze locker	Anziehen
	8. Ventilspiel nicht korrekt	Einstellen
	9. Ventilfedern schwach oder gefressen	Auswechseln
	10. Ventile gefressen	Auswechseln
	11. Nicht korrekte Dekompressionsregelung	Nachstellen
	Schwacher oder kein funke	
	1. Zündkerze deferkt	Austauschen
	2. Zündkerze verrusst bzw. nass	Reinigen bzw. trocknen
	3. Übermässoger Elektrodenabstand der Zündkerze	Einstellen
	4. Zündspule defekt	Austauschen
	5. Risse bzw. Kurzschlüsse der Höchspannungskabel	Überprüfen
	6. Zündelrktonik defekt	Auswechseln
	7. Komlischalter R. defekt	Auswechseln
	Kraftstoff gelangt nicht in den vergaser	
	1. Entlüfter des Tankdeckels verstopft	Reinigen
	2. Kraftstoffhahn verstopft	Reinigen
	3. Kraftstoffleitung verstopft	Reinigen
	4. Filter am Schlauchanschlussstück des Vergasers verschmutzt	Reinigen
	5. Schwimmerventil oder Schwimmer fehlerhaft	Austauschen
	6. Kipphebel blockiert Schwimmerventil	Entblocken
	Kraftstoffüberflutung des Vergasers	
	1. Hoher Kraftstoffstand im Schwimmergehäuse	Einstellen
	2. Schwimmerventil oder Schwimmer in offener Position v erschlissen.	Austauschen bzw. entriegeln
Motor Stoppt leicht	1. Zündkerze verrusst	Reinigen
	2. Schaltgerät defekt	Austauschen
	3. Kraftstoffdüsen verstopft	Reinigen
	4. Leerhauf niedring	Austauschen
Motor Geräuschvoll	**Geräusch scheint vom Kolben zu kommen**	
	1. Unzulässiges Spiel zwischen Zylinder und Kolben	Austauschen
	2. Brennkammer bzw. Kolbenboden verrusst	Reinigen
	3. Übermäßige Ansammlung kohlenstoffhaltiger Ablagerungen der Verbrennungskammer oder auf dem Kolbenboden	Reinigen
	4. Kipphebelverschleiss	Auswechseln
	5. Übermässiges Ventilspiel	Einstellen
	6. Ventilfedern schwach oder festgefressen	Auswechseln
	7. Verschleiss der Ventilsteuerkette	Auswechseln
	8. Ventilsteuer-Kettenspannung nicht korrekt	Nachstellen
	Geräusch scheint von der Triebwelle zu kommen	
	1. Verschleiss der Hauptlager	Austauschen
	2. Unzulässiges Radial- bzw. Axialspiel des Pleuelfusses	Austaschen
	3. Beschädigung Getriebe Antriebswelle und Gegenwelle	Auswechseln
	4. Antriebswellemutter locker	Anziehen

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Störung	Ursache	Behebung
	Geräusch scheint von der kupplung zu kommen	
	1. Verschleiss der Scheiben	Austauschen
	2. Unzulässiges Spiel zwischen Kupplungsgehäuse und Kupplungstreibscheibe	Austauschen
Geräusch scheint von der Antriebskette zu kommen	1. Antriebskette locker bzw. nicht richtig eingestellt	Austauschen bzw. nachstellen
	2. Verschleiss des Getrieberitzels bzw. des Zahnkranzes	Austauschen
Durchrutschen der kupplung	1. Kupplungsfedern schwach	Austauschen
	2. Verschleiss der Kupplungsscheibe	Austauschen
Kupplung zu hart	1. Ungleichmässige Federbelastung	Austauschen
	2. Kupplungsscheiben verbogen	Austauschen
Gangschaltung unmöglich	1. Ganggabel verbogen bzw. geklemmt	Austauschen
	2. Sperrnockenverschleiss	Austauschen
	3. Gabel-Steuerstifte beschädigt	Austauschen
Fusschalthebelrückstellung funktioniert nicht	1. Rückstellfeder des Hebels zu schwach bzw. defekt	Austauschen
	2. Verschleiss der Ganggabeln	Austauschen
Ausrücken der Gänge	1. Verschleiss der Einspurungen des Schieberrades	Austauschen
	2. Verschleiss der Zahnrädernuten	Austauschen
	3. Verschleiss der Einspurungssitze an den Zahnrädern	Austauschen
	4. Verschleiss der Nuten der Gabelsteuerwelle	Austauschen
	5. Verschleiss der Gabel-Steuerstifte	Austauschen
Ungenügende Motorleistung	1. Luftfilter schmutzig	Reinigen
	2. Vergaser-Hauptdüse verstopft bzw. falsch bemessen	Reinigen bzw. austauschen
	3. Schlechte Kraftstoffqualität	Wechseln
	4. Saugstutzen locker	Anziehen
	5. Unzulässiger Abstand der Zündkerzenelektroden	Nachstellen
	6. Ungenügende Verdichtung	Ursache überprüfen
	7. Nicht korrektes	Ventilspiel Einstellen
	8. Ventilsitze oder Führungen defekt	Auswechseln
	9. Ventilfedern schwach oder festgefressen	Auswechseln
Heisslaufen des Motors	1. Brennkammer und/oder Kolbenboden verrusst	Reinigen
	2. Ungenügende Ölmenge im Motor oder falsches Öl	Nachfüllen bzw. wechseln
	3. Lufteintritt am Kühler ungenügend	Reinigen
	4. Zylinderkopfdichtung defekt	Austauschen
	5. Rutschen der Kupplung	Nachstellen

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RAHMEN

Störung	Ursache	Behebung
Lenker schwer Drehbar	1. Ungenügender Reifendruck	Aufpumpen
	2. Mutmutter zur Lagereinstellung bzw. Mutter des Lenkerkopfrohrs zu fest angezogen	Nachstellen
	3. Lenkerkopfrohr verbogen	Austauschen Gabelbrücke
	4. Verschleiss bzw. Klemmen der Lenklager	Austauschen
Vibrationen des Lenkers	1. Gabelschaft verbogen	Austauschen
	2. Vorderradbolzen verbogen	Austauschen
	3. Rahmen verbogen	Austauschen
	4. Vorderradfelge verbogen	Austauschen
	5. Hinterradfelge verbogen	Austauschen
Stossaufnahme zu Hart	1. Zu viel Öl im Gabelschaft	Entnehmen
	2. Zu hohe Viskosität des Öls im Gabelschaft	Wechseln
	3. Übermässiger Reifendruck	Verringern
	4. Fehleinstellung des rückwärtigen Stossdämpfers	Nachstellen
Stossaufnahme zu Weich	1. Ungenügende Ölmenge im Gabelschaft	Nachfüllen
	2. Zu niedrige Viskosität des Öls im Gabelschaft	Wechseln
	3. Gabelfedern schwach	Austauschen
	4. Feder des rückwärtigen Stossdämpfers geschwächt	Austauschen
	5. Fehleinstellung des hinteren Stossdämpfers	Einstellen
Vibrationen am vorderund hinterrad	1. Radfelge verbogen	Austauschen
	2. Verschleiss der Radanbenlager	Austauschen
	3. Radspeichen locker	Anziehen
	4. Mutter des Radzapfens locker	Anziehen
	5. Verschleiss der Lager des rückwärtigen Federbeins	Austauschen
	6. Kettenspanner nicht richtg eingestellt	Nachstellen
	7. Rad nicht richtg ausgewuchtet	Auswuchten
Aufhängung des Hinterrads geräuschvoll	1. Verschleiss der Distanzscheiben bzw. Lager der Nebenpleuel	Austauschen
	2. Verschleiss der Kugelgelenke des Stossdämpfers	Austauschen
	3. Stossdämpfer defekt	Austauschen
Vorder- und Hinterbremse Bremsen unzureichend	1. Luft im Bremskreis	Entlüften
	2. Ungenügende Flüssigkeitsmenge im Behälter	Nachfüllen
	3. Verschleiss der Beläge bzw. der Scheiben	Austauschen
	4. Scheibe beschädigt	Austauschen
	5. Fehleinstellung des Bremshebel-Bremspedals	Nachstellen
	6. Wasser im Bremsanlagenkreis. Flüßigkeit wechseln	Austauschen Flüssigkeit

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



ELEKTRISCHER TEIL (zu auch der Seite M.50 sehen)

Störung	Ursache	Behebung
Zündkerze verrusst leicht	1. Mischung zu fett	Vergaser nachstellen
	2. Luftfilter schmutzig	Reinigen
	3. Verschleiss der Kolbenringe	Austauschen
	4. Verschleiss der Kolbens bzw. der Zulinders	Austauschen
Überhitzung der Zündkerzen-Elektroden	1. Mischung zu mager	Vergaser nachstellen
	2. Ungenügender Elektrodenabstand	Einstellen
	3. Zu hoher Wärmegrad.	Mit empfohlener Zündkerze austauschen
Generator Lädt nicht oder ungenügend auf	1. Kabel am Spannungsregler nicht korrekt angeschlossen bzw. kurzgeschlossen	Korrekt anschliessen bzw. austauschen
	2. Spannungsregler defekt	Austauschen
	3. Generatorspule defekt	Austauschen
Überlast der Generators	1. Spannungsregler defekt	Austauschen
Die Batterie entlaedt sich schnell	1. Polklemmen verschmutzt	Reinigen
	2. Schmutz in der Batteireflüssigkeit bzw. spezifische Dichte zu hoch	Batterieflüssigkeit wechseln
Anlasser startet nicht bzw. rutscht	1. Batterie leer	Aufladen
	2. Umschalter defekt	Austauschen
	3. Anlassrelais defekt	Austauschen
	4. Anlasser defekt	Instandsetzen bzw.
	5. Verschlissenes Anlasszahnrad	Austauschen
	6. Verschleiss die Rollen von der Freilauf	Austauschen der Freilauf

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

MOTOR

Defecto	Causa	Remedio
El motor no arranca o tarda en arancar	**Compresión insuficiente**	
	1. Agarrotamiento pistón	Substituya
	2. Agarrotamiento pie o cabeza de biela	Substituya
	3. Segmentos pistón gastados	Substituya
	4. Cilindro gastada	Substituya
	5. Insuficiente torsión culata cilindro	Apriete
	6. Insuficente estanqueidad guarnición culata	Substituya
	7. Bujía floja	Apriete
	8. Juego válvulas no correcto	Regule
	9. Muelles válvulas debilitadas o agarrotadas	Sustituir
	10. Válvulas agarrotadas	Substituya
	11. Regulación descompresor no corecta	Regule
	Chispa débil o inexistente	
	1. Bujía defectuosa	Substituya
	2. Bujía incrustada o mojada	Limpie y seque
	3. Excesiva distancia electrodos bujía	Regule
	4. Bobina de encendido defectuosa	Substituya
	5. Aperturas o cortocircuitos en los cables de alta tensión	Compruebe
	6. Dispositivo electrónico defectuoso	Substituya
	7. Commutador derecho defectuoso	Substituya
	El carburador no recibe carburante	
	1. Purga o tapón depósito obstruidos	Limpie
	2. Grifo carburante obstruido	Limpie
	3. Tubería llegada carburante obstruida	Limpie
	4. Filtro en la pipeta carburador sucio	Limpie
	5. Válvula con flotador o flotadores estropeados	Substituya
	6. Balancín que bloquea la válvula del flotador	Desbloquee
	El carburador se ahoga	
	1. Elevado nivel de combustible en el depósito	Regule
	2. Válvula con flotador o flotadores desgastados en posición abierta	Substituya o desbloquee
El motor se para fácilmente	1. Bujía incrustada	Limpie
	2. Central electrónica defectuosa	Substituya
	3. Surtidores carburante obstruidos	Limpieù
	3. Relenti bajo	Regule
El motor es ruidoso	**El ruido parece llegar desde el pistón**	
	1. Juego excesivo entre el cilindro y el pistón	Substituya
	2. Segmentos y sus asientos en el pistón gastados	Substituya
	3. Acumulación excesiva de depósitos carbonosos en la cámara de combustión o en el cielo del pistón	Limpie
	4. Balancín gastado	Substituya
	5. Juego válvulas excesivo	Regule
	6. Resortes válvulas flojos o agarrotados	Substituya
	7. Cadena distribución gastada	Substituya
	8. Tensión cadena distribución no correcta	Regule
	El ruido parece llegar desde el eje motor	
	1. Cojinetes de cigüeñal gastados	Substituya
	2. Elevado juego radial y axial de la cabeza de biela	Substituya
	3. Engranaje eje motor dañado	Substituya
	4. Tuerca eje motor laxo	Apriete

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Defecto	Causa	Remedio
	El ruido parece llegar desde el embrague	
	1. Discos gastados	Substituya
	2. Juego excesivo entre campana embrague y discos conductores	Substituya
	El ruido parece llegar desde el cambio	
	1. Engranajes gastados	Substituya
	2. Ranuras engranajes gastadas	Substituya
El ruido parece llegar desde la cadena de transmisión secundaria	1. Cadena alargada o no correctamente regulada	Substituya o regule
	2. Piñón salida cambio y corona gastados	Substituya
El embrague patina	1. Resortes embrague flojos	Substituya
	2. Discos embrague gastados	Substituya
El embrague hace resistencia	1. Carga resortes no uniforme	Substituya
	2. Discos embrague curvados	Substituya
No engranan las marchas	1. Horquillas cambio curvadas o agarrotadas	Substituya
	2. Engranajes cambio gastados	Substituya
	3. Pernos mando horquillas dañados	Substituya
El pedal de mando cambio no vuelve a su posición	1. Resorte antagonista del selector, flojo o roto	Substituya
	2. Horquillas cambio gastadas	Substituya
Las marchas se desengranan	1. Acoplamiento de los engranajes deslizantes gastados	Substituya
	2. Ranuras engranajes desgastadas	Substituya
	3. Asientos para engranes en los engranajes, gastados	Substituya
	4. Ranuras del eje mandos horquillas gastadas	Substituya
	5. Pernos mando horquillas gastados	Substituya
Al motor le falta potencia	1. Filtro de aire sucio	Limpie
	2. Surtidor del máximo del carburante obstruido o de dimensión errada	Limpie o substituya
	3. Calidad baja del carburante	Substituya
	4. Empalme de aspiración flojo	Apriete
	5. Excesiva distancia electrodos bujía	Regule
	6. Compresión insuficiente	Compruebe la causa
	7. Juego válvulas no correcto	Regule
	8. Asientos o guías válvulas defectuosos	Substituya
	9. Resortes válvulas flojos o agarrotados	Substituya
El motor se sobrecalienta	1. Cámara de explosión y/o cielo del pistón incrustados de residuos carbonosos	Limpie
	2. Cantidad insuficiente de aceite en el motor o empleo de aceite no del tipo aconsejado	Rellene o substituya
	3. Obstrucciones al paso del aire en el radiador	Limpie
	4. Estanqueidad defectuosa de la guarnición culata	Substituya
	5. El embrague patina	Regule

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

BASTIDOR

Defecto	Causa	Remedio
El manillar se presenta duro a girar	1. Insuficiente presión neumáticos	Infle
	2. Virola ajuste cojinetes o tuerca perno de dirección demasiando apretados	Regule
	3. Perno de dirección curvado	Substituya la base de dirección
	4. Cojinetes de dirección gastados o agarrotados	Substituya
El manillar vibra	1. Vastagos horquilla curvados	Substituya
	2. Perno rueda delantera curvado	Substituya
	3. Bastidor curvado	Substituya
	4. Llanta rueda delantera curvada	Substituya
	5. Cojinetes rueda delantera gastados	Substituya
La absorción de los choques es demasiado dura	1. Excesiva cantidad de aceite en los vástagos de la horquilla	Quite el aceite a más
	2. Aceite en los vástagos de la horquilla de viscosidad demasiado elevada	Substituya
	3. Excesiva presión de los neumáticos	Desinfle
	4. Regulación errada del amortiguador trasero	Regule
La absorción de los choques es demasiado blanda	1. Insuficiente cantidad de aceite en los vástagos de la horquilla	Rellene
	2. Aceite en los vástagos de la horquilla de viscosidad demasiado baja	Substituya
	3. Resortes horquilla flojos	Substituya
	4. Resorte amortiguador trasero flojo	Substituya
	5. Errada regulación del amortiguador trasero	Regule
La rueda (delantera y trasera) vibra	1. Llanta rueda curvada	Substituya
	2. Cojinetes cubo ruedas gastados	Substituya
	3. Tensión radios no correcta	Regule
	4. Tuerca del perno rueda flojo	Apriete
	5. Cojinetes de la horquilla trasera gastados	Substituya
	6. Tensores de cadena no correctamento regulados	Regule
	7. Rueda no correctamente equilibrada	Equilibre
La suspensión trasera hace mucho ruido	1. Separadores o cojinetes de las bielas gastados	Substituya
	2. Rótulas del amortiguador gastadas	Substituya
	3. Amortiguador defectuoso	Substituya
Frenado insuficiente	1. Aire en el circuito de la instalación frenante	Purgue
	2. Cantidad insuficiente de fluido en el depósito	Rellene
	3. Pastilla y/o discos gastados	Substituya
	4. Disco dañado	Substituya
	5. Errada regulación del pedal-palanca del freno	Regule
	6. Agua en el circuito frenante	Sustituir el fluido

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



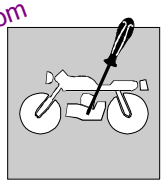
PARTE ELECTRICA (ver también a la página M.51)

Defecto	Causa	Remedio
La bujía se incrusta fácilmente	1. Mezcla demasiado rica	Regule el carburador
	2. Filtro de aire sucio	Limpie
	3. Segmentos gastados	Substituya
	4. Pistón o bien cilindro gastados	Substituya
Los electrodos de la bujía se sobrecalientan	1. Mescla demasiado pobre	Regule el carburador
	2. Insuficiente distancia de los electrodos	Regule
	3. Grado térmico demasiado alto	Sustituir con bujía aconsejada
El generador no carga o carga insuficientemente	1. Cables que llegan al regulador de tensión mal conectados o en cortocircuito	Conecte correctamente o substituya
	2. Regulador de tensión defectuoso	Substituya
	3. Bobina del generador defectuosa	Substituya
El generador sobrecarga	1. Regulador de tensión defectuoso	Substituya
La batería se descarga rapidamente	1. Bornes batería sucios	Limpie
	2. Impuridad del líquido electrolítico o densidad especifica muy alta	Sustituir la solución electrolitica
El motorcito de arranque non arranca o se desliza	1. La batería estádescargada	Cargar
	2. Comando s/conmutador derecho defectuoso	Sustituir
	3. Relé de arranque averiado	Substituya
	4. Motorcito arranque defectuoso	Reparar o sustituir
	5. Engrenaje de arranque gastados	Substituya
	5. Rodillos de la rueda libre gastados o bien agarrotados	Substituya la rueda libre

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

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

http://husqv.forumsactifs.com

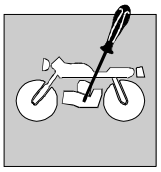


Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

D

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



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

http://husqv.forumsactifs.com

Regolazione gioco valvole D.6
Regolazione decompressore avviamento D.11
Regolazione cavo comando gas D.12-D.14
Registrazione carburatore.....D.16-D.18
Registrazione minimo.....D.16-D.18
Sostituzione dischi frizione D.20
Registrazione leva di comando e controllo livello fluido frizione D.21
Regolazione leva comando freno anteriore (TE, TC) e controllo del livello del fluido (TE, TC, SMR) D.23
Registrazione posizione pedale comando freno posteriore D.25
Registrazione corsa a vuoto freno posteriore D.26
Controllo livello fluido freno posteriore D.26
Controllo livello olio motore D.28
Sostituzione olio motore e pulizia-sostituzione filtri metallici ed a cartuccia D.29
Controllo livello liquido di raffreddamento D.31
Sostituzione liquido di raffreddamento D.31
Controllo filtro aria D.36
Registrazione catena trasmissione secondaria D.41
Lubrificazione catena trasmissione secondaria D.43
Regolazione delle sospensioni in base alle particolari condizioni della pista D.48
Registrazione ammortizzatore D.53
Registrazione precarico molla ammortizzatore D.55
Registrazione freno idraulico ammortizzatore D.56
Molle ammortizzatore D.59
Regolazione forcella anteriore D.60
Molle forcella D.62
Regolazione gioco dei cuscinetti dello sterzo D.63
Modifica posizione manubrio D.65
Controllo tubazione di alimentazione D.66
Sostituzione materiale fonoassorbente silenziatore D.67
Controllo impianto di scarico D.68

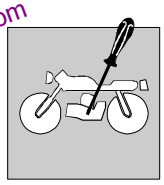
Adjustment of valves play D.7
Adjustment of starter decompression device D.11
Throttle cable adjustment D.12-D.14
Carburettor adjustment.....D.16-D.18
Idle adjustment.....D.16-D.18
Clutch discs replacement D.20
Adjustment of the control lever and check of the clutch fluid level D.21
Adjustment of front brake control lever (TE, TC) and fluid level control (TE, TC, SMR) D.23
Rear brake pedal position adjustment D.25
Rear brake idle stroke adjustment D.26
Checking the rear brake fluid level D.26
Checking the engine oil level D.28
Engine oil replacement and bag filters-cartridge filter cleaning or replacement D.29
Coolant level check D.32
Replacement of coolant D.32
Air filter check D.37
Secondary transmission chain adjustment D.41
Lubricating the transmission chain D.44
Adjusting the suspensions according to particular track conditions D.49
Adjusting the shock absorber D.53
Adjusting the shock absorber spring preload D.55
Shock absorber hydraulic brake adjustment D.56
Shock absorber springs D.59
Adjusting the front fork D.60
Front fork springs D.62
Steering bearings play adjustment D.63
Handlebar position change D.65
Checking the fuel hose D.66
Replacing the muffler deadening material D.67
Checking the exhaust system D.68

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

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

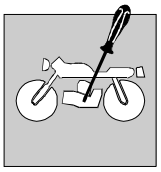
http://husqv.forumsactifs.com



Régulation jeu soupapes D.8
Régulation décompresseur démarrage D.11
Réglage du cable de commande des gaz D.12-D.14
Réglage du carburateur D.16-D.18
Réglage du ralenti D.17-D.18
Remplacement disques embrayage D.20
Reglage du levier de commande et contrôle du niveau fluide de l'embrayage D.21
Réglage du levier de commande frein avant (TE, TC) et contrôle nivel fluide (TE, TC, SMR) D.23
Reglage position pedale frein arrière D.25
Reglage de la course a vide du frein arrière D.26
Contrôle du niveau fluide du frein arrière D.26
Contrôle du niveau huile moteur D.28
Vidange du niveau d'huile du moteur, replacement et nettoyage des filtres a huile D.29
Contrôle du niveau du liquide de refroidissement D.33
Substitution du liquide de refroidissement D.33
Contrôle filtre à air D.38
Réglage chaîne transmission secondaire D.41
Lubrification chaîne transmission secondaire D.45
Reglage des suspensions par rapport aux conditions de la piste D.50
Réglage de l'amortisseur arrière D.53
Réglage de la precharge du ressort amortisseur D.55
Réglage frein hydraulique amortisseur D.57
Ressorts de l'amortisseur D.59
Réglage de la fourche avant D.60
Ressorts de la fourche avant D.62
Réglage du jeu des paliers du guidon D.63
Modification de la position du guidon D.65
Controle tuyau carburant D.66
Remplacement du materiel insonorisant du silencieux D.67
Contrôle de l'installation d'echappement D.68

Einstellung des Ventilspiels D.9
Einstellung des Anlassendekompressoren D.11
Einstellung des Gasseilzugs D.13-D.15
Vergasereinstellung D.17-D.19
Minimaldrehzahleinstellung D.17-D.19
Ersatz der Kupplungsscheiben D.20
Steuerhebeleinstellung und Ölstand der Kupplung Prüfen D.22
Einstellung des Fusshebel fuer die hinterradbremse (TE, TC) und kontrolle des Olbremse (TE, TC, SMR) D.24
Einregulierung der Stellung des Hinteren Bremspedals D.25
Leerhubeinstellung der Hinteren Bremse D.27
Kontrolle der Hinteren Bremse Flüssigkeitsstand ... D.27
Motorölstand-kontroll D.28
Wechseln und fullstandskontrolle des motoröls, wechseln und reinigen der olfilter D.30
Kontrolle Pegel Kühlflüssigkeit D.34
Austausch kuflussigkeit D.34
Kontrolle Luftfilter D.39
Schnelleinstellung Sekunderungbersetzung D.42
Ketten Schmierung D.46
Einstellung der Aufhaengung im Hinblick auf Besondere Gegebenheiten Derrennstrecke D.51
Einstellung Stossdämpfer D.54
Einstellung vorspannung stossdoempfer feder D.55
Dämpfer hydraulische bremse Reglerung D.57
Dämpfer feder D.59
Einstellung der Vordergabel D.61
Vordergabel feder D.62
Spieleinstellung der lenklager D.64
Lenker position Ändern D.65
Kontrolle Treibstoffrohr D.66
Austausch des Schalldämpfenden Dämpfermaterials D.67
Kontrolle Auspuffanlage D.68

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



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

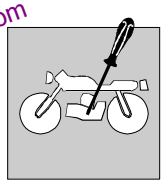
http://husqv.forumsactifs.com

Regulación juego válvulas D.10
Regulación decompresor del arranque D.11
Regulación cable mando gas.....D.13-D.15
Regulación carburador.....D.17-D.19
Ajuste ralentí.....D.17-D.19
Substitución discos embrague D.20
Ajuste palanca de mando y control nivel fluido embrague D.22
Ajuste palanca de mando del freno delantero (TE, TC) y control nivel fluido (TE, TC, SMR) D.24
Ajuste posición pedal del freno trasero D.25
Ajuste funcionamiento en vacio freno trasero D.27
Control nivel fluido freno trasero D.27
Control nivel aceite del motor D.28
Substitución y control del nivel del aceite motor, substitución limpieza de los filtros del aceite D.30
Control nivel liquido de enfriamiento D.35
Substitución liquido enfriamiento D.35
Control filtro aire D.40
Regulación cadena trasmisión secundaria D.42
Lubricación cadena trasmisión secundaria D.47
Regulacion de las suspensiones sobre la base de particulares condiciones de la pista D.52
Regulación amortiguador D.54
Regulación precarga resorte amortiguador D.55
Regulacion freno hidráulico amortiguador D.58
Muelle amortiguador D.59
Regullación horquilla delantera D.61
Muelle horquilla delantera D.62
Regulación juego de los cojinetes de la dirección D.64
Modifica posición manillar D.65
Control tubería carburante D.66
Substitución material fonoabsorbente silenciador .. D.67
Control instalación de escape D.68

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

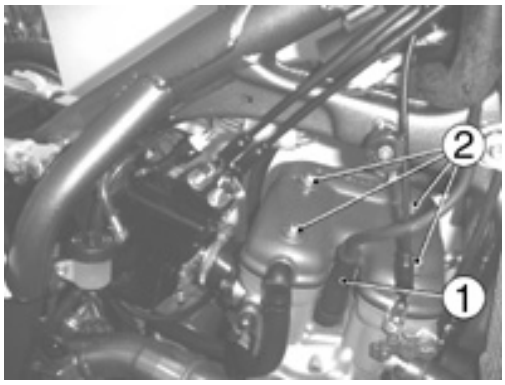
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

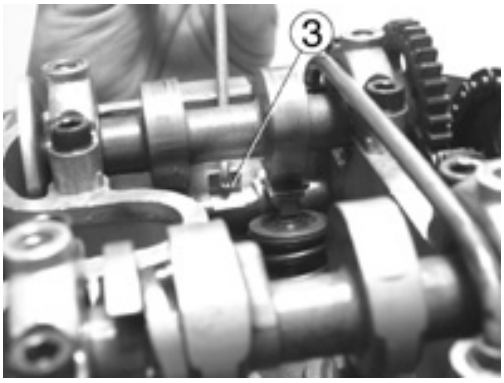


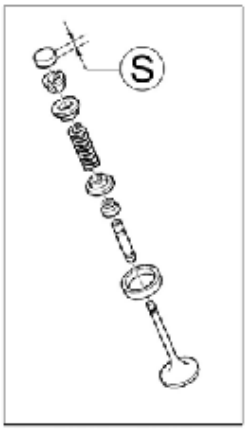
Regolazione gioco valvole

La verifica dovrà essere effettuata, A MOTORE FREDDO, nel modo seguente:
- rimuovere il serbatoio carburante come descritto a pag. E.21;
- togliere la candela (1), le quattro viti (2) del coperchio testa ed il coperchio testa;
- inserire la 2a marcia e, spingendo avanti e indietro il motociclo, portare il pistone al Punto Morto Superiore (in questa condizione, la tacca riportata sulla testa coincide con i due riferimenti posti sull'ingranaggio di rinvio degli alberi a camme, come indicato sulla figura);
- verificare, usando uno spessimetro, che il gioco sia 0,10-0,15 mm per il lato ASPIRAZIONE e 0,15-0,20 mm per il lato SCARICO;
- in caso contrario, sollevare la molletta (3) di ritegno con l'ausilio di un attrezzo tiramolla, far scivolare il bilanciere da un lato, estrarre con una pinzetta la pastiglia e verificarne lo spessore;
- in base al valore rilevato, montare la nuova pastiglia (a ricambio, sono fornite pastiglie con spessore da 1,60 mm a 2,60 mm con maggiorazioni di 0,05 mm).

Lo spessore (S) della nuova pastiglia da impiegare sarà:
S=(G1-G)+S1
S=spessore della nuova pastiglia
G1=gioco valvole rilevato
G=gioco valvole prescritto
S1=spessore della pastiglia esistente
Riportare in sede la molletta ed il bilanciere e far compiere qualche giro all'albero motore.
-Verificare di nuovo il gioco valvole e, se corretto, rimontare i particolari precedentemente rimossi procedendo inversamente rispetto allo smontaggio.







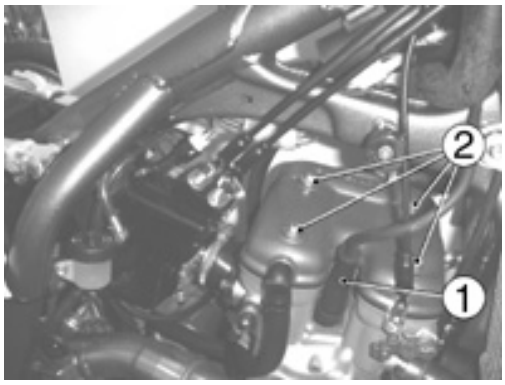
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Adjustment of valves play

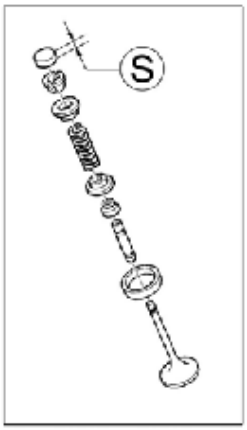
To check the valve clearance, proceed as follows , WITH COLD ENGINE:
- remove the fuel tank as shown on page E.21;
- remove the spark plug (1), the four cylinder head cover fastening screws (2) and the cylinder head cover;
- engage second gear and, moving the vehicle forwards and backwards, bring the piston to Top Dead Center (in this condition, the mark on the cylinder head is aligned with the two marks on the idle gear of the camshafts, as shown in the figure);
- check, by means of a feeler gauge, that the valve clearance is 0,10-0,15 mm (0.004-0.006 in.) for INTAKE and 0,15-0,20 mm (0.006-0.008 in.) for EXHAUST;
- otherwise, lift the retaining clip (3) using a hook, let the rocker arm slide to one side, extract the pad with a pair of pliers and check the thickness;
- depending on the result, fit a new pad (as spare parts, pads are supplied ranging from 1.60 mm-0.063 in. to 2.60 mm-0.102 in. in steps of 0.05 mm-0.002 in.).

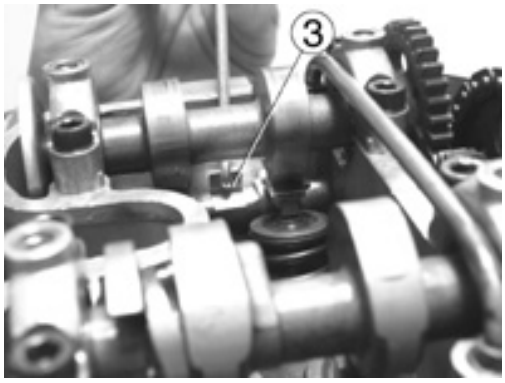
The new pad thickness (S) will be:
S=(G1-G)+S1
S=new pad thickness
G1=measured valve clearance
G=correct valve clearance
S1=measured pad thickness
Reassemble the clip and rocker arm then turn the crankshaft a few times. Check the valve clearance again and, if it's correct, reassembly the removed parts using the reverse procedure.





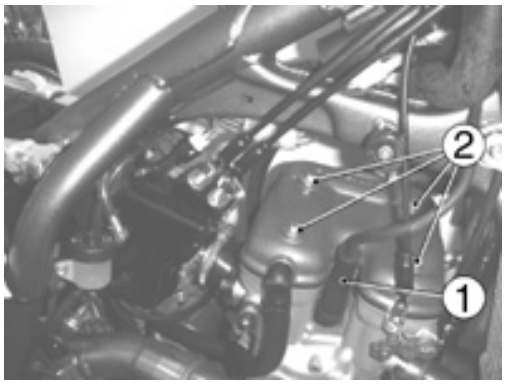






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



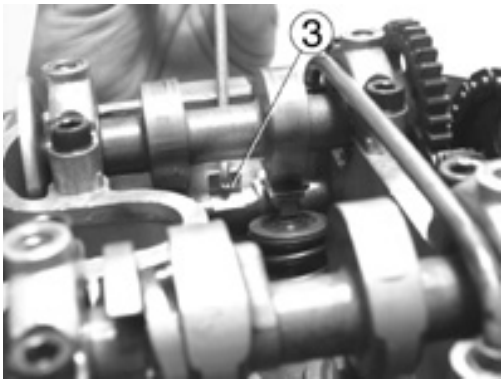
Régulation jeu soupapes

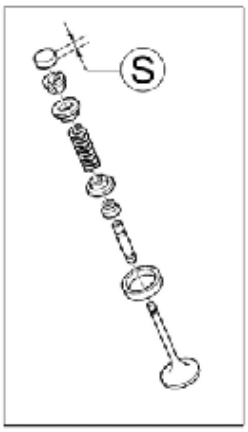
Effectuer ce côntrole AVEC MOTEUR FROID, en opérant comme suit :
- ôter le réservoir carburant comme décrit au page E.21;
- ôter la bougie d'allumage (1), les quatre vis (2) du couvercle culasse cylindre et le couvercle culasse cylindre;
- insérer la 2eme vitesse et, en poussant devant et en arrière le motocycle, porter le piston au Point Mort Supérieur (dans cette condition, l'encoche reportée sur la culasse coïncide avec les deux références qui se trouvent sur l'engrenage de renvoi des arbres aux cames, comme indiqué sur l'illustration);
- avec un épaisseurmètre vérifier le jeu des soupapes qui doit être de 0,10-0,15 mm pour ADMISSION et de 0,15-0,20 mm pour ECHAPPEMENT;
- en cas contraire, soulever la pince (3) de retenue avec le secours d'un outil (crochet), faire glisser le culbuteur d'un côté, extraire avec une pincette la plaquette et en vérifier l'épaisseur;



En base à la valeur relevée, monter la nouvelle pastille (au rechange, pastilles sont fournies avec épaisseur de 1,60 mm aux 2,60 mm avec des augmentations de 0,05 mm).
L'épaisseur (S) de la nouvelle pastille à employer il sera:
S=(G1-G)+S1
S=épaisseur de la nouvelle pastille
G1=jeu soupapes relevées
G=jeu soupapes prescrites
S1=épaisseur de la pastille existante
Reporter en siège la pince et le culbuteur et faire accomplir quelque tour à l'arbre moteur.
Vérifier le jeu des soupapes et, si est correct, remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage.







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Einstellung des Ventilspiels

Die Uberprüfung muß bei KALTEM MOTOR in der folgenden Weise erfolgen:
- entfernen Behälter Treibstoff wie es wird zur Seite E.22;
- die Zündkerze (1), den vier Schrauben (2) und Zylinderkopf Deckel abnehmen;

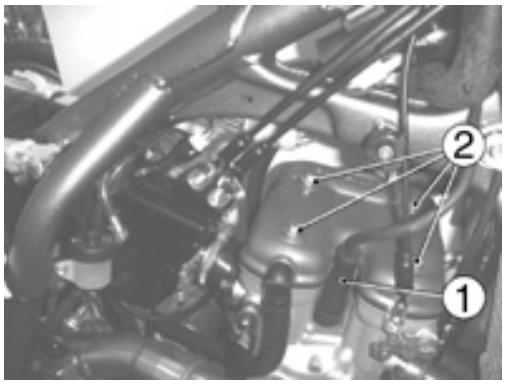
Den Wechsel des Motors in 2. Gang stellen und vorn schiebend, und rückwärts das Motorrad, dem Höheren Totpunkt den Kolben bringen (in diese Bedingung, die Kerbe auf der Zylinderkopf überschneidet sich mit den zwei Bezügen auf der Zahnradvorgelege der Nockenwellen, wie auf ihn auf der Figur gezeit wird);

Das Ventilspiel, das 0,10-0,15 mm für den ANSAUGSEITE und 0,15-0,20 mm für den AUSPUFFSEITE muß, mit einem Dickenmesser überprüfen;
- Andernfalls, die Klammer heben (3) ihm einen Haken benutzend, den Schwinghebel gleiten machen einerseits, mit einer Pinzette die Einstellscheibe herausziehen und die Dicke davon prüfen;
- aufgrund der vorspringenden Dicke wird die neue Einstellscheibe (zu Austausch Einstellscheiben montieren mit Dicke von 1,60 geliefert mm zu 2,60 mm mit Erhöhungen von 0,05 mm).

Die Dicke (S) der neuen Beilage wird sein:
S=(G1-G)+S1
S=Dicke der neuen Beilage
G1=Erhebt Ventilspiel
G=Schreibt Ventilspiel
S1=Dicke der bestehende Beilage

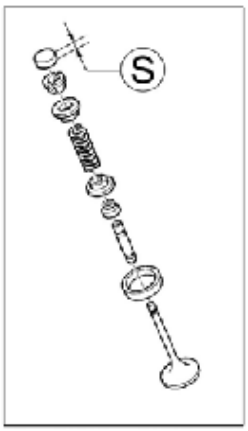
Wieder im Sitz die Klammer und den Schwinghebel bringen und Zur Kurbelwelle einige Drehungen tun machen.

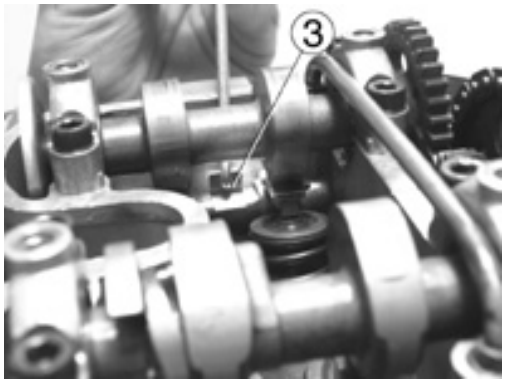
Nochmal das Spiel der Ventile prüfen und, wenn korrekt, wieder die Details, die umgekehrt bezüglich der Zerlegung vorangehend, zerlegt wurden, zusammensetzen.





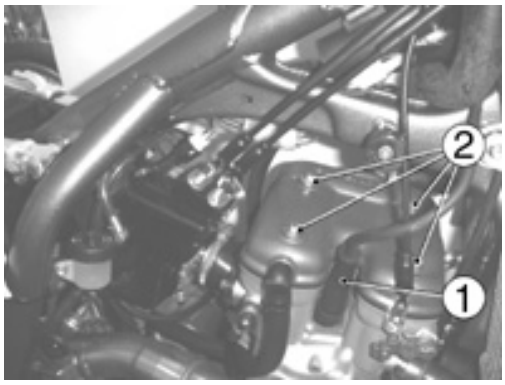






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

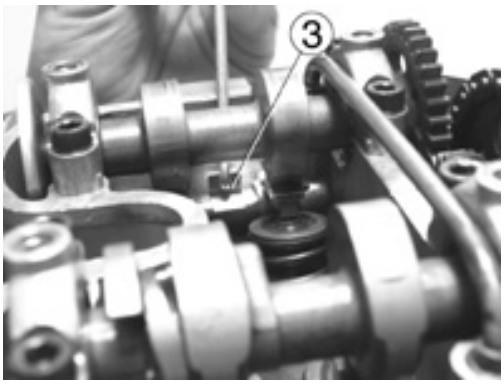


Regulación juego válvulas

El control tiene que realizarse, con el MOTOR FRIO, de acuerdo con este procedimiento:
-remover el depósito carburante como es descrito a página E.22;
- retirar la bujía (1), los cuatro tornillos (2) de la tapa culata y la tapa culata;
- insertar la 2a marcha y, empujando adelante y atrás el motociclo, colocar el pistón al Punto Muerto Superior (en esta condición, la muesca indicada sobre la culata coincide con las dos referencias sobre el engranaje de renvio de los ejes distribución, como indicado sobre la figura) ;
- con un espesimetro verificar el juego de las válvulas que debe ser de 0,10-0,15 mm para la ASPIRACIÓN y de 0,15-0,20 mm para el ESCAPE;
- en caso contrario, levantar la pinza (3) con el auxilio de un gancho, hacer resbalar el balancín de un lado, extraer con un alicate la pastilla y averiguar de ello el espesor;
- con base en el valor que ha sido notado, montar la nueva pastilla (a repuesto, son provistas pastillas con espesor de 1,60 mm a 2,60 mm con aumentos de 0,05 mm).
El espesor (S) de la nueva pastilla de emplear será:
S=(G1-G)+S1
S=espesor de la nueva pastilla
G1=juego válvulas notado
G=juego válvulas prescrito
S1=espesor de la pastilla existente
Reconducir en sede la pinza y el balancín y hacer cumplir alguna vuelta al eje motor.
Verificar nuevamente el juego de las válvulas y, si correcto, volver a montar los componentes quitados en precedencia.





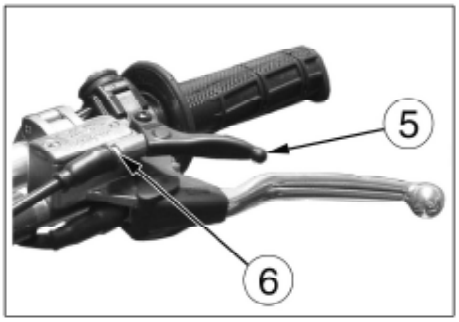




Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Regolazione decompressore avviamento
Il supporto della leva (5) è provvisto di un tenditore (6) per regolare il gioco che deve essere di circa 3 mm: qualora ciò non avvenisse, sbloccare il controdado e ruotare opportunamente la vite di registro (svitandola si diminuisce il gioco, avvitandola lo si aumenta); 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).



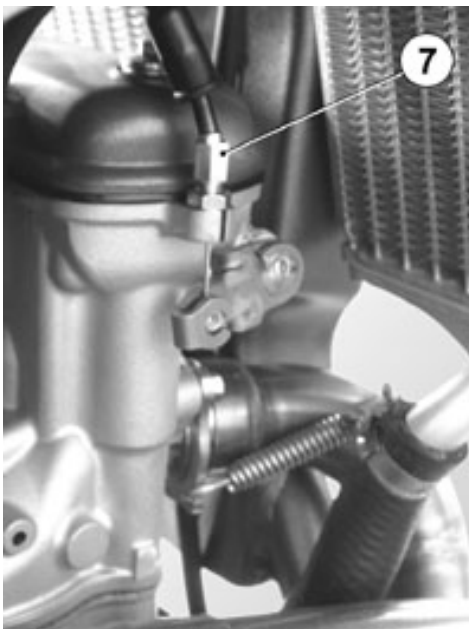
Adjustment of starter decompression device
In order to adjust the lever decompressor free play (approximately 3 mm-0.12 in.): should the clearance be incorrect, unblock the counter ring-nut and turn the adjusting screw (by unscrewing it, the clearance is reduced, while by screwing screw it is increased); 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).

Régulation décompresseur démarrage
Le support du levier (5) est doué d'un tendeur (6) pour régler le jeu qui doit être d'environ 3 mm: si le jeu n'est pas exact, débloquer le contre-ecrou et tourner la vis de réglage (en la desserrant, le jeu décroisse, en la serrant, le jeu augmente); 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).



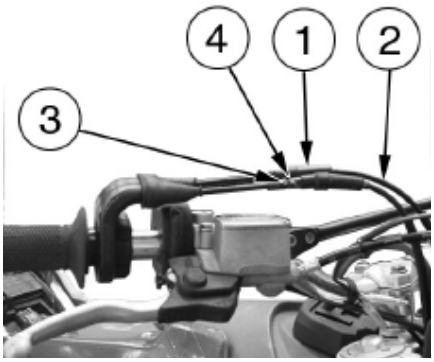
Einstellung des Anlassendekompressoren
Der Hebelhalterung (5) ist mit einem Einstellschraube (6) ausgestattet um den Lauf zu leerem zu regeln (etwa 3 mm): ist das nicht der Fall, Nutmutter lösen und Einstellschraube drehen (zieht man die Schraube an, dann nimmt das Spiel zu; im umgekehrten Fall wird es geringer); 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).

Regulación decompresor del arranque
El soporte de la palanca (5) es provisto de un tensor (6) para regular el juego que tiene que estar de unos 3 mm: si esto no se produce, desbloquee la contravirola y gire el tornillo de ajuste (destornillándolo disminuye el juego, atornillándolo aumenta); una ulterior posibilidad de regulación 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).



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

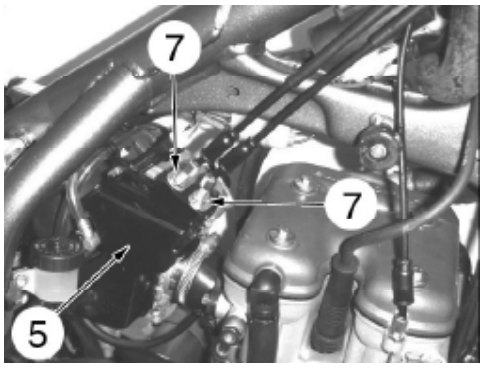
http://husqv.forumsactifs.com



Regolazione cavo comando gas (SMR 400)

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).

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

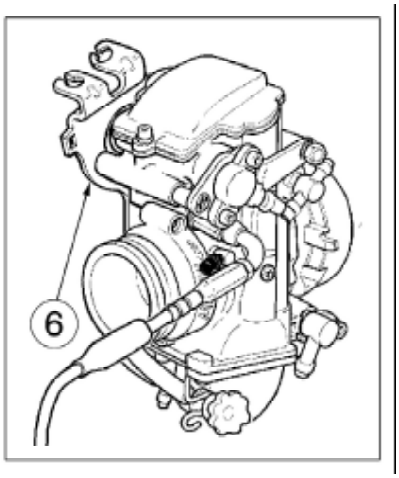


Nel caso non fosse più possibile registrare il gioco sul comando posto sul manubrio o si fosse sostituito il cavo é necessario intervenire nel modo seguente:
- rimuovere il serbatoio carburante come descritto a pag. E.21;
- rimuovere la protezione (5) del carburatore;
- ruotare la camma (6) fino alla posizione di massima apertura e verificare che il cavo in tensione abbia un gioco di circa 1 mm. al comando sul manubrio;
- in caso contrario, agire sui controdadi (7) sino a ripristinare il gioco corretto;
- rilasciare la camma (6) ed effettuare la stessa registrazione sull'altro cavo.

Throttle cable adjustment (SMR 400)

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 (0.08 in.) 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).

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



If the play of the handlebar control cannot be adjusted, or the wire has been replaced, proceed as follows:
- remove the fuel tank as decribed on page E.21;
- remove the carburetor guard (5);
- turn cam (6) until the maximum opening is reached and check that the stretched wire has approx. 1 mm (0.04 in.) play on the handlebar control;
- on the contrary, work on lock nuts (7) until the correct play is restored;
- release cam (6) and adjust the other wire in the same way.

Réglage du cable de commande des gaz (SMR 400)

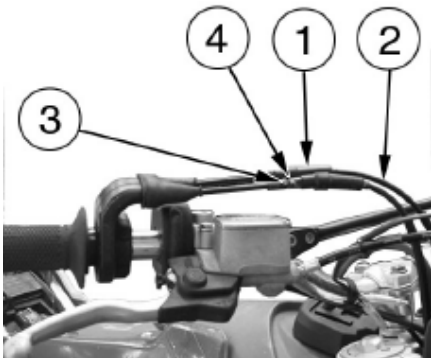
Pour vèrifier le réglage du câble de la poigné des gaz, opérer comme suit:
- enlever le capuchon supérieur en gomme (1);
- déplacer en avant et en arrière la poignée (2) et contrôler qu'il y a un jeu de 2 mm. environ;
- si le jeu n'est pas exact, débloquer le contre-collier (3) et tourner la vis de réglage (4); en la desserrant, le jeu décroisse, en la serrant, le jeu augmente;
- serrer à nouveau le contre- collier (3).

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

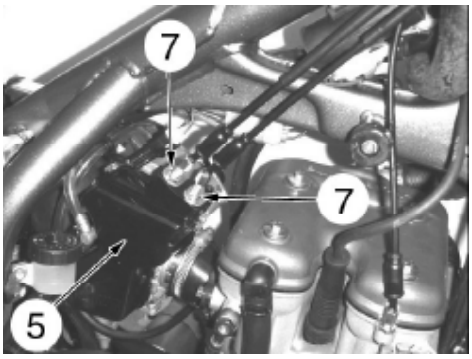
Au cas où il n'est plus possible de régler le jeu sur la commande du guidon, ou bien le câble a été remplacé, opérez comme suit:
- ôter le réservoir carburant comme décrit au page E.21;
- ôter la protection (5) du carburateur;
- tournez la came (6) jusqu'à la position d'ouverture maximum en contrôlant que le câble sous tension ait un jeu d'environ 1 mm. sur le guidon;
- au cas contraire, agissez sur les contre-écrous (7), jusqu'à ce que le jeu correct à été rattrapé;
- relâchez la came (6) en réglant l'autre câble de la même façon.



Einstellung des Gasseilzugs (SMR 400)

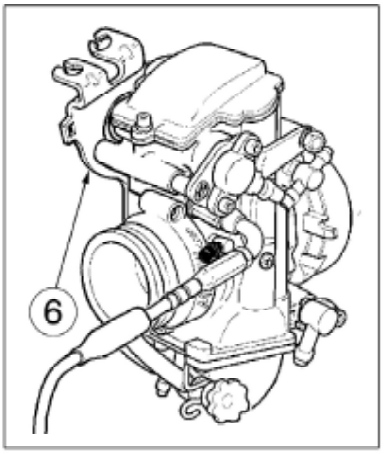
Um den Drehgasgriff auf korrekte Einstellung zu prüfen, ist folgenderweise vorzugehen:
- Obere Gummikappe (1) entfernen;
- Beim Vorwärts- und Rückwärtsziehen der Welle (2) ist darauf zu achten, dass es ein Spiel von etwa 2 mm gibt;
- Ist das nicht der Fall, Nutmutter (3) lösen und Einstellschraube (4) drehen (zieht man die Schraube an, dann nimmt das Spiel zu; im umgekehrten Fall wird es geringer);
- Nutmutter (3) neu festklemmen.

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



Wenn es nicht mehr möglich ist, das Spiel auf der Steuerung auf dem Lenker einzustellen oder wenn das Kabel ersetzt worden ist, muss man wie folgt vorgehen:
- entfernen Behälter Treibstoff wie es wird zur Seite E.22;
- Den Nocken (6) bis zur max. Öffnung drehen und kontrollieren, dass das gespannte Kabel ein Spiel von 1 mm ca. zur Steuerung auf dem Lenker hat.
- Andernfalls die Kontermutter (7) drehen, bis das korrekte Spiel erreicht wird.
- den Nocken (6) loslassen und dieselbe Einstellung für das zweite Kabel vornehmen.

Regulación cable mando gas (SMR 400)



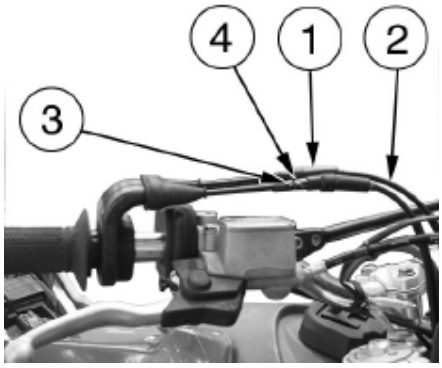
Para comprobar que el ajuste de la transmisión del mando de la mariposa sea correcto, haga lo siguiente:
- remueva el casquete superior de goma (1);
- compruebe, desplazando adelante y atrás la transmisión (2) que haya un juego
de 2 mm aproximadamente;
- si esto no se produce, desbloquee la contravirola (3) y gire el tornillo de ajuste (4) (destornillándolo disminuye el juego, atornillándolo aumenta);
- vuelva a bloquear la contravirola (3).

⚠ : Utilizar el vehículo con el cable mando gas dañado, perjiudica notablemente la seguridad de guía.

En el caso de que ya no fuera posible ajustar el juego en el mando colocado en el manillar o si se hubiera sustituido el cable, es necesario intervenir de la siguiente manera:
-remover el depósito carburante como es descrito a página E.22;
- remover la protección del carburador;
- gire la leva (6) hasta la posición de máxima apertura y compruebe que el cable en tensión tenga un juego de aproximadamente 1 mm en el mando del manillar;
- en caso contrario actúe en las contratuercas (7) hasta restablecer el juego correcto;
- suelte la leva (6) y efectúe el mismo ajuste en el otro cable.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

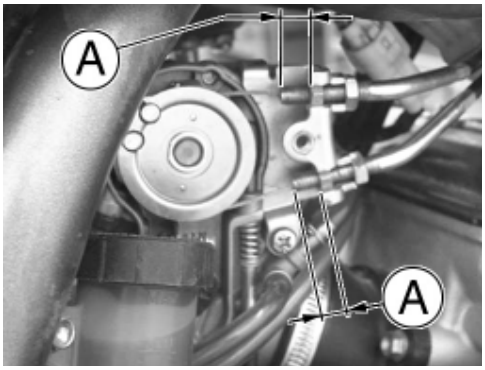
http://husqv.forumsactifs.com



Regolazione cavo comando gas (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)

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).

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

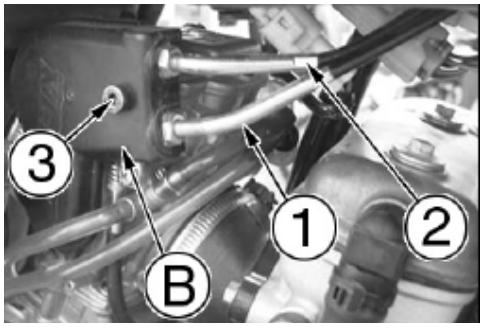


In caso di sostituzione dei cavi (1) e (2) del comando gas è necessario rispettare, al rimontaggio, la dimensione A (10mm) indicata nella foto. Rimontare poi il coperchietto di protezione (B) mediante la vite (3) ed effettuare la registrazione dei cavi sul manubrio. Per effettuare l'operazione di sostituzione dei cavi, è necessario rimuovere il serbatoio carburante come descritto a pagina E.21.

Throttle cable adjustment (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)

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 (0.08 in.) 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).

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



In case of throttle control cables (1) and (2) replacement it is necessary to respect, during reassembly, the measure Á (10mm/0.4 in.), as shown in the picture. Then reassemble guard cover (B) using screw (3) and adjust throttle control cables on handlebar. To replace throttle control cables, first remove tha fuel tank as shown on page E.21.

Réglage du cable de commande des gaz (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)

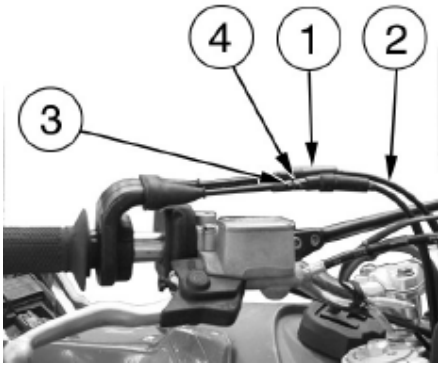
Pour vèrifier le réglage du câble de la poigné des gaz, opérer comme suit:
- enlever le capuchon supérieur en gomme (1);
- déplacer en avant et en arrière la poignée (2) et contrôler qu'il y a un jeu de 2 mm. environ;
- si le jeu n'est pas exact, débloquer le contre-collier (3) et tourner la vis de réglage (4); en la desserrant, le jeu décroisse, en la serrant, le jeu augmente;
- serrer à nouveau le contre- collier (3).

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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

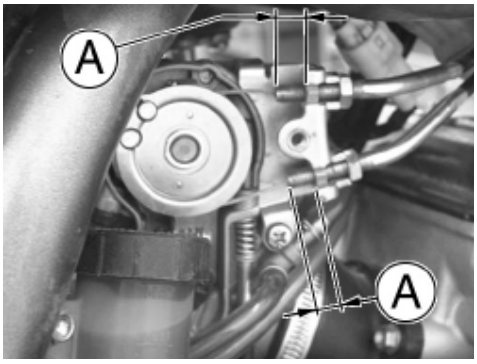
En cas de substitution des câbles (1) et (2) de commande des gaz est nécessaire de respecter, au remontage, la dimension À (10mm) indiquée dans la photo. Puis remonter le couvercle de protection (B) par la vis (3) et effectuer le réglage des câbles sur le guidon. Pour effectuer l'opération de substitution des câbles, il est nécessaire d'enlever le réservoir carburant comme décrit à la page E.24.



Einstellung des Gasseilzugs (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)

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.

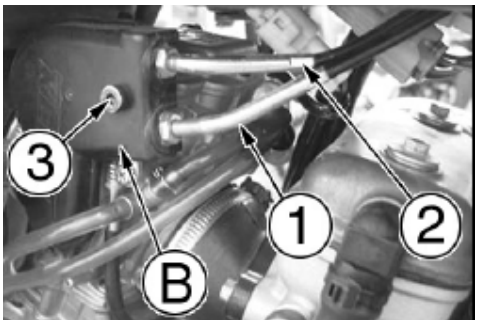
⚠ : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.



Bei Ersatz der Kabel (1) und (2) Gas ist zur Remontage die Dimension Á. 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. Um die Operation von Ersatz der Kabel vorzunehmen, ist er notwendig den Behälter Treibstoff zu entfernen wie beschreibt zu Seite E.22.

Regulación cable mando gas (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)

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).

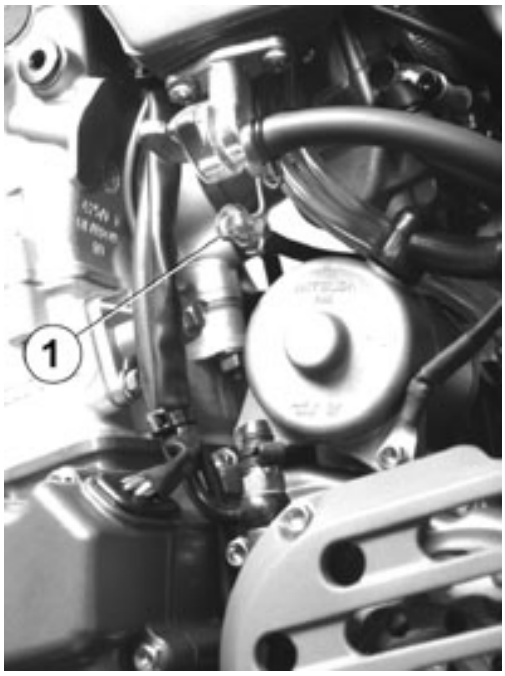


⚠ : Utilizar el vehículo con el cable mando gas dañado, perjiudica notablemente la seguridad de guía.

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 regulacion de los cables sobre el manillar. Para efectuar la operación de sustitución de los cables, es necesario remover el tanque carburante como descrito a página E.22.

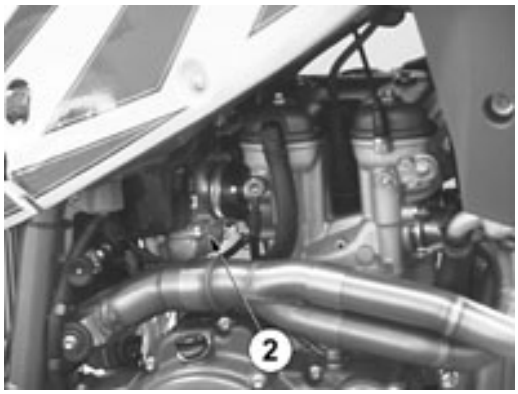
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Registrazione carburatore (SMR 400)
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, 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);
- girare la vite di registro del titolo della miscela (2) in senso orario o antiorario sino a quando il motore girerà il più regolarmente possibile. Qualora si dovesse ripristinare la taratura STANDARD, 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 (SMR 400)
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).



Carburettor adjustment (SMR 400)
Adjust the carburettor with warm engine and with the throttle 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 descrease the rpm);
- Turn the mix strength adjusting screw (2) either clockwise or anticlockwise to have the engine running as regularly as possible.
STANDARD adjustment: turn adjusting screw (2) clockwise until the fully closed position is reached then turn back of 2 turns;
- progressively loosen adjusting screw (1) to obtain the slow running required.

Idle adjustment (SMR 400)
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 descrease the rpm).

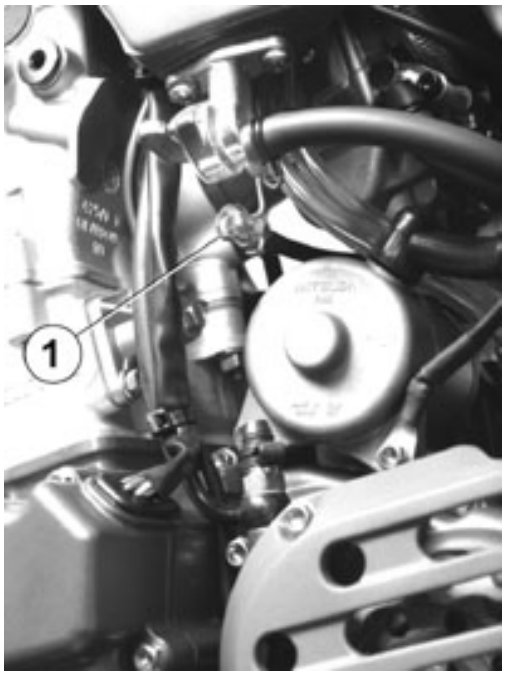
Réglage du carburateur (SMR 400)
Effectuer le réglage du carburateur avec moteur chaud et avec la poignée des gaz dans la position fermée.
Opérer comme suit:
- tourner la vis de réglage du ralenti (1) placé a gauche du vehicule, à proximité du robinet carburant, jusqu'à obtenir le ralenti désiré, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire);
- tourner la vis de réglage du titre du mélange (2) en sens horaire ou antihoraire jusqu'à ce que le moteur tourne le plus régulièrement que possible.
Pour rétablir le tarage STANDARD, ôter le vis de reglage (2) dans le sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le en arrière de 2 tours;
- desserrer progressivement la vis de réglage (1) jusqu'à obtenir le relenti désiré.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

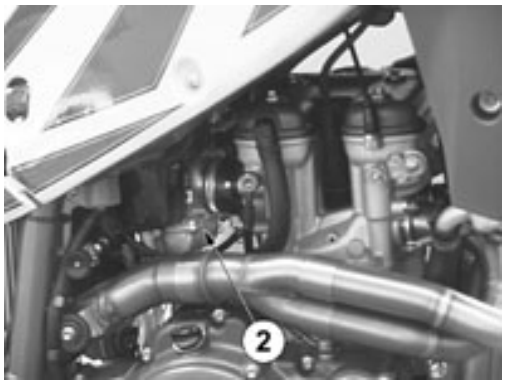
http://husqv.forumsactifs.com

Réglage du ralenti (SMR 400)
Effectuer le réglage du carburateur avec moteur chaud et avec la poignée des gaz dans la position fermée. Opérer comme suit:
- tourner la vis de reglage ralenti tourner la vis de réglage du ralenti (1) placé a gauche du vehicule, à proximité du robinet carburant, jusqu'à obtenir le ralenti désiré, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).



Vergasereinstellung (SMR 400)
Die Einstéllung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :
- Die Leerlauf-Einstellschraube (1) auf der linken Seite des Treibstoffhalins, in der Nöhe 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);
Die Einstellschraube der Mischungsstärke (2) im Uhrzeigersinn oder entgegen den Uhrzeigersinn drehen bis der Motor so regelmäßig wie möglich dreht.
Will man die Standardjustierung wiederherstellen, 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.

Minimaldrehzahleinstellung (SMR 400)
Die Einstéllung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung:
Die Leerlauf-Einstellschraube (1) auf der linken Seite des Treibstoffhalins, in der Nöhe 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).

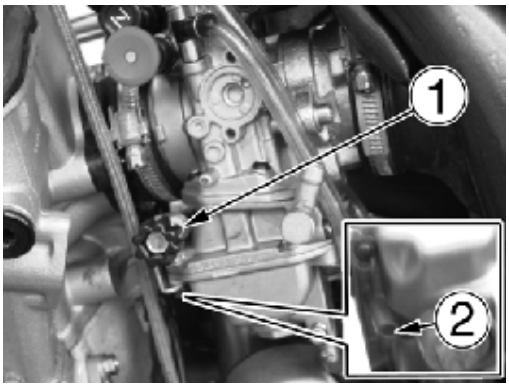


Regulación carburador (SMR 400)
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:
- girar el tornillo de ajuste del ralentí (1) situado a la izquierda del vehículo, cerca del grifo del carburante hasta obtener el ralentí más apropiado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducirlo);
- gire el tornillo de regulación de la mezcla (2) en el sentido de las manecillas del reloj o en el contrario hasta que el motor gire lo más regular posible.
En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado ESTÁNDAR, gire el tornillo de adjuste (2) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vulva atrás de 2 vueltas;
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralentí más adecuado.

Ajuste ralentí (SMR 400)
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:
- girar el tornillo de ajuste del ralentí (1) situado a la izquierda del vehículo, cerca del grifo del carburante hasta obtener el ralentí más apropiado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducir.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Registrazione carburatore (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
La registrazione deve essere effettuata solo a motore caldo e con il comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:
- Girare la vite di registro minimo (1) posta sulla sinistra del veicolo, sino ad ottenere un minimo piuttosto elevato, (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).
- Ruotare la vite di registro (2) in senso orario fino alla posizione di tutto chiuso quindi tornare indietro di 1,5 giri (250-450) o 2 giri (510).
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

Registrazione minimo (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
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).

Carburettor adjustment (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
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 descrease the rpm).
- Turn adjusting screw (2) clockwise until the fully closed position is reached then turn back 1,5 turns (250-450) or 2 turns (510).
- progressively loosen adjusting screw (1) to obtain the slow running required.

Idle adjustment (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
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 descrease the rpm).

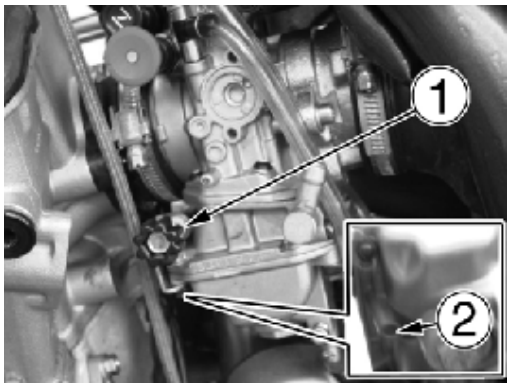
Réglage du carburateur (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
Effectuer le réglage du carburateur avec moteur chaud et avec la poignée des gaz dans la position fermée.
Opérer comme suit:
- Tourner la vis de réglage du ralenti (1) placé a gauche du vehicule, à jusqu'à obtenirun régime du moteur plutôt élevé, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).
- Oter le vis de reglage (2) dans le sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le en arrière de 1,5 tours (250-450) ou 2 tours (510).
- desserrer progressivement la vis de réglage (1) jusqu'à obtenir le relenti désiré.

Réglage du ralenti (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
Effectuer le réglage du carburateur avec moteur chaud et avec la poignée des gaz dans la position fermée. Opérer comme suit:
- tourner la vis de reglage ralenti tourner la vis de réglage du ralenti (1) placé a gauche du vehicule, à proximité du robinet carburant, jusqu'à obtenir le ralenti désiré, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

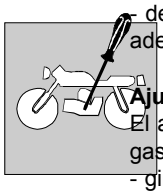
http://husqv.forumsactifs.com



Vergasereinstellung (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
Die Einstéllung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :
- Die Schraube zur Einstellung (1) des Drehzahlminimums drehen bis man einenziemlich hohen Lauf des motors erreicht (zur Erhöhung der Drehzahl im Uhrzeigersinn drehen, zur Verminderung derselben entgegen den Uhrzeigersinn).
- Das Stellglied in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 1,5 Umdrehungen (250-450) oder 2 Umdrehungen (510) zurückdrehen.
- die Schraube (1) nach und nach lösen, bis der geeigneteste Leerlauf erhalten wird.

Minimaldrehzahleinstellung (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
Die Einstéllung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung:
Die Leerlauf-Einstellschraube (1) auf der linken Seite des Treibstoffhalins, in der Nöhe 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).

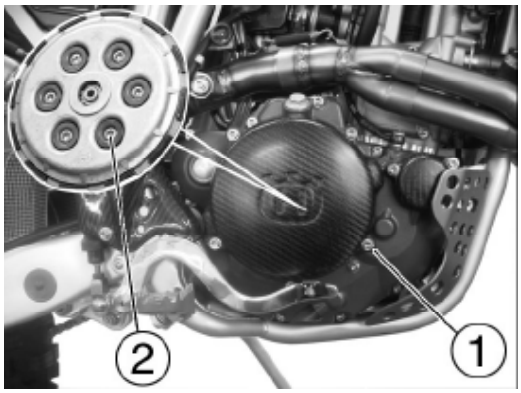
Regulación carburador (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:
- girar el tornillo de ajuste del ralentí (1) situado a la izquierda del vehículo, hasta obtener un regimen del motor más bien elevado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducirlo).
- Gire el tornillo de adjuste (2) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vulva atrás de 1,5 vueltas (250-450) o 2 vueltas (510).
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralentí más adecuado.

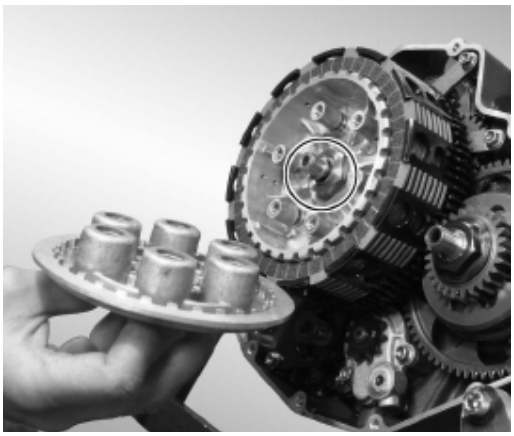


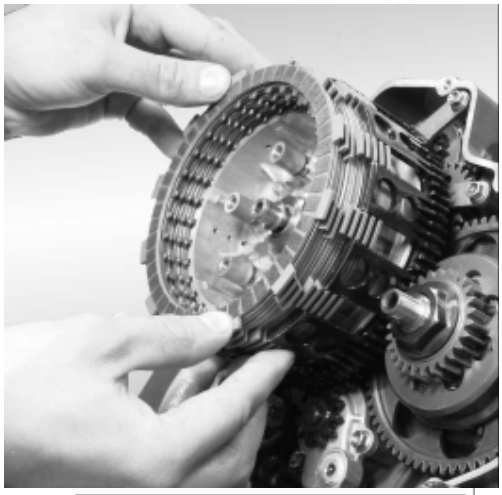
Ajuste ralentí (TE, TC 250-450-510; SMR 400-450-510)
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:
- girar el tornillo de ajuste del ralentí (1) situado a la izquierda del vehículo, cerca del grifo del carburante hasta obtener el ralentí más apropiado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducir.

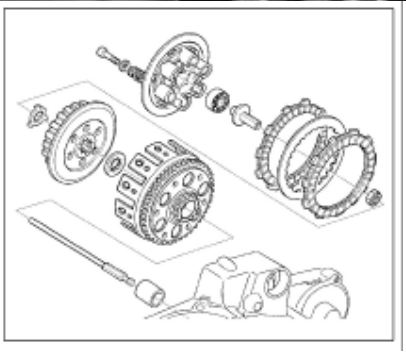
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Sostituzione dischi frizione
L'operazione può essere effettuata inclinando il motociclo sul lato sinistro senza eliminare l'olio. Togliere le cinque viti (1) di fissaggio e rimuovere il coperchio frizione (se necessario, abbassare il pedale del freno posteriore). Utilizzando una chiave a brugola da 5 mm, svitare le sei viti (2) che fissano le molle frizione. Rimuovere le molle, il piatto spingidisco con il relativo cuscinetto ed il piattello comando frizione. Estrarre i dischi, lubrificare con olio motore i nuovi dischi ed effettuare la sostituzione (inserire sempre per primo un disco guarnito). Rimontare il piatto spingidischi e le molle. Serrare le viti delle molle in senso incrociato e gradualmente (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Rimontare il coperchio frizione (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Clutch discs replacement
This operation can be carried out by laying the motorcycle on the left side without draining the oil. Remove the five fastening screws (1) and the clutch cover (if necessary, lower the rear brake control pedal). Use a 5 mm allen wrench to loosen the six screws (2) that fasten clutch springs. Remove springs, pressure plate complete with bearing and clutch control rod. Extract the discs, lubricate the new discs with engine oil then assemble the new discs (first always mount a lined disc). Reassemble pressure plate and springs. Tight the clutch springs bolts whilst following a cross-over pattern and in steps (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Reassemble the clutch cover (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Remplacement disques embrayage
Effectuer cette opération en couchant la moto du côté gauche sans éliminer l'huile. Oter les cinq vis (1) de fixation et le couvercle d'embrayage (si nécessaire, baisser la pédale du frein arrière). Deserrer les six vis (2) de fixation des ressorts d'embrayage par une clé à douille de 5 mm. Enlever les ressorts, le plaque complete de roulement et le cuvette commande embrayage. Extraire les disques, lubrifier avec huile moteur les nouveaux disques et effectuer la substitution (insérer toujours pour premier un disque avec garniture). Remonter le pousse disques embrayage et les ressorts. Serrer les vis de les ressorts en sens croisé et graduellement (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Remonter le couvercle d'embrayage (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

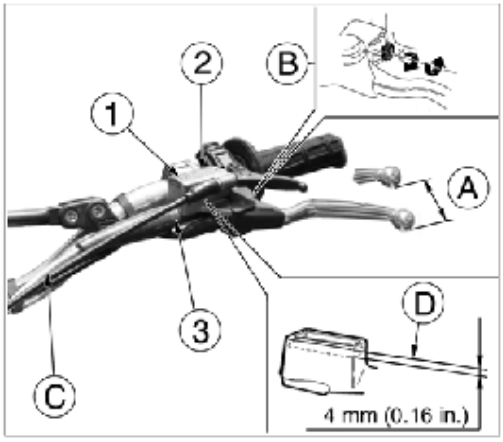
Ersatz der Kupplungsscheiben
Die Operation kann vorgenommen werden, da neigt es das Motorrad auf die linke Seite ohne Öl auszuschalten. Die fünf Befestigungsschrauben (1) lösen und den Kupplungsdeckel abnehmen (wenn notwendig, niedriger das Pedal der Hinter Bremse stellen). Mit einem 5 mm Seckskantschlüßel die sechs Halteschrauben (2) der Kupplungsfedern losschrauben. Die Federn entfernen, den Scheibenstoßteller mit Lager und der Kupplungantriebsteller. Die Kupplungsscheiben herausziehen, mit Motoröl die neuen Kupplungsscheiben schmieren und den Ersatz (immer für erstem ein Scheibe mit Belag) vornehmen. Wieder den Scheibenstoßteller und die Federn zusammensetzen. Die Befestigungsschrauben der Federn in Sinn kreuzt und stufenweise anziehnen (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Wieder den Kupplungsdeckel zusammensetzen (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Substitución discos embrague
La operación puede ser efectuada apoyando la moto sobre el lado izquierdo sin vaciar el aceite. Destornille los cinco tornillos (1) de fijado y remueva la tapa del embrague (si necesario, bajar el pedal del freno trasero). Utilizando una llave hexagonal de 5 mm, destornille los seis tornillos (2) que fijan los resortes del embrague. Remueva los resortes, el disco empuja-discos con el cojinete y el platillo mando embrague. Retirar los discos, lubricar con aceite motor los nuevos discos y efectuar la sustitución (siempre insertar por primero un disco revestido). Reensamblar el disco empuja-discos y los resortes. Serrare los cinco tornillos que fijan los resortes en sentido cruzado y gradualmente (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Reensamblar la tapa del embrague (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

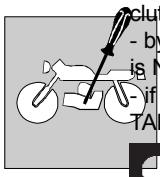


Registrazione leva di comando e controllo livello fluido frizione
La corsa a vuoto (A) deve essere almeno di 3 mm.
La posizione della leva sul manubrio può essere variata, a seconda della dimensione della mano del pilota.
Per avvicinare la leva alla manopola, ruotare il registro (B) in senso ORARIO. 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 (pag. A.28).

: 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.

Adjustment of the control lever and check of the 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 page A.28: TABLE FOR LUBRICATION and SUPPLIES for the fluid type)



: 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) is bent or cracked, replace it,

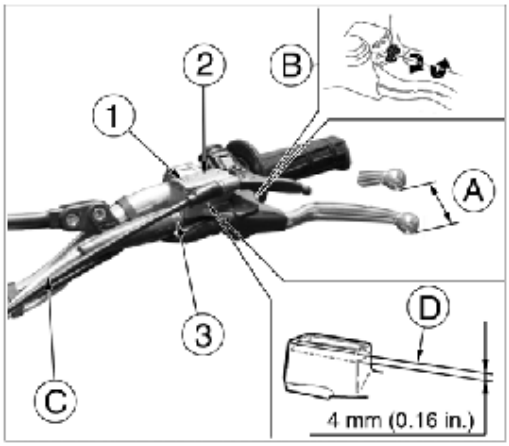
Reglage du levier de commande et contrôle du niveau fluide de l'embrayage
La course à vide (A) doit être au moins de 3 mm.
La position du levier sur le guidon peut être changée en fonction de la dimension de la main du pilote. Pour se rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens 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:
- oter 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 A.29).

: 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 tuyanterie (C) il y a des signes d’usure ou ruptures, il sera nécessaire le remplacer.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Steuerhebeleinstellung und Ölstand der 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 waagerecht 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 ist sehen Seite A.29).

●: 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.

Ajuste palanca de mando y control nivel fluido embrague
El juego (A) deberà ser sempre al menos de 3 mm.
La posición de la palanca sobre el manillar puede ser variada en función de la dimensión de la mano del piloto. Para acercar la palanca a la manopla, girar el registro (B) en sentido HORARIO. Para alejar la palanca de la manopla, girar el registro (B) en sentido A IZQUIERDAS. Para controlar el nivel del fluido, actúe del modo siguiente:
- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana bomba;
- con el cilindro maestro (3) en posición horizontal, el nivel del fluido deberà 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, RELLONES página A.30).

●: En NINGUN caso utilizar liquido de frenos.

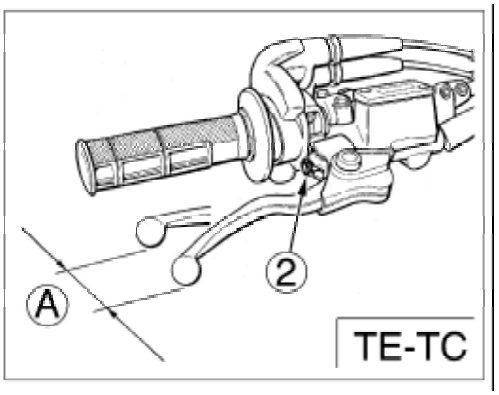
Volver a montar los componentes quitados en precedencia.
Controre periódicamente el manguito de conexión (ver “Ficha de mantenimento periódico): si en el tubo (C) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente subtituirlo.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

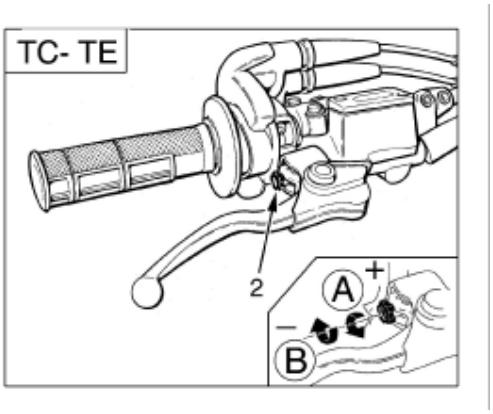
http://husqv.forumsactifs.com

Regolazione leva comando freno anteriore (TE, TC) e controllo del livello del fluido (TE, TC, SMR)
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 (2) in senso ORARIO. Per allontanare la leva dalla manopola, ruotare il registro (2) in senso ANTIORARIO. Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblò ricavato posteriormente sul corpo pompa (TE, TC) o indicato sul 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.



⚠: Se la leva del freno risulta troppo "morbida", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto: CONTROLLARE L'IMPIANTO FRENANTE (pag. L.10).

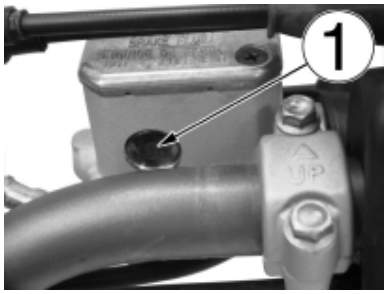
⚠: Se la corsa a vuoto della leva del freno risulta eccessiva, l'azione frenante può diminire: CONTROLLARE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE (pag. L.6).



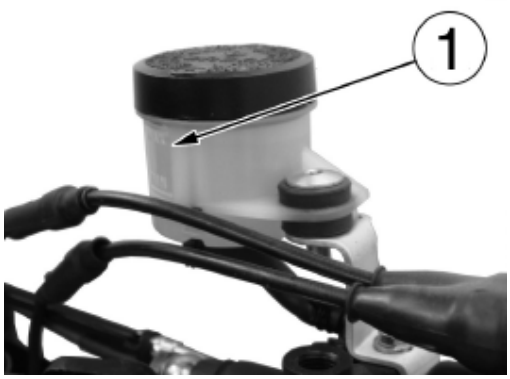
Adjustment of front brake control lever (TE, TC) and fluid level control (TE, TC, SMR)
Free play (A) must be at least 3 mm (0.1 in.).
The lever position can be adjusted for any driver hand size. To decrease the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (2) CLOCKWISE. To increase the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (2) COUNTERCLOCKWISE. The level of the fluid in pump reservoir must never be below the minimum value (1), which can be checked from the window on the rear side of the pump body (TE, TC). For SMR model, check the level on the fluid reservoir.
A decrease of the fuel level will let air into the system, hence an extension of the level stroke.

⚠: If the brake lever feels mushy when it is applied, there may be air in the brake lines or the brake may be defective: CHECK THE BRAKING SYSTEM (pag. L.10).

⚠: If the lever free play is excessive, the brake action can decrease: CHECK THE PADS THICKNESS (page L.6).



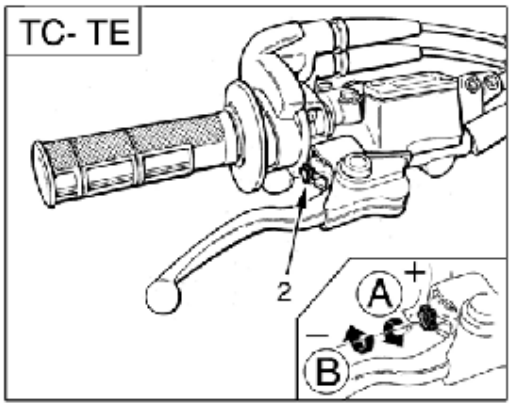
Réglage du levier de commande frein avant (TE, TC) et contrôle nivel fluide (TE, TC, SMR)
La course à vide (A) doit être au moins de 3 mm.
La position du levier sur le guidon peut être changée en fonction de la dimension de la main du pilote. Pour se rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (2) en sens HORAIRE. Pour éloigner le levier de la poignée, tourner le registre (2) en sens INVERSE AUX AIGUILLES D'UNE MONTRE. Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (1), visible par la lunette placée sur la côté arrière du la pompe (TE, TC). Pour le model SMR, contrôler le niveau d'huile sur le réservoir.
L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

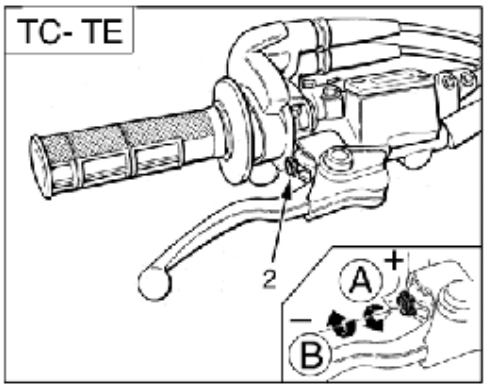


A: per aumentare il gioco
A: to encrease clearance
A: pour augmenter le jeau
B: per diminuire il gioco
B: to decrease clearance
B: pour dimínuer le jeau

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





⚠ : Si le levier du frein est trop “souple”, celà signifie qu’il y a de l’air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système: CONTRÔLER LE SYSTÉME DE FREINAGE (pag. L.10).

⚠ : Si la course au vide du levier est excessive, l'efficacitè du frein il peut diminuer: CONTRÔLER L'EPAISSEUR DES PASTILLES (page L.7).

Einstellung des Fusshebel fuer die hinterradbremse (TE, TC) und kontrolle des Olbremse (TE, TC, SMR)
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 (2) in STUNDENEM Sinn zu schwingen. Um vom Drehknopf den Hebel zu entfernen, ist er notwendig im Kreise ENTGEGEN DER UHRZEIGERRICHTUNG das Register (2) zu schwingen. Der Flussigkeitsstand des Pumpbehaelters daf sich nie unterhalb des Tiefstwertes, des auf dem Pumpgehause herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (1) (auf der Behälter für das SMR Modell, hinten für das TE, TC Modell).
Durch ein eventuelles Absinken des Fluessigkeitsstandes kann Luft in die Vorrichtung eintreten, was eine Verlaengerung des Hebelhubes zur Folge hat.

⚠ : Falls sich der Bremshebel als zu “weich” ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden: DIE BREMSANLAGE ÜBERPRÜFEN (pag. L.10).

⚠ : Wenn der Leerweg übertrieben ist, die Wirksamkeit der Bremse kann sich verringern: DIE DICKE DER BREMSBELAGE KONTROLLIEREN (Seite L.7).

Ajuste palanca de mando del freno delantero (TE, TC) y control nivel fluido (TE, TC, SMR)
El juego (A) deberà ser sempre 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 (2) en sentido HORARIO. Para alejar la palanca de la manopla, girar el registro (2) en sentido A IZQUIERDAS. El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor minimo (1) visible a través de la mirilla de inspección, lado trasero (TE, TC), o bien indicado en el depósito del fluido (SMR).
Un a eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

⚠ : Si la palanca del freno resulta demasiado “blanda”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación: CONTROLAR LA INSTALACIÓN FRENANTE (pag. L.10).

⚠ : Si la carrera a vacío de la palanca es excesiva, la acción frenante puede disminuir: CONTROLAR EL ESPESOR DE LAS PASTILLAS (página L.8).

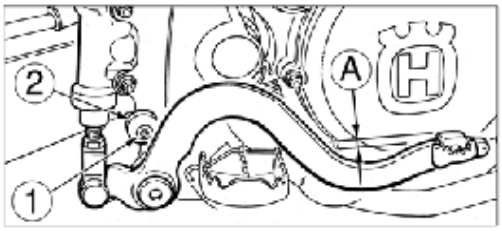
A: das Spiel zu erhoehen
B: das Spiel zu verringern
A: para aumentar el juego
B: para disminuir el juego

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Registrazione posizione pedale comando freno posteriore



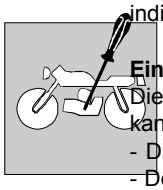
La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiede, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.
Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:
- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata 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 a pag. D.26.

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 shown on page D.26.

Reglage position pedale frein arrière

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 page D.26.



Einregulierung der Stellung des Hinteren Bremspedals

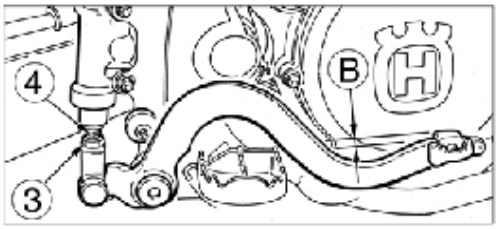
Die Stellung des hinteren Bremspedals in Bezug auf den Fussrastehalter kann gemäss den persönlichen Anforderungen wie folgt eingestellt werden:
- Die Schraube losdrehen (1);
- Den Nocken (2) drehen, um den Fusshebel zu senken bzw. zu heben;
- nach der Einstellung, die schraube (1) wieder spannen.
Nach dieser Einstellung, muss auch der Leerhub des Pedals eingestellt werden, gemäss der Vorschriften auf Seite D.27.

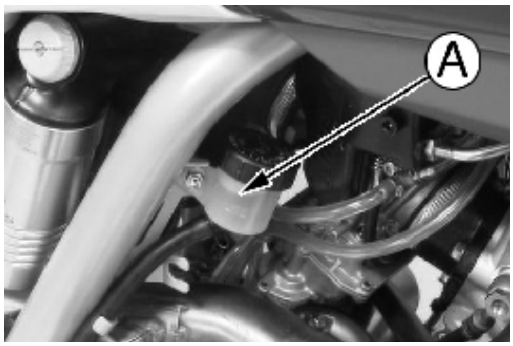
Ajuste posición pedal del freno trasero

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 vacio (A), gire la leva (2);- una vez acabado el ajuste, vuelva a apretar il tornillo (1).
Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal de pág. D.27.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





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 inizare 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).

: 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.

: Se il pedale del freno risulta troppo "morbido", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto: CONTROLLARE L'IMPIANTO FRENANTE (pag. L.16).

Controllo livello fluido freno
Il livello (A) deve trovarsi tra le tacche MIN e MAX del serbatoio pompa.

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

: 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 INEFFICIENCY.

: If the brake pedal feels mushy when it is applied, there may be air in the brake lines or the brake may be defective: CHECK THE BRAKING SYSTEM (pag. L.16).

Checking the rear brake fluid level
The level (A) must be set between the pump tank notches of MIN and MAX.

Reglage de la course a vide du frein arrière
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 a nouveau l'écrou (3).

: 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.

: Si la pédale du frein est trop "souple", celà signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système: CONTRÔLER LE SYSTÉME DE FREINAGE (pag. L.17).

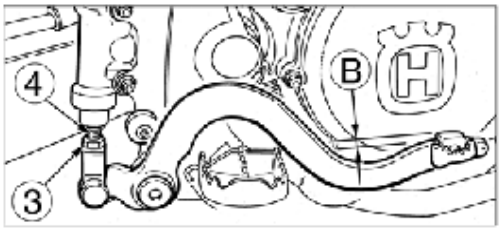
Contrôle du niveau fluide du frein arrière
Le niveau (A) doit être situé entre les encoches MIN et MAX du réservoir pompe.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

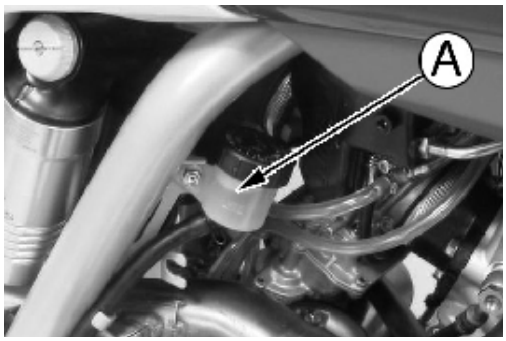
http://husqv.forumsactifs.com

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.



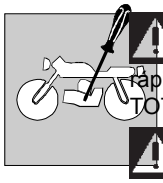
: Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, dann werden die Bremsbelaege schnell verschleissen, mit der Folge, dass DIE BREMSE VOELLIG UNWIRKSAM WIRD.

: Falls sich der Bremspedal als zu “weich” ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden: DIE BREMSANLAGE ÜBERPRÜFEN (pag. L.18).



Kontrolle der Hinteren Bremse Flüssigkeitsstand
Der Stand (A) soll zwischen den MIN und MAX Markierungen des Pumpenbehälters liegen.

Ajuste funcionamiento en vacio freno trasero
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).



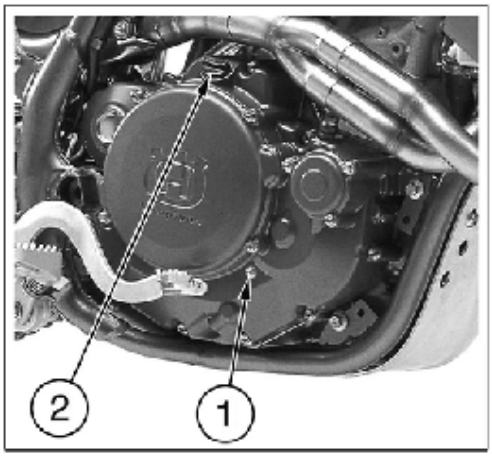
: Si no se realiza la carrera en vacío prescripta se provoca el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.

: Si el pedal del freno resulta demasiado “blando”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación: CONTROLAR LA INSTALACIÓN FRENANTE (pag. L.19).

Control nivel fluido freno trasero
El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas MIN y MAX del depósito de las bombas.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Controllo livello olio motore

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, rimuovere la vite (1) di controllo e verificare che l'olio fuoriesca appena dal foro sul coperchio destro. Per effettuare il rabbocco, rimuovere il tappo di carico (2).

: Eseguire questa operazione a motore caldo.

Checking the engine oil level

By keeping the motorcycle on a flat surface, in vertical position, remove the control screw (1) and check the oil should just barely escape from the hole on the R.H. cover. To fill up, remove the filler cap (2).

: Have this operation made with warmed-up engine.

Côntrole du niveau de l'huile moteur

Garder la moto à plat et dans la position verticale et ôter la vis de controle (1); l'huile doit légèrement sortir par le trou se trouvant sur le couvercle droite.
Pour effectuer le remplissage, ôter le bouchon de ravitaillement (2).

: effectuer cette opération à moteur chaud.

Motorölstand-kontroll

Das Motorradflach und in vertikaler Position aufstellen, die Kontrollschraube (1) entfernen und den Stand durch der rechten Deckel überprüfen.
Zum Nachfüllen den Einlaßstopfen (2).

: Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.

Control nivel aceite del motor

Manteniendo el motociclo en piano y en posición vertical, remover el tornillo (1) de control: el aceite debe escaparse por el agujero de la tapa derecha.
Para agregar aceite es preciso quitar el tapón (2) de carga.

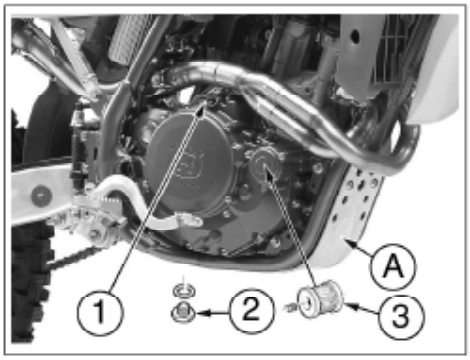
: Realice esta operación con el motor caliente.

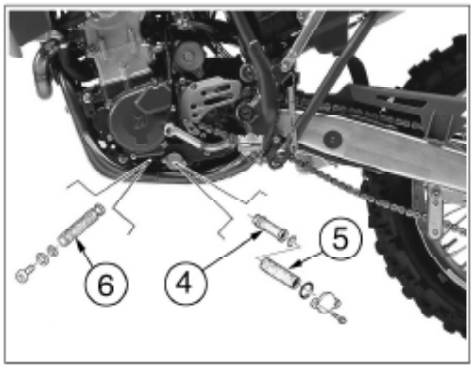
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Sostituzione olio motore e pulizia-sostituzione filtri metallici ed a cartuccia
L'operazione deve essere effettuata, MOTORE CALDO, nel modo seguente:
- togliere il tappo di carico olio (1);
- 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 (2), evacuare l'olio esausto e pulire la calamita sul tappo;
- rimuovere i tre filtri metallici (4), (5) e (6) 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 (3) è necessario svitare le tre viti di fissaggio e rimuovere il coperchietto;
- una volta sostituiti i filtri, rimontare il tappo di scarico (2), la protezione del motore (A) e versare la prevista quantità di olio.
Rimontare, sulla sinistra del motore, i filtri (5-4) (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) e (6) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) ed inferiormente il tappo (2) scarico olio (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).





Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

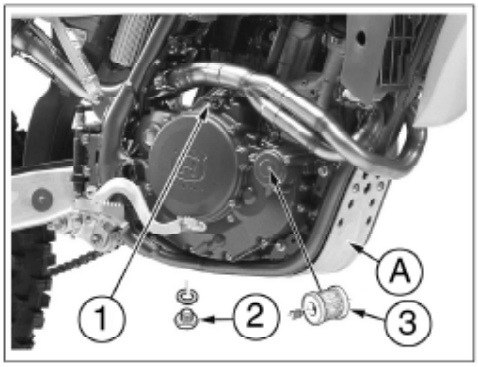
Engine oil replacement and bag filters-cartridge filter cleaning or replacement
Drain the oil with WARM ENGINE; proceed as follows:
- remove oil filler cap (1);
- even if not necessary, remove the engine guard (A);
- place an oil drain pan under the engine block;
- remove the oil drain cap (2), drain the used oil completely then clean the magnet on the cap;
- remove the three filters (4), (5) and (6) 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 (3), unscrew the three fastening screws then the filter cartridge cover;
- after filters replacement, reassemble the drain cap (2), the engine guard (A) then pour the recommended oil quantity.
Reassemble, on engine L.H. side, filter (5-4) (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) e (6) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) ed inferiormente il tappo (2) scarico olio (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).

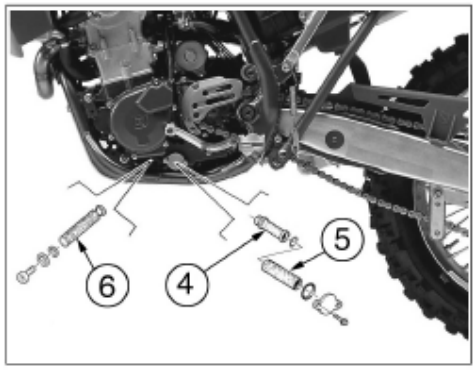
Be careful not to touch hot engine oil.

Vidange du niveau d'huile du moteur, replacement et nettoyage des filtres a huile
Vidange d'huile moteur à effectuer avec MOTEUR CHAUD; opérer comme suit:
- ôter le bouchon de ravitaillement (1);
- même s'il n'est pas indispensable, ôter la protection moteur (A);
- placer une cuve dessous le moteur;
- ôter le bouchon de vidange (2) de façon à vidanger complètement l'huile moteur et nettoyer l'aimant du bouchon;
- ôter les trois filtres (4), (5) et (6) 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 (3), 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 (2), la protection moteur (A) et remplir avec la juste quantité d'huile.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com





Remonter, sur la gauche du moteur, les filtres (5-4) (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) et (6) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) et inférieurement le bouchon (2) de vidange huile (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).

Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.

Wechseln und fullstandskontrolle des motoröls, wechseln und reinigen der olfilter

Zum voll ständigen Motorölwechsel ist bei WARMEN MOTOR in der folgenden Weise vorzugehen:
- den Einfüllstopfen (1) entfernen;
- selbst wenn es nicht unerläßlich ist, des unteren Motorschutzes (A) vornehmen;
- 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 Reinhenfolge zu verfahren.
Zum Wechsel (3) Filtereinsatze drei Befestigungschraube abschrauben und den Deckel abnehmen;
- nach dem Filterswechsel, die Ablaßstopfen (2), des Motorschutzes (A) anbauen und durch die Einfüllbohrung die vorgeschriebene Ölmenge einfüllen.

Wieder auf der Linke des Motors die Filter (5-4) (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) und (6) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) und unten den Ablasstopfen (2) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).

Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

Substitución y control del nivel del aceite motor, substitución limpieza de los filtros del aceite

Efectuar la intervención con el MOTOR CALIENTE, como indicado a continuación:
- quitar el tapón de carga (1);
- aunque no es indispensable, quitar la protección (A) del motor;
- colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de descarga (2), a fin de permitir la completa evacuación del aceite del motor y limpie el magneto del tapón;
- quitar los tres filtros (4), (5) y (6) situados en el lado izquierdo del motor, comprobar las juntas OR y proceder con la limpieza de los filtros usando gasolina.

Despues vuelva a montar las partes en sentido contrario al desmontaje.
Para sustituir el cartucho del filtro (3), es necesario destornillar los tres tornillos de fijación y remover la tapa del cartucho del filtro;
- despues de la sustiución de los filtros, remontar el tapon de descarga (2), la protección (A) del motor y vierta a través la cantidad de aceite prescrita.

Reensamblar, sobre la izquierda del motor, los filtros (5-4) (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) y (6) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) y inferiormente el tapón (2) de descarga aceite, 25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb.

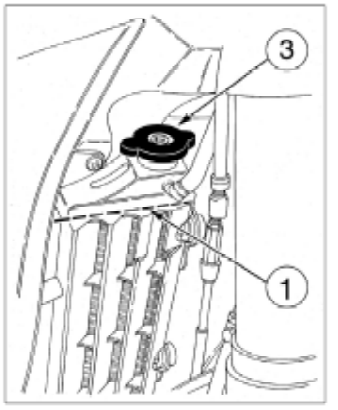
Tener cuidado a no tocar l'aceite motor caliente.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

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.

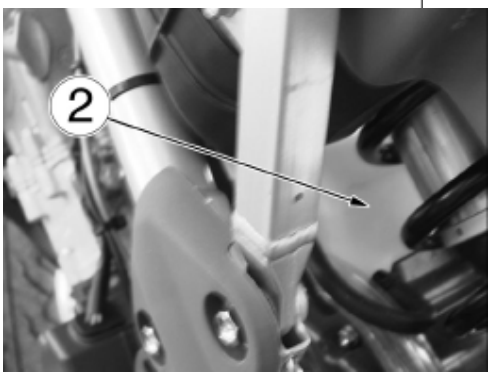


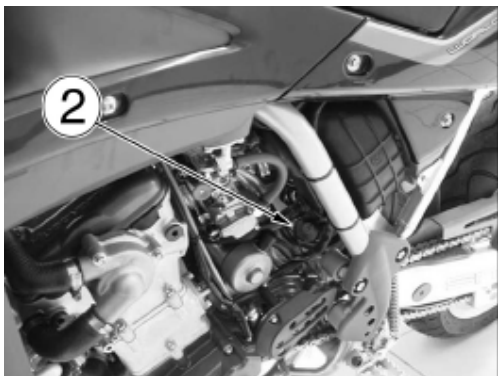
: Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.

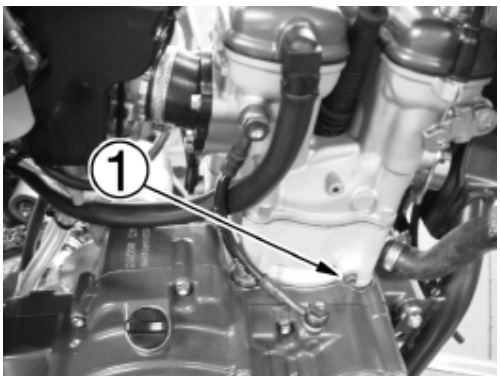
: Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.

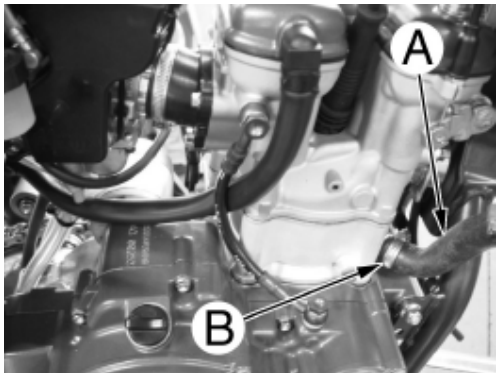
Sostituzione liquido di raffreddamento

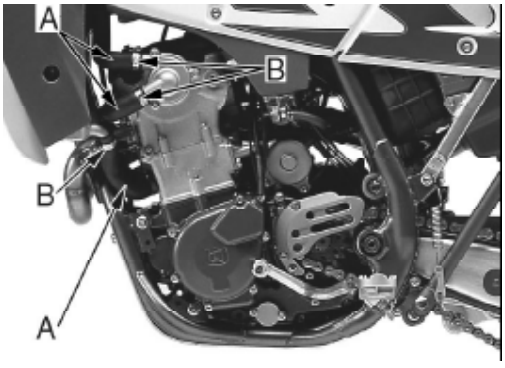
Porre un contenitore sul lato destro del cilindro, sotto la vite (1) di scarico refrigerante.
Togliere PER PRIMA la vite (1), aprire LENTAMENTE il tappo (3) del radiatore destro e lasciar defluire il refrigerante nel contenitore inclinando sulla destra il motociclo. Rimontare la vite (1). Versare nel 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", pag. B.8); 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).





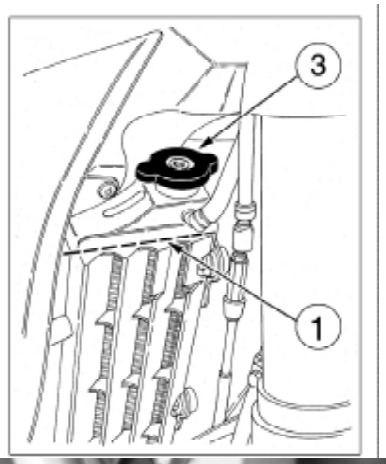


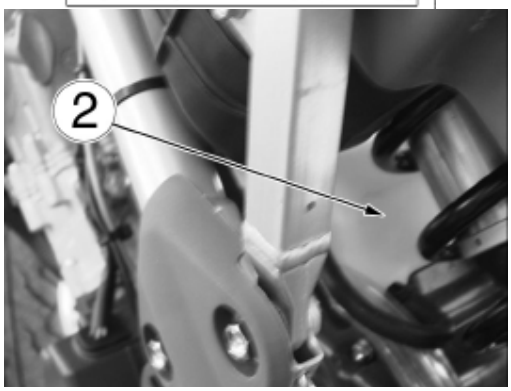




Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





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 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.

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

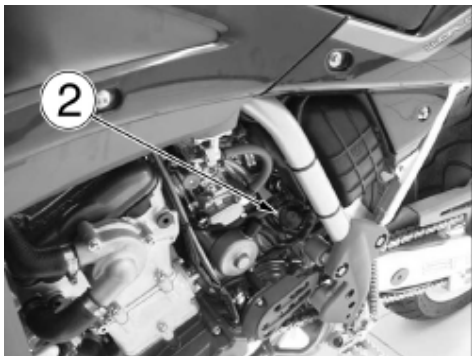
: Difficulties may arise in eliminating coolant from varnished surfaces. If this occurs, wash off with water.

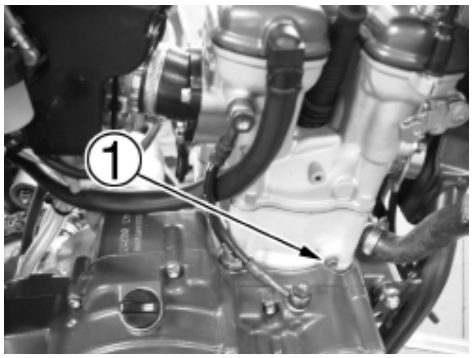
Replacement of coolant

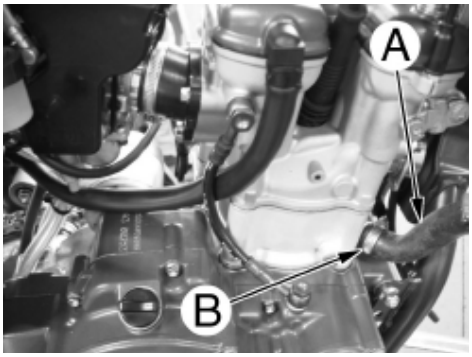
Place a vessel on the R.H. side of the cylinder, under the coolant drain screw (1).

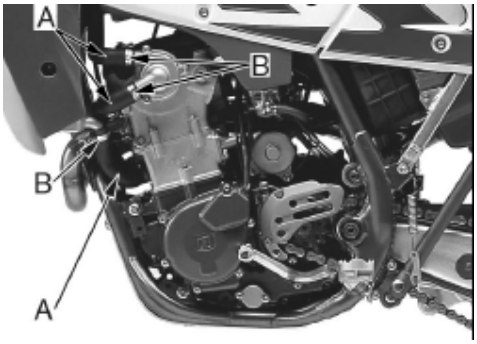
FIRST remove the screw (1) then SLOWLY open the R.H. radiator cap (2); slope the motorcycle on the right side to drain the coolant easily in the vessel. Reassemble the screw (1).

Pour the necessary quantity of coolant in the radiator then warm up the engine in order to eliminate any possible air bubble. Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card" page B.11): 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).









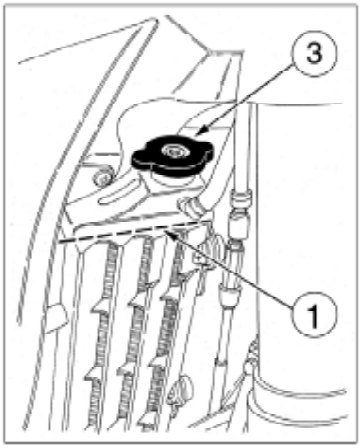
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Contrôle du niveau du liquide de refroidissement

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

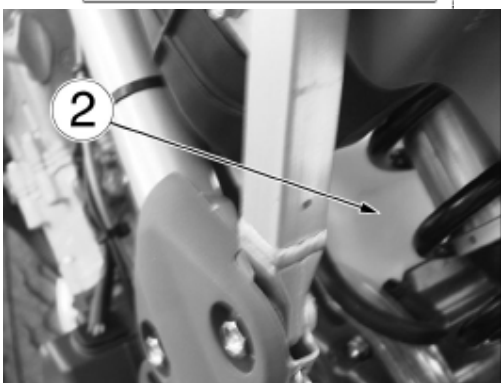


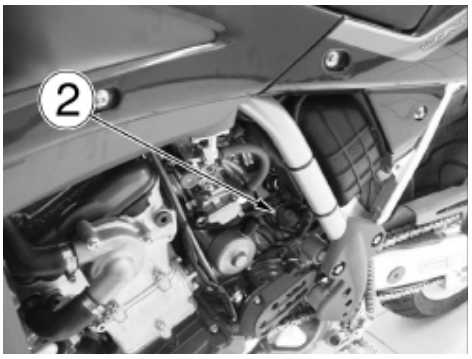
: Ne jamais enlever le bouchon du radiateur avec moteur chaud, car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.

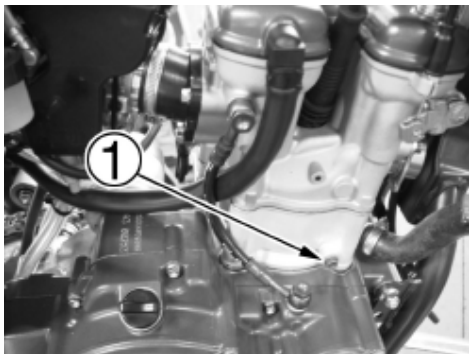
: Si des difficultés surgissent pour enlever le liquide des éléments laqués, laver à l'eau.

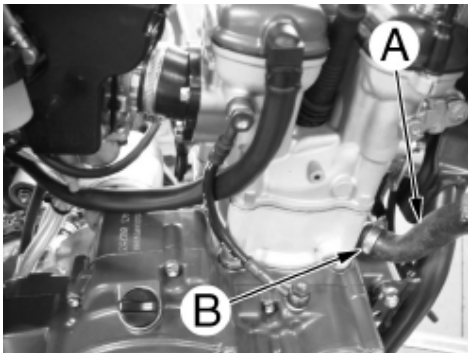
Substitution du liquide de refroidissement

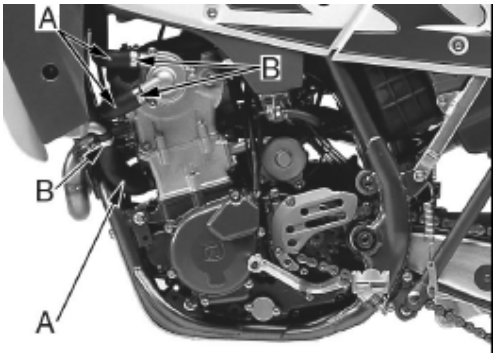
Placer une cuve sur côté droite du cylindre, dessous la vis (1) de vidange. AVANT TOUT, enlever la vis (1), ouvrir LENTEMENT le bouchon (3) du radiateur droite, incliner la motocyclette à droite àfin de faciliter l'écoulement du liquide. Rèmonter la vis (1).
Verser la quantitè de liquide nècessaire dans le radiateur et chauffer le moteur pour éliminer d'èventuelles bulles d'air. Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique " page B.14): cela evitera des pertes du refrigerantet donc des grippages du moteur. Si sur les tuyanteries (A) il y a des crevasses, des foisennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer. Contrôler la fixation correcte des colliers (B).





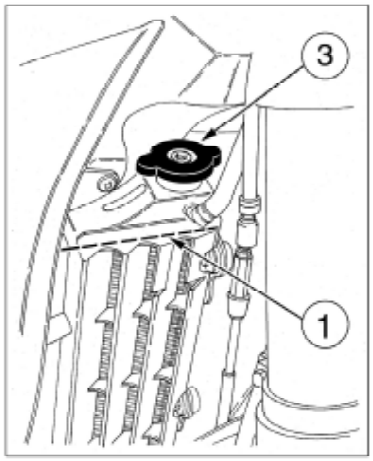






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



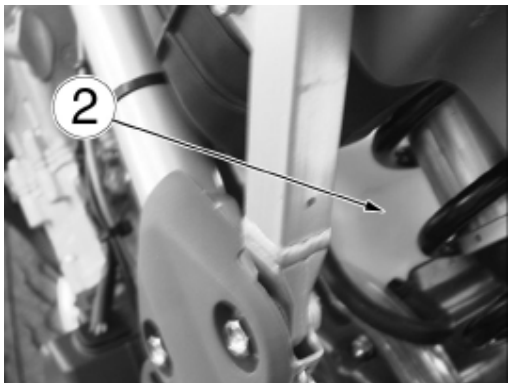
Kontrolle Pegel Kühlflüssigkeit

Den Stand (1) im rechten Kühler bei stillstehendem Motor und mit Motorrad in vertikaler Position überprüfen. Das Kühlmittel muß 10 sein mm auf die Elemente und desweiteren, 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.

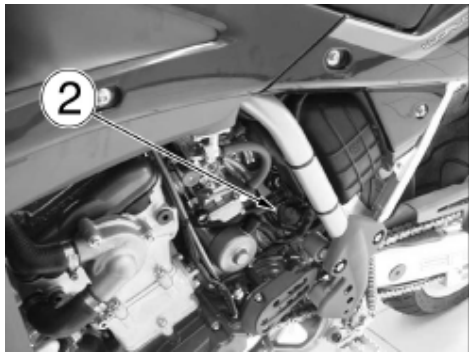
: Den Stöpsel des Kühlers nicht bei warmem Motor entfernen. Man läuft Gefahr, dass die Flüssigkeit ausfliesst und Verbrennungen verursacht.

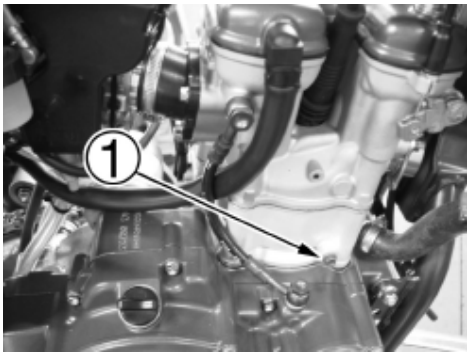
: Bei der Entfernung der Flüssigkeit von lackierten Oberflächen könnten Schwierigkeiten entstehen. Wenn das so ist, mit Wasser abwaschen.

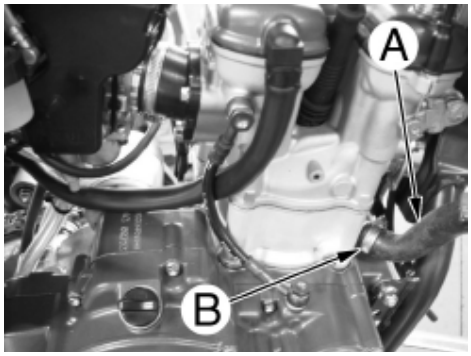


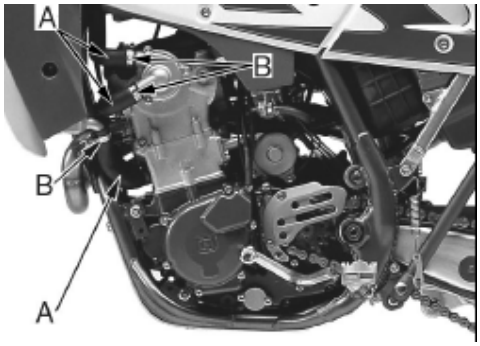
Austausch Kühlftüssigkeit

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 (3) des rechten Heizkörpers öffnen, also das Motorrad neigen rechterseit und lasciar das Kühlmittel, im Behälter abfließen. Die schraube (1) wieder montieren. Den Kühler mit der angegeben Flussigkeitsmenge einfullen und die korrecte Flüssigkeitsmenge einfullen und die korrecte in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwwaige Luftblasen beseitigt werden. Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe „Karte der periodischen Wartung“ Seite B.17): um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln. Die Korrekte Befestigung der Schellen (B) kontrollieren.









Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

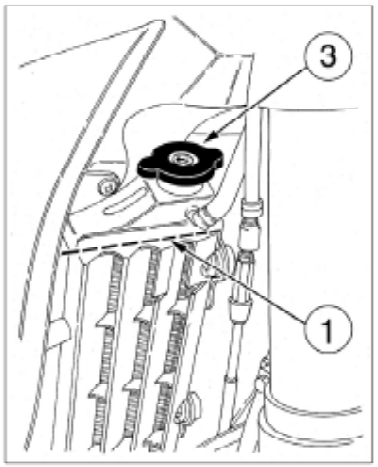
http://husqv.forumsactifs.com

Control nivel liquido de enfriamiento

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

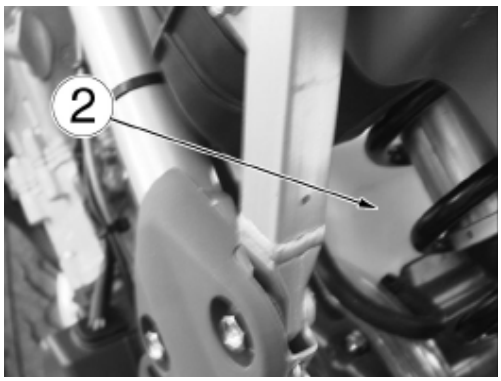
: No quite el tapón del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que el líquido salga y produzca quemaduras.

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

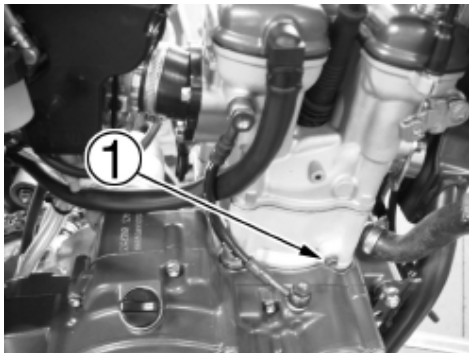


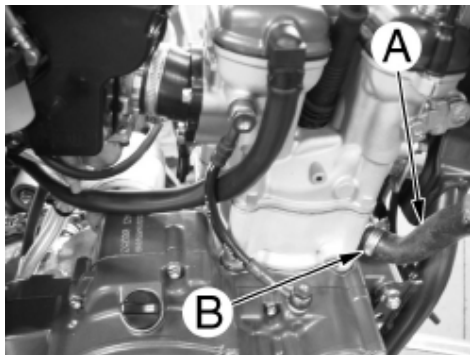
Substitución liquido enfriamiento

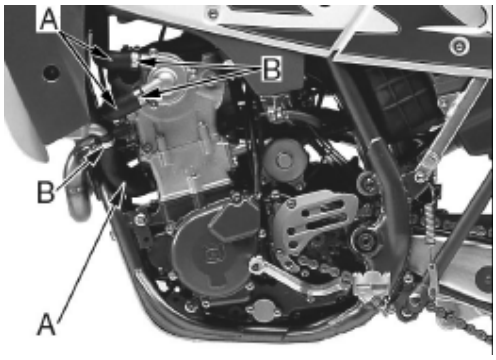
Colocar un recipiente debajo del tornillo de purga (1), lado derecho del cilindro.
EN PRIMER remover el tornillo (1), abrir LENTAMENTE el tapon (3) del radiator derecho, inclinar la moto hacia el derecho y dejar que salga todo el l íquido. Volver a colocar el tornillo (1). Vertir en el radiator la candidad de líquido prevista y lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire. Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver “Ficha de mantenimento periódico página B.20): esto evitare pérdidas de agua y por tanto agarrotamientos del motor. Si en los tubos se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente subtituirlos. Controlar el correcto fijado de los abrazaderas (B).





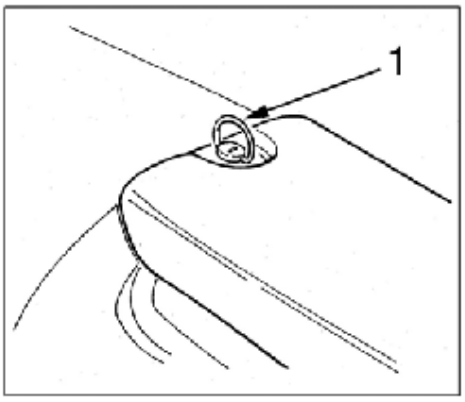


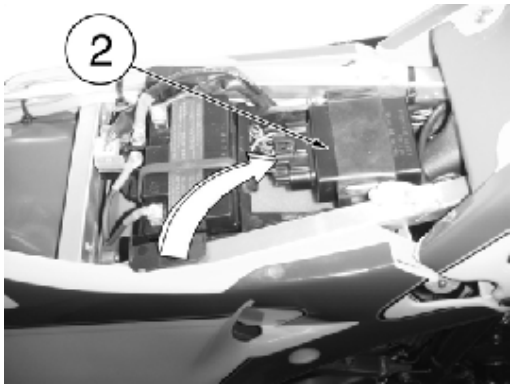


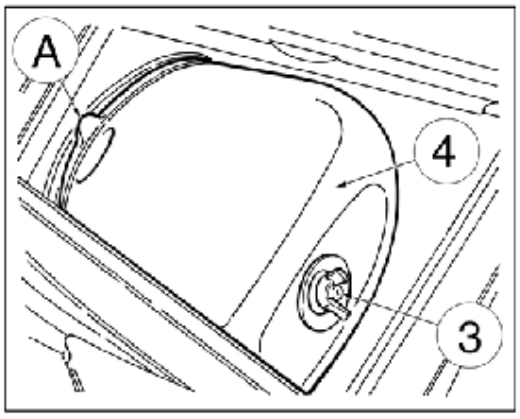


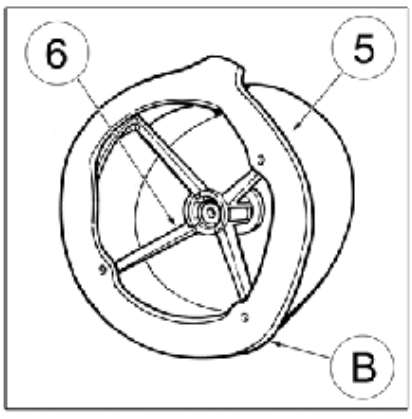
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

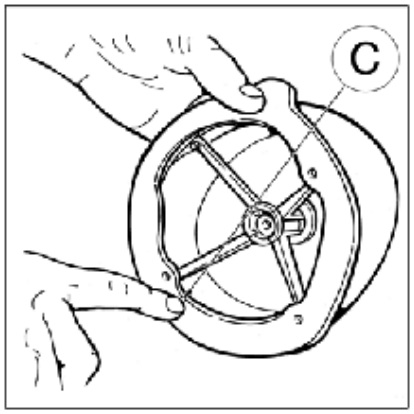
http://husqv.forumsactifs.com











Controllo filtro aria

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore.
Ruotare in avanti il cestello completo di batteria (1) (non è necessario rimuovere quest'ultima). Per accedere al filtro, sollevare leggermente la centralina (2). Togliere la vite (3), rimuovere il filtro aria completo (4) e separare il filtro (5) dal telaietto (6).

PULIZIA FILTRO ARIA

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

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

: 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.

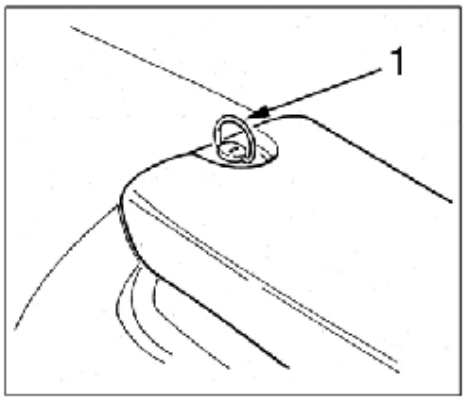
: In caso di errato montaggio del filtro, potrebbero entrare sporcizia o polvere, provocando l'usura rapida dei segmenti pistone e del cilindro.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Air filter check

Turn rear pin (1) counterclockwise, remove it and release the saddle from the front fastening screw.
Turn forward the housing box complete with the battery (1) (it is not necessary to remove the battery from its housing box). To gain access to the air filter, lift a little the electronic power unit (2). Remove screw (3) and the filter (4). Separate filter (5) from frame (6).

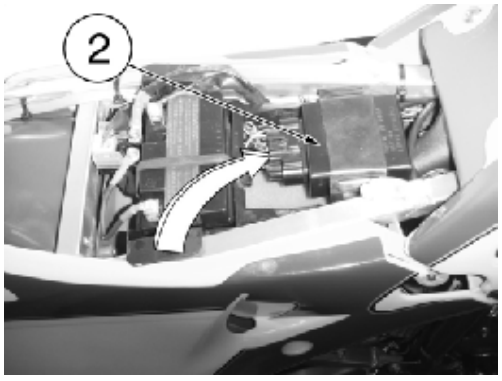


AIR FILTER AND CLEANING

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

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

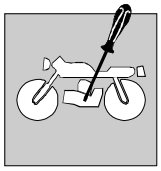
: Clean the element in a well ventilated area, and do not allow sparks or flames anywhere near the working area.

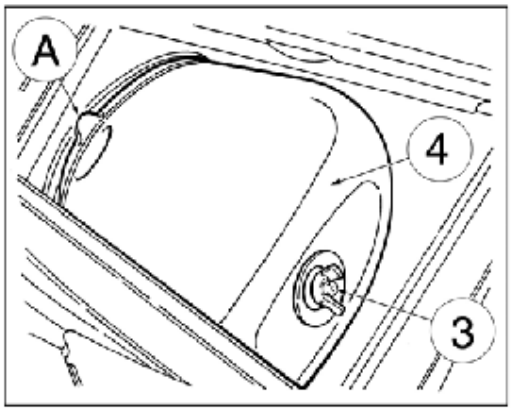


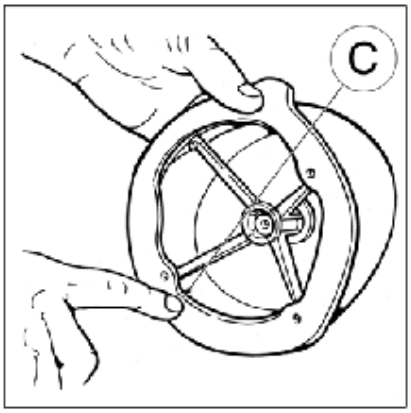
ASSEMBLY

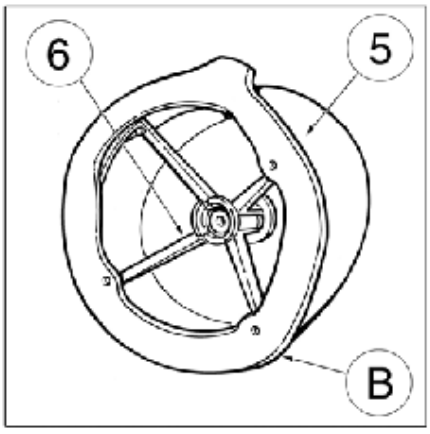
To ensure tight fit, slightly (C) grease filter edge on side facing filter housing. While re-inserting the filter into its housing, make surs that piece (A) is turned upwards and edge (B) is on the left lower side of the filter case. Reassemble the parts previously removed (battery: connect the positive cable first).

: 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.



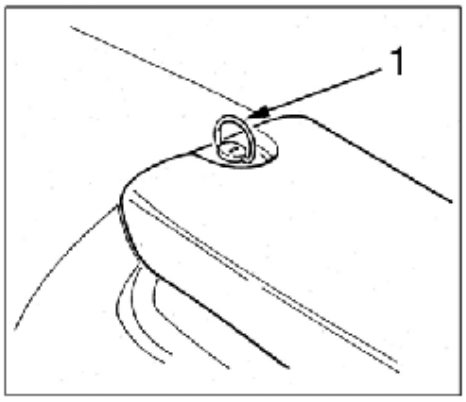






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

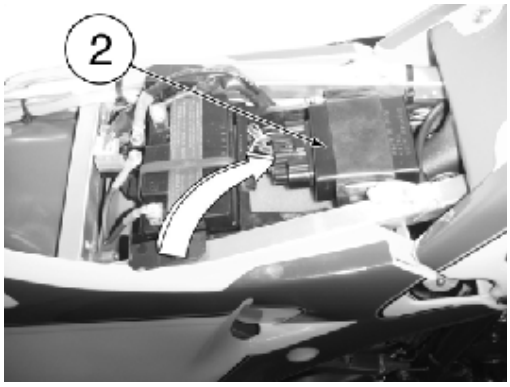


Contrôle filtre à air

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

Tourner en devant le panier complet de batterie (1) (il n'est pas nécessaire d'enlever

la batterie). Pour accéder au filtre de l'air, soulever légèrement le centrale électronique (2). Enlever la vis (3) et le filtre à air complet (4). Séparer le filtre (5) du cadre (6).

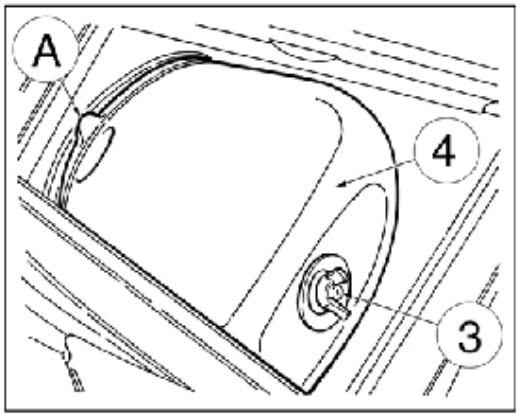


NETTOYAGE FILTRE A AIR

Laver le filtre avec un détergent spécifique,(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.

: 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.

: 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.

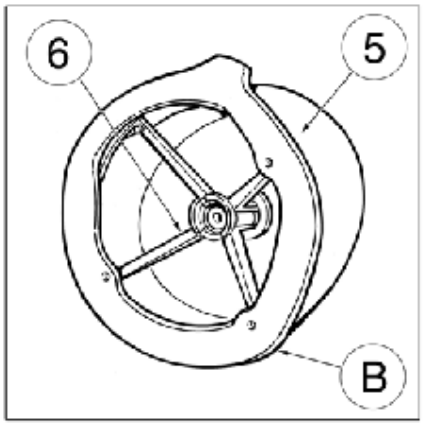


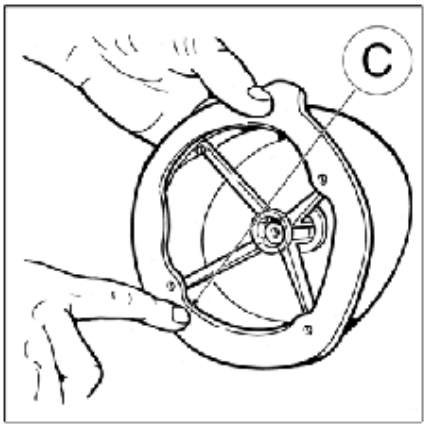
MONTAGE

Pour avoir une bonne étachéité, graisser le 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 (batterie: brancher le câble positif pour le premier).

: 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 cyclindre.





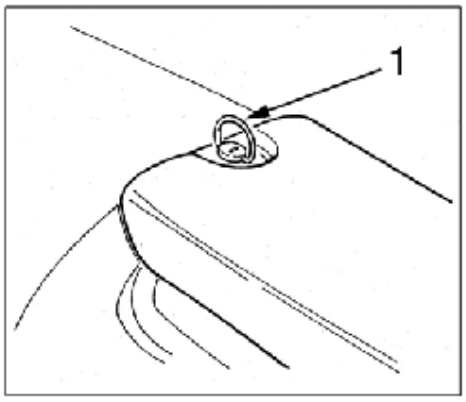
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Kontrolle Luftfilter

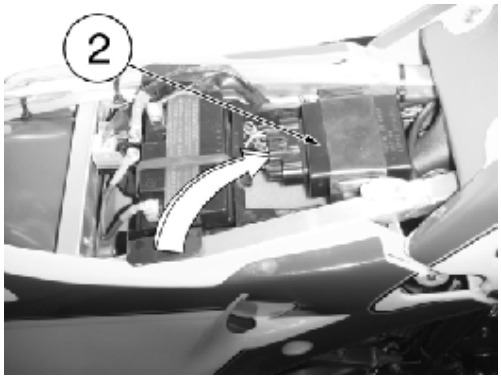
Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien und ihn herausnehmen. Im Kreise in weiter der Halter mit Batterie (1) (es ist nicht notwendig, die Batterie zu entfernen). Um zum Filter der Luft einzutreten, leichtsinnig den Elektronischer Steuereinheit (2) heben. Schraube (3) entfernen. Vollstaendiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.



REINIGUNG LUFTFILTER

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen (AGIP "Filter clean foam air detergent fluid" oder ein ähnliches Produkt) und es sorgfaeltig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit). Den Filter in Spezial-Filteroel (AGIP "Foam air filter protection oil" oder ein ähnliches Produkt) eintauchen lassen, danach sorgfaeltig ausringen, um das uebersohuessige Oel ausfliessen zu lassen.

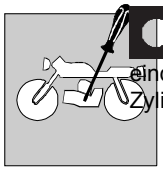
: Zur Reinigung des Filterelementes kein Bezin oder Lösemittel mit geringem Entzündbarkeitspunkt benutzen ; es könnten Brände oder Explosionen auftreten.



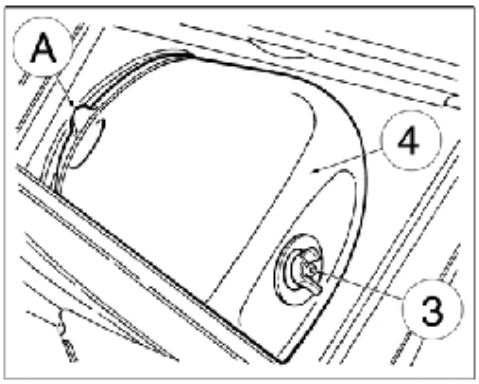
: Das Filterelement in einem gut belüftetem Bereich reinigen und sich nicht mit Funken oder Flammen dem Arbeitsgebiet nähern.

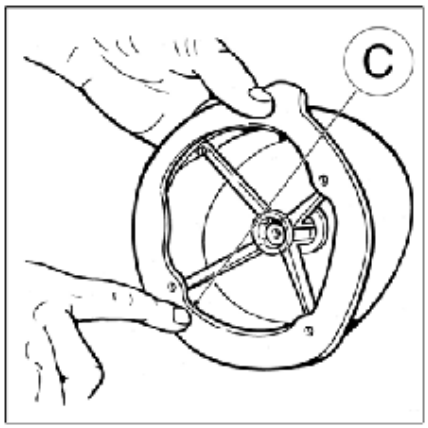
MONTAGE

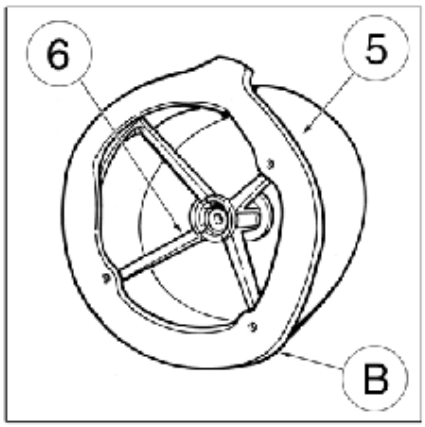
Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederzusammensetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil (A) nach oben gerichtet ist und die Kante (B) auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist. Die vorher abgenommenen Teile wieder
anbringen (für die Batterie zuerst den Plus-Pol anschliessen).



: Im Falle der falschen Filtermontage könnte Schmutz und Staub eindringen und den schnellen Verschleiß der Kolbenringe und des Zylinders verursachen.

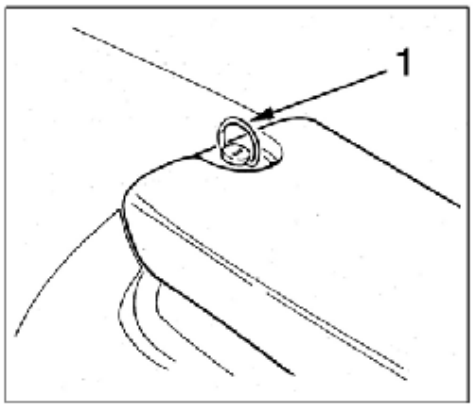






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

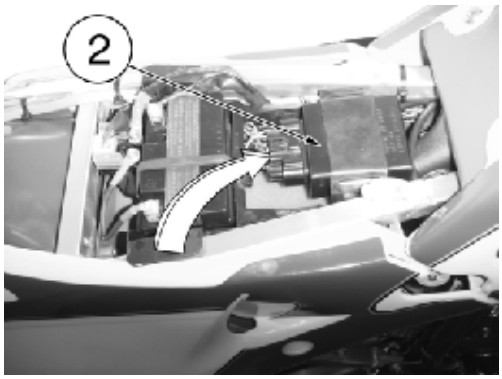


Control filtro aire

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

Girar hacia adelante la cesta completa de batería (1) (no es necesario remover la batería). Para acceder al filtro, levantar ligeramente la centralita electrónica(2).

Saque el tornillo (3) y remueva el filtro del aire completo (4). Separe el filtro (5) del
bastidor (6).



LIMPIEZA FILTRO AIRE

Lavar el filtro con un detergente específico (AGIP" Filter clean foam air detergent fluid" o producto similar) y séquelo perfectamente (lavar el filtro con gasolina sólo en caso de necesidad). Sumérjalo en aceite especial por filtros (AGIP" Foam air filter protection oil" o producto similar) y estrujarlo para hacer salir el en aceite superfluo.

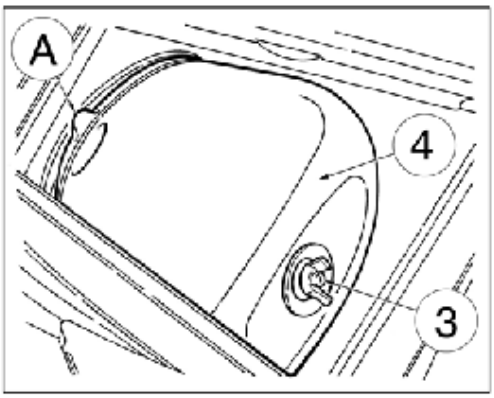
: Para la limpieza del elemento filtrante no utilizar gasolina o solvente de punto de inflamabilidad bajo; podrían ocurrir incendios o explosiones.

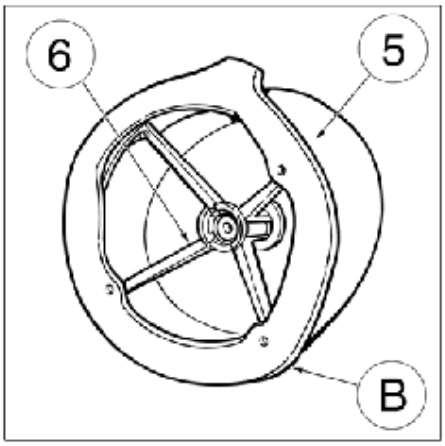
: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.

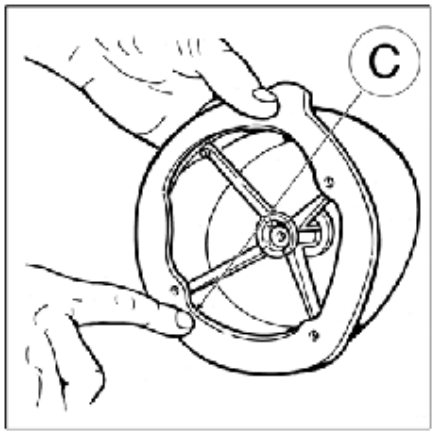
MONTAJE

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 démas partes sacadas anteriormente (en la batería conecte en primer lugar el polo positivo).

: En caso de montaje incorrecto del filtro, suciedad y polvo podrían introducirse y provocar el desgaste rápido de los segmentos pistón y del cilindro.







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Registrazione catena trasmissione secondaria

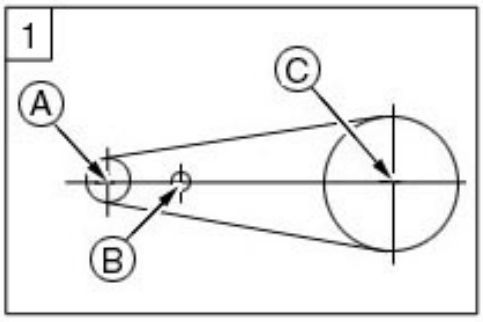
La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione" (pag. B.9-B.24); questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire 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, quindi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia. (Fig. 1).

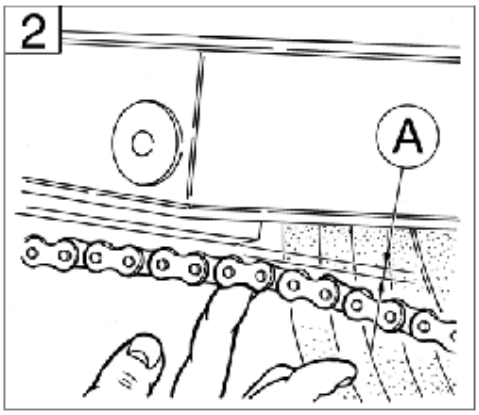
Regolazione rapida (Fig. 2)

Spingere la catena verso la parte terminale del pattino e verificare che la distanza "A" da quest'ultimo risulti compresa tra 0 e 2 mm. Se così non risulta agire in questo modo:

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

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





Secondary transmission chain adjustment

Chain should be checked, adjusted and lubricated as shown on the Maintenance Chart (page B.12-B.27) to ensure security and prevent excessive wear. If the chains becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taught), it could escape from sprocket or break.

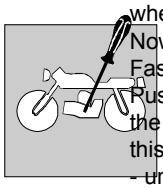
To adjust the rear chain, it is necessary to lower the rear part of motorcycle so to line up the drive sprocket axle, the rear swing arm axle and the rear wheel axle as shown on drawing. Then let turn three times the rear wheel. Now the chain should not be tight. (Fig. 1).

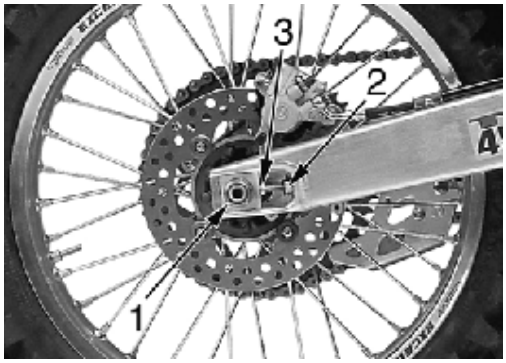
Fast adjustment (Fig. 2)

Push the chain towards the final part of chain slider and check that between the two elements a distance "A" from 0 to 2 mm (0 to 0.08 in.) is present. If this is not the case, proceed as follows:

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

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





Réglage chaîne transmission secondaire

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" (page B.15-B.30). Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motocycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche arrière 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 aucunne flèche. (Fig. 1)

Réglage rapide (Fig. 2)

Pousser la chaîne vers le partie final des patin en contrôlant que la distance "A" des deux éléments soit comprise entre 0 et 2 mm. Au cas où cette condition ne résultairait pas, proceder comme suit:

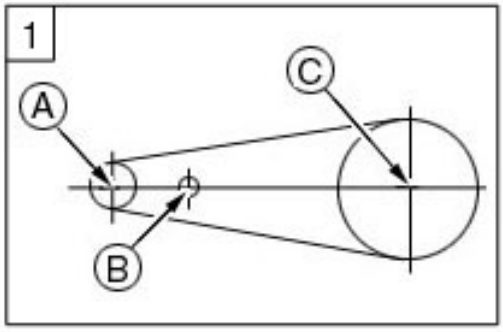
- desserrer sur la droite l 'écrou (1) de fixage du pivot roue;
- desserrer le contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne et tourner les vis (3) pout obtenir la valeur de tension correcte;
- serrer les contre-écrous.

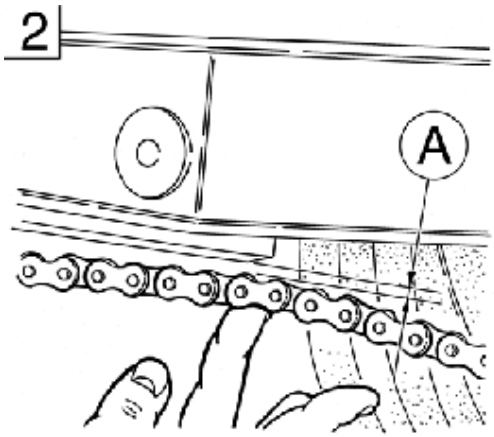
Après le réglage vérifier toujours l'alignement de la roue et serrer très fort l'axe de la même.

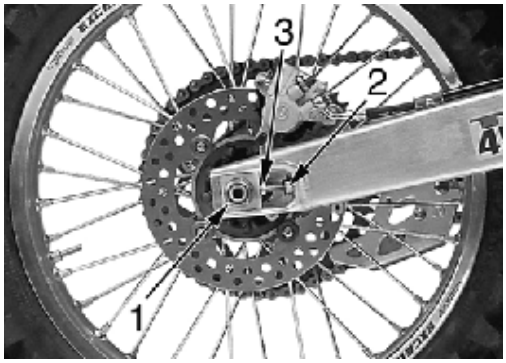
A: Asse pignone
A: Rear sprocket axle
B: Asse forcellone
B: Rear swing arm axle
C: Asse ruota
C: Rear wheel axle

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







Schnelleinstellung Sekunderungbersetzung

Die Kette muss in Übereinstimmung mit der “Wartungstabelle” (Seite B.18-B.33) kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden; das aus Sicherheitsgründen und zur Verhütung eines übermässigen Verschleisses. Wenn die Kette übermässig verschleisst oder sich als schlecht eingestellt erweist, das heisst, wenn sie locker ist oder übermässig straff, kann sie von dem Kranz abspringen oder zerreissen. Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen. In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt. (Bild 1) .
Schnelleinstellung (Bild 2)
Die Kette gegen die Endteile Gleitbacke schieben und prüfen, daß der Abstand “A” von der letzteren zwischen 0 und 2 mm liegt. Andernfalls, geht man wie folgt vor:
- die Mutter (1) für die Befestigung des Radbolzens auf der rechten Seite lockern;
- Die Gegenmutter (2) auf beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (3) einstellen, um den korrekten Spannwert zu erhalten;
- Die Gegenmutter festspannen.
In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

Regulación cadena trasmisión secundaria

La cadena debe ser controlada, regulada y lubrificada según la “Tabla de manutención” (página B.21-B.36), 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. 1)
Ajuste rápido (Fig. 2).
Empuje la cadena hacia la parte terminal del patín y controle que la distancia de este último sea entre 0 y 2 mm. Si no se obtiene esto, haga lo siguiente:
- afloje la tuerca (1) de fijación del perno de la rueda en la parte derecha;
- afloje las contratuercas (2) en ambos tensores de cadena y actúe en los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- apriete las contratuercas.
Después de la regulación controle siempre la alineación de la rueda y apriete a fondo el perno de la misma.

A: Axe pignon
A: Ritzelachse
A: Eje piñón
B: Axe fourche arrière
B: Hintergabelachse
B: Eje horquilla trasera
C: Axe roue
C: Radachse
C: Eje rueda trasera

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Lubrificazione catena

Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.



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

Smontaggio e pulizia

Quando la catena diventa particolarmente sporca, deve essere rimossa e pulita prima della lubrificazione. Procedere nel modo seguente:
- posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno;
- 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.

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. Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona. Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.



Lavaggio catena senza anelli OR (TC)

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

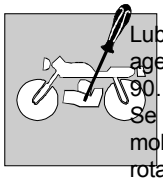
Lavaggio catena con anelli OR (TE-SMR)

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 (TC)

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 (TE-SMR)



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.

Se la catena è stata tagliata, rimontarla con l'ausilio del giunto. Montare la molletta del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena, come mostra la figura.

: 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. Registrare correttamente la catena come descritto a pagina D.41.

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

: Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena

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

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



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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Lubricating the chain

Lubricate the chain following these instructions.

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

Disassembling and cleaning

When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication. Work as follows:

- set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground;
- remove: screws (1), transmission sprocket guard (2), clip (3), master link (4) and transmission chain (5). To reassemble, reverse the above procedure.

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. Check that neither the sprocket nor the crown are damaged. Wash and clean the chain as described hereunder.

Washing the chain without OR (TC)

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

Washing the chain with OR (TE-SMR)

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

Lubricating the chain without OR (TC)

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 (TE-SMR)



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.
If the chain has been cut, reassemble using a joint. Assemble the joint spring by turning the closed side to the chain direction of rotation as shown in figure.

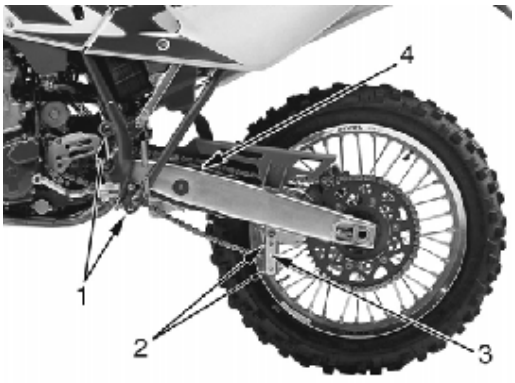
: Even if all the joints are reusable when in good conditions, for safety purposes we advise using new joints when reassembling the chain. Accurately adjust the chain as shown on page D.41.

: 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.

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



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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Lubrification de la chaine

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



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

Démontage et nettoyage

Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser.
Opérer comme suit:
- placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol;
- ôter: les vis (1), la protection (2) du pignon, le clip (3), le joint (4) et la chaîne (5). Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse.

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. Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés. Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.

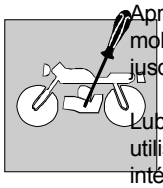
Lavage de la chaîne sans bagues d'étanchéité (TC)

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 (TE-SMR)

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

Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité (TC)



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

Graissage de la chaîne avec bagues d'étanchéité (TE-SMR)

Lubrifier les éléments en métal et en cautchouc (bagues d'étanchéité) en utilisant une brosse. Enduire d'huile avec viscosité SAE 80-90 les parties intérieures et extérieures de la chaîne.
Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant un joint.
Monter le ressort du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, ainsi comme a été indiqué dans la figure.



⚠ : Le joint est l'élément plus important de la chaîne d'entrainement.
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.
Régler la chaîne d'après la déscription à la page D.41.

⚠ : 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.

⚠ : 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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Ketten Schmierung

Die Kette unter Einhaltung der folgenden Anweisungen schmieren.

: Niemals Fett zum Kettenschmieren benutzen. Das Fett verursacht Ansammlung von Staub- und Schlamm, welche wie Scheuermittel wirken und einen schnellen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Kranzes verursachen.

Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen :
- einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hintererrad vom Boden abgehoben ist;
- Abnehmen: die Schrauben (1), der Schutz (2) vom Ritzel, das Clip (3), die Verbingdung (4) und das Treibkette (5) entfernen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch. 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. Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind. Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.

Waschen der Ketten ohne OR-Ringe (TC)

Mit Petroleum oder Naphtha waschen ; wird Benzin oder insbesondere Trichloräthylen benutzt zur Vermeidung von Oxydationn abtrocknen und schmieren.

Waschen der Kette mit OR-Ringen (TE-SMR)

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 (TC)

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 (TE-SMR)

Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummiteile (OR) innen und außen mit Motoröl - Viskosität SAE 80-90 - schmieren.
Ist die Kette geschnitten, diese mit Hilfe der Verbindung montieren.
Die Verbindungsklammer derart montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt.

: 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.
Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite D.42 beschrieben.

: 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.

: 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

1- Kettenspannungsrolle
2- Kettenführungsrolle
3- Kettenführung
4- Kettenschuh

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Lubricación cadena

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.



: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la cadena.

Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera;
- colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo;
- 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.
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. Limpiar y lubricar la cadena come indicado abajo.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo (TC)

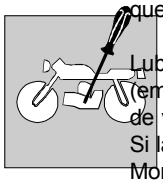
Lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o especialmente bencina quitamanchas, hay que secarla y lubricarla al fin de evitar oxidaciones.

Limpieza cadena con empaquetaduras de anillo TE-SMR)

Lavar con petróleo, nafta o aceite de parafina; no utilizar gasolina, bencina quitamanchas o solventes para no dañar las empaquetaduras de anillo. En alternativa utilizar un espray especifico para cadenas con empaquetaduras de anillo.

Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo (TC)

Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante especifico al Bisolfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.



Lubricación cadena con empaque taduras de anillo (TE-SMR)

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.
Si la cadena ha sido cortada, volver a montarla con el auxilio de la junta.
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.



: 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.
Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina D.42.

: El lubricante para la cadena No tiene que entrar en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

: Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena
Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

: 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

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista
Le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto delle sospensioni in funzione del tipo di terreno di impiego del motociclo.
Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova registrazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

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



TERRENO SABBIOSO
Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura con contemporanea regolazione più morbida della compressione e più dura dell'estensione.
Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

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

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



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Adjusting the suspensions according to particular track conditions

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

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

HARD GROUND

Fork: softer compression adjustment.

Shock absorber: softer compression adjustment.

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



SANDY GROUND

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

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



MUDDY GROUND

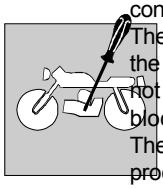
Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one.

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, the available springs and the adjustment procedures are shown on the next pages.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Reglage des suspensions par rapport aux conditions de la piste
Les instructions suivantes sont une guide pour la mise en service des suspensions selon le type de terrein trouvé.
Avant d'effectuer tout changement, et ensuite aussi, lors d'un réglage insuffisant il faudra partir toujours du tarage standard, en augmentant ou en diminuant les déclics de réglage un à la fois.

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

TERREIN SABLEUX
Fourche: réglage en compression plus raide, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide, avec réglage de la compression plus souple, tandis que le réglage de l'extension sera plus raide.
Amortisseur: réglage en compression, et spécialement en extension, plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour baisser la partie arrière de la moto.



TERREIN BOUEUX
Fourche: réglage en compression, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide.
Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide.
Opérer sur la précharge du ressort pour soulever la partie arrière de la moto.
Il est avis de remplacer les ressorts sur les deux suspensions pour compenser l'accroissement du poids de la moto, dû à la boue accumulée.

NOTE:
Si la fourche est trop souple ou trop raide dans n'importe quelle condition de réglage, contrôler le niveau d'huile dans la tige, car il pourrait être trop bas ou trop haut. Se rappeler que l'huile en excès dans la fourche entraîne un curage d'air plus fréquent. Si les suspensions ne réagissent point aux changements de tarage, contrôler les groupes de réglage pouvant être bloqués.
Les tarages standard, les ressorts disponibles et les procédures de règlage sont indiquées sur les pages suivantes.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Einstellung der Aufhaengung im Hinblick auf Besondere Gegebenheiten
Derrennstrecke

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



HARTES GELÄNDE

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

SANDIGES GELÄNDE

Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren mit gleichzeitig weicherer Einstellung der Kompression und härterer Einstellung der Ausfederung.
Stoßdämpfer : Härtere Einstellung in Kompression und hauptsächlich in Ausfederung ; außerdem die Federvorladung zum Senken des hinteren Motorradteils betätigen.



SCHLAMMIGES GELÄNDE

Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren.
Stoßdämpfer : Härtere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren ; außerdem die Federvorladung zum Heben des hinteren Motorradteils betätigen.
Der Austausch der Federn auf beiden Federungen ist zum Ausgleich der Gewichtserhöhung des Motorrads wegen des angesammelten Schlamms empfehlenswert.

ANMERKUNG:

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



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Regulacion de las suspensiones sobre la base de particulares condiciones de la pista

Las siguientes indicaciones representan una guía indicativa para la puesta a punto de las suspensiones según el tipo de terreno en el que se va a usar el motociclo.

Antes de efectuar cualquier modificación y también después, si el nuevo ajuste no fuera satisfactorio es necesario empezar siempre a partir del calibrado estándar aumentando o disminuyendo las posiciones de la regulación una a la vez.

TERRENO DURO

Horquilla: regulación más suave en compresión.

Amortiguador: regulación más suave en compresión.

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



TERRENO ARENOSO

Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro con contemporánea regulación más suave en la comprensión 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 standard, los resortes disponibles y los procedimientos de regulación están indicadas en las páginas siguientes.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Registrazione ammortizzatore

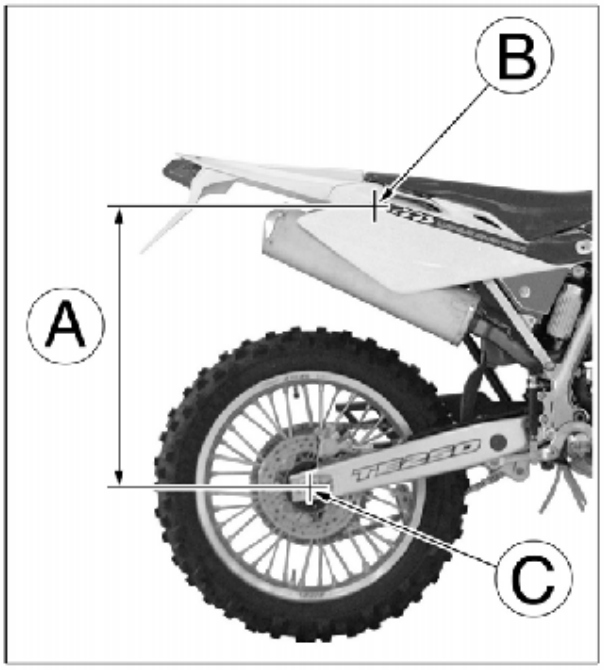
L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.
Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:
1. Con il motociclo sul cavalletto misurare la distanza (A).
2. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A).
4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo. L'abbassamento consigliato è di 100 mm con ammortizzatore freddo e di 95 mm con ammortizzatore caldo.
5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore.

Adjusting the shock absorber

The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.
Proceed as follows:
1. With motorcycle on the stand, measure distance (A).
2. Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.
3. With somebody's help, take the new distance (A).
4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.
Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.
5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload.

Réglage de l'amortisseur arrière

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les 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).
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.



B: asse vite fissaggio pannello
B: axis of the panel screw
B: axe de la vis de fixation panneau

C: asse perno ruota posteriore
C: axis of rear wheel pin
C: axe du pivot roue arrière

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Einstellung Stossdämpfer

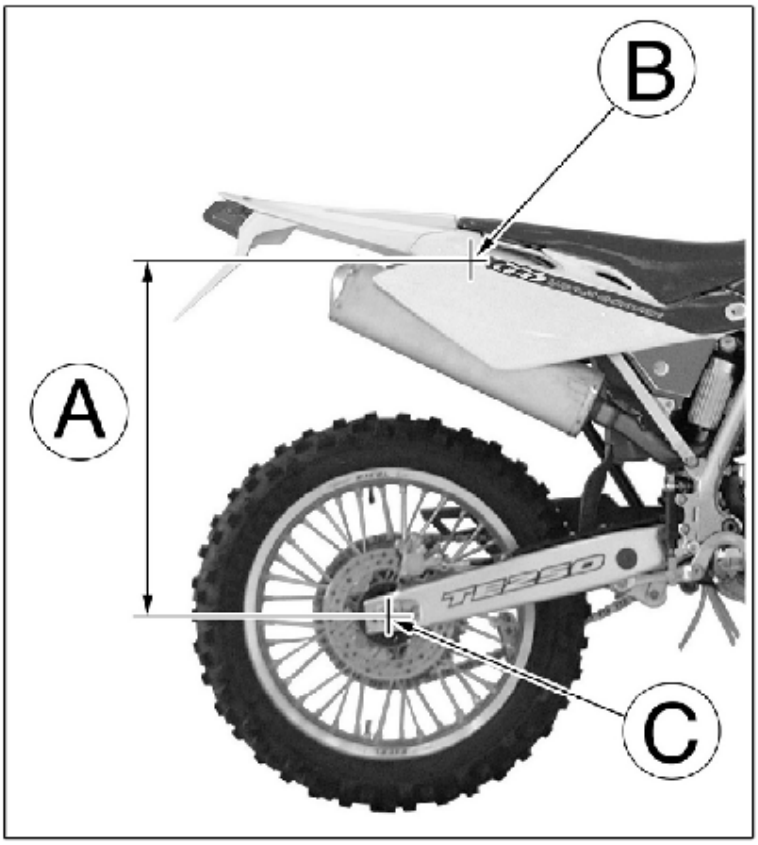
Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.
Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:
1. Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.
2. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.
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 erreichten, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen.

Regulación amortiguador

El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.
Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:
1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A);
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición normal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona registre la nueva distancia (A).
4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMINUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto. La disminución 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.

B: Paneel-Befestigungsschraube-Achse
B: eje tornillo sujection panel

C: Hintere Radzapfen-Achse
C: eje perno rueda delantera



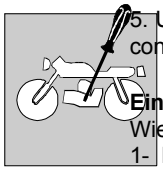
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Registrazione precarico molla ammortizzatore
Procedere nel modo seguente:
1- Effettuare lo "Stacco telaietto posteriore completo di parafango e scatola filtro" come descritto alle pagg. E.17-E.19;
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).

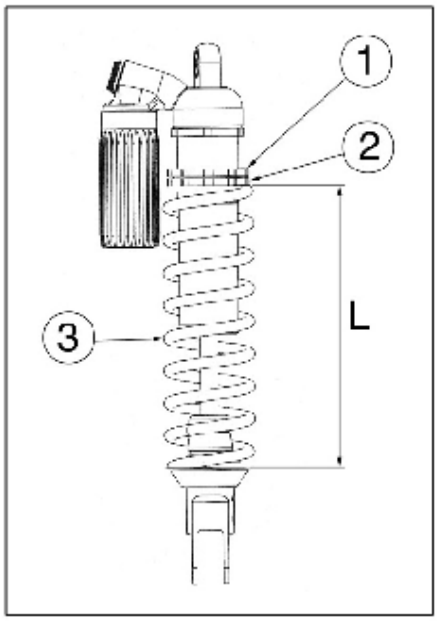
Adjusting the shock absorber spring preload
Proceed as follows:
1- Remove "The rear frame with fender and air filter box " as shown on pages E.17-E.19;
2. Clean ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).
3. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut .
4. Turn the adjusting 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).

Réglage de la precharge du ressort amortisseur
Agir comme suit:
1- Effectuer le "Dèmontage cadre arrére avec pare-boue et filtreà air" comme dècrit aux pages E.18-E.19;
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).



Einstellung vorspannung stossdoempfer feder
Wie folgt vorgehen:
1- Die "Ausbau des hinteren Fahrgestells, des hinteren Kotflügels und des Lüftfilters (Seiten E.18- E.19);
2. Die Gegennutmutter (1) und die Einstellunutmutter (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 Nutmuttern: 5 kgm).

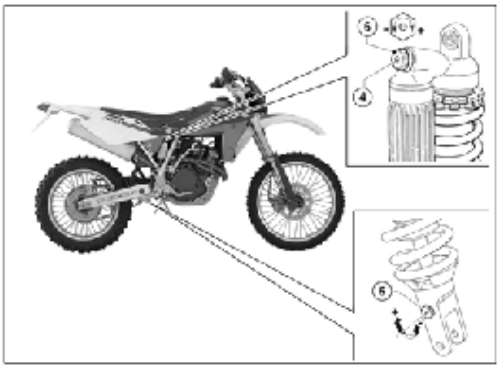
Regulación precarga resorte amortiguador
Proceda de las siguiente manera:
1- Efectuar la "Remoción del bastidor trasero con el guardabarros y caja filtro del aire" como es descrito a página E.18-E.19.
2. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
3. Afloje la contravirola 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).



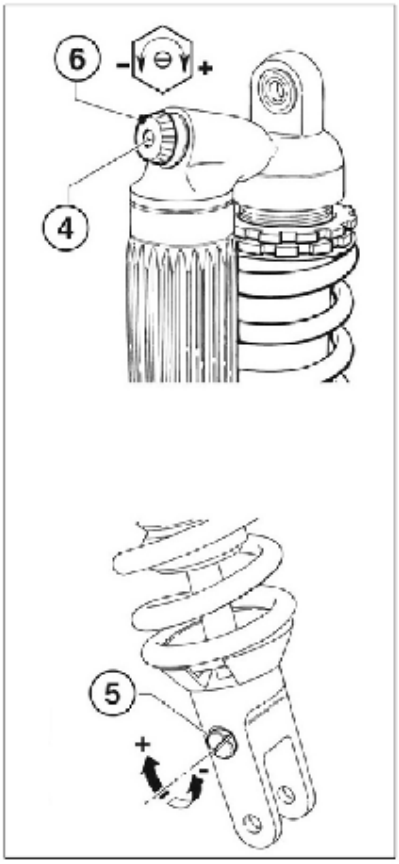
La lunghezza standard della molla precaricata è la seguente: Standard pre-loaded lenght of spring: Longeur standard du ressort préchargé: Die standard vorgespannte Länge ist die folgende: La longitud standard del muelle precargada es la siguiente:
TE, TC: 246,5÷249,5 mm (9.70÷9.82 in.) SMR: 234,5÷237,5 mm (9.23÷9.35 in.)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Registrazione freno idraulico ammortizzatore
L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.
A) COMPRESSIONE - Taratura standard:
1) bassa velocità di ammortizzazione:
ˆ TE, TC: -15 scatti (± 2 scatti)
ˆ SMR: -5 scatti (± 2 scatti) (registro 4)
2) alta velocità di ammortizzazione:
ˆ TC: -15 scatti (± 2 scatti)
ˆ TE: -12 scatti (± 2 scatti)
ˆ SMR: -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:
ˆ TC: -22 scatti (± 2 scatti)
ˆ TE: -16 scatti (± 2 scatti)
ˆ SMR: -16 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.



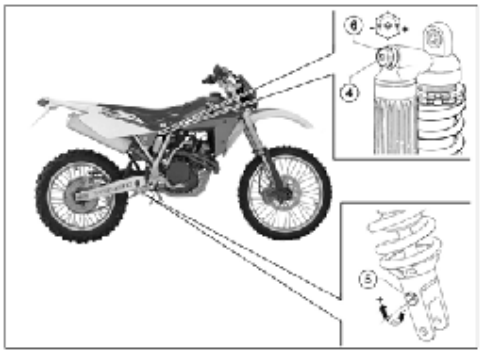
Shock absorber hydraulic brake adjustment
Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.
A) COMPRESSION - Standard calibration:
1) Low damping speed:
ˆ TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -5 clicks (± 2 clicks) (adjuster 4)
2) High damping speed:
ˆ TC: -15 clicks (± 2 clicks)
ˆ TE: -12 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -15 clicks (± 2 clicks) (adjuster 6)
To reset the standard calibration, turn upper adjusters (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 adjusters anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.
B) EXTENSION - Standard calibration:
ˆ TC: -22 clicks (± 2 clicks)
ˆ TE: -16 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -16 clicks (± 2 clicks)
To reset the standard calibration, turn lower adjuster (5) clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjuster anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

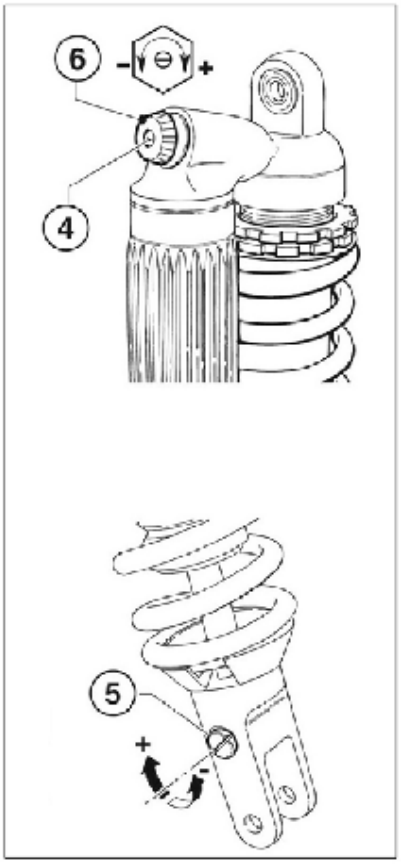
http://husqv.forumsactifs.com

Réglage frein hydraulique amortisseur



La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.
A) REGLAGE COMPRESSION- Tarage standard:
1) Petite vitesse d'amortissement:
ˆ TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -5 clicks (± 2 clicks) (registre 4)
2) Grande vitesse d'amortissement:
ˆ TC: -15 clicks (± 2 clicks)
ˆ TE: -12 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -15 clicks (± 2 clicks) (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:
ˆ TC: -22 clicks (± 2 clicks)
ˆ TE: -16 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -16 clicks (± 2 clicks)
Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

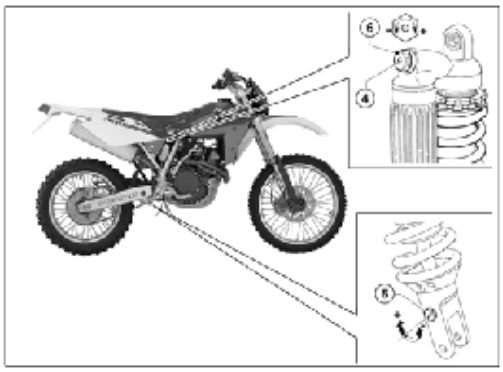
Dämpfer hydraulische bremse Reglerung



Der Stossdaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.
A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:
1) Niedrige Dampfungeschwindigkeit:
ˆ TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -5 clicks (± 2 clicks) (Eintellschraube 4)
2) Hohe Dampfungeschwindigkeit:
ˆ TC: -15 clicks (± 2 clicks)
ˆ TE: -12 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -15 clicks (± 2 clicks) (Eintellschraube 6)
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraubes (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraubes gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.
B) AUSFEDERUNG -Standardjustierung:
ˆ TC: -22 clicks (± 2 clicks)
ˆ TE: -16 clicks (± 2 clicks)
ˆ SMR: -16 clicks (± 2 clicks)
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Regulacion freno hidráulico amortiguador

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

A) COMPRESION - Calibrado estándar:

1) baja velicidad de amortiguación:

ˆ TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)

ˆ SMR: -5 clicks (± 2 clicks) (ajuste 4)

2) alta velocidad de amortiguación:

ˆ TC: -15 clicks (± 2 clicks)

ˆ TE: -12 scatti (± 2 clicks)

ˆ SMR: -15 clicks (± 2 clicks) (ajuste 6)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustos 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 ajustos en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

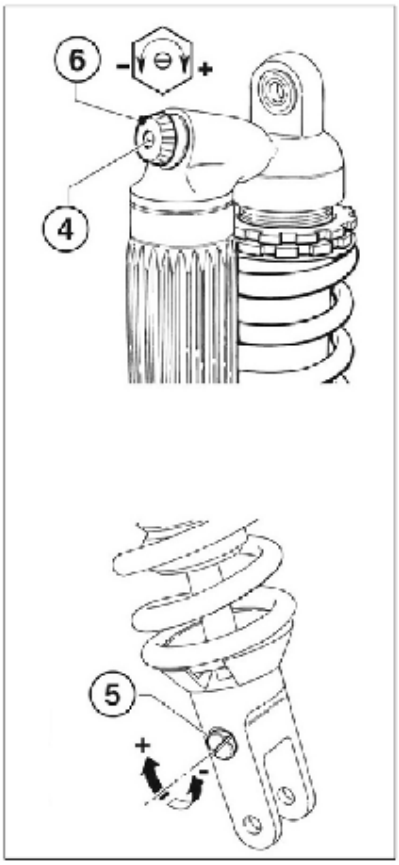
B) EXTENSION - Calibrado estándar:

ˆ TC: -22 clicks (± 2 clicks)

ˆ TE: -16 clicks (± 2 clicks)

ˆ SMR: -16 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 sentito contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Molle ammortizzatore

STANDARD
K=5,2 kg/mm (TE 250 codice 8000 98569)
K=5,4 kg/mm (TE, TC 450-510 e TC 250 codice 8000 98504)
K=6,4 kg/mm (SMR 400-450-510 codice 8000 98520)

Shock absorber springs

STANDARD
K=5,2 kg/mm (TE 250 code 8000 98569)
K=5,4 kg/mm (TE, TC 450-510 and TC 250 code 8000 98504)
K=6,4 kg/mm (SMR 400-450-510 code 8000 98520)

Ressorts amortisseur

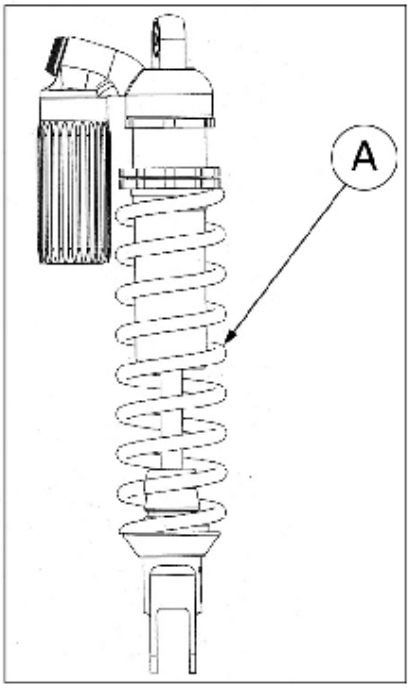
STANDARD
K=5,2 kg/mm (TE 250- code 8000 98569)
K=5,4 kg/mm (TE, TC 450-510 et TC 250 code 8000 98504)
K=6,4 kg/mm (SMR 400-450-510 code 8000 98520)

Stossdämpferfedern

STANDARD
K=5,2 kg/mm (TE 250- Kennziffer 8000 98569)
K=5,4 kg/mm (TE, TC 450-510 und TC 250 Kennziffer 8000 98504)
K=6,4 kg/mm (SMR 400-450-510 Kennziffer 8000 98520)

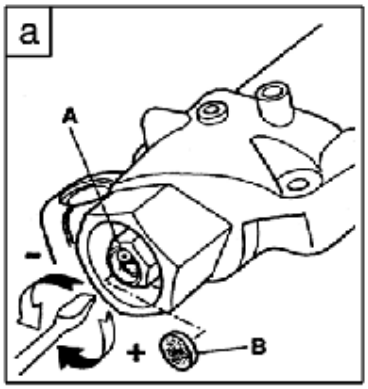
Muelles amortiguador

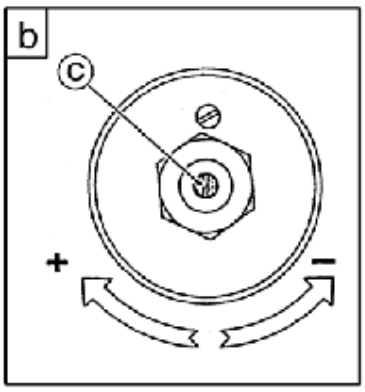
STANDARD
K=5,2 kg/mm (TE 250- código 8000 98569)
K=5,4 kg/mm (TE, TC 450-510 y TC 250 código 8000 98504)
K=6,4 kg/mm (SMR 400-450-510 código 8000 98520)

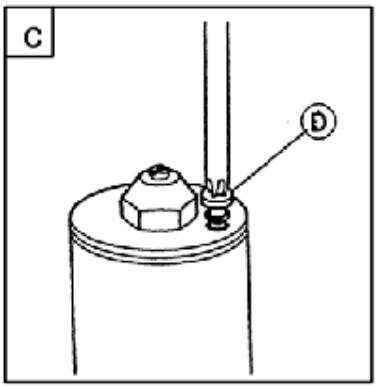


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







Regolazione forcella anteriore

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: -10 scatti
Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard , ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.
c) SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso competitivo oppure mensilmente). Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.
NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

Adjusting the front fork

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: - 10 clicks.
To reset standard calibration turn register (C) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.
c) AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly). Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.
WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.ù

Réglage de la fourche avant

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: - 10 déclics
Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.
c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois). Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.
NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au dela des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

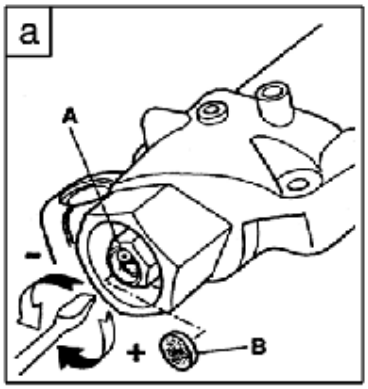
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

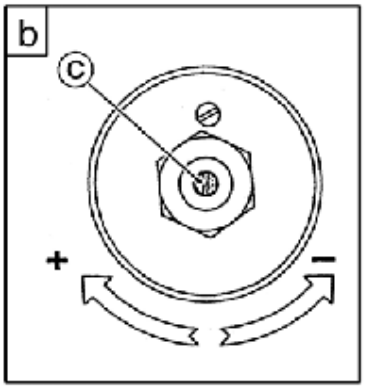
Einstellung der Vordergabel

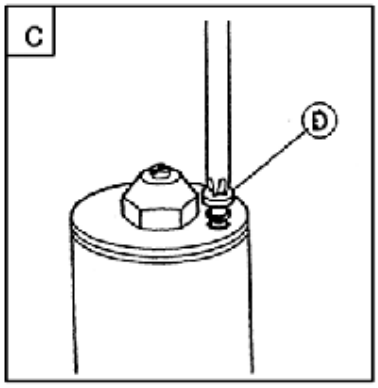
a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)
Standardjustierung: -12 Klicks.
Will man die Standardjustierung wiederherstellen, den Stopfen (B) entfernen und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.
b) AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED)
Standardjustierung: - 10 Klicks
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C)
in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine
härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.
c) LUFTABLASS
Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schliessen.
HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnug bzw. Schliessung drehen.



Regullación horquilla delantera

(a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).
Calibrado estándar: -12 déclics.
En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y
gire el ajuste (A) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego
vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.
(b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).
Calibrado estándar: -10 déclics.
En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el
sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de 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.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

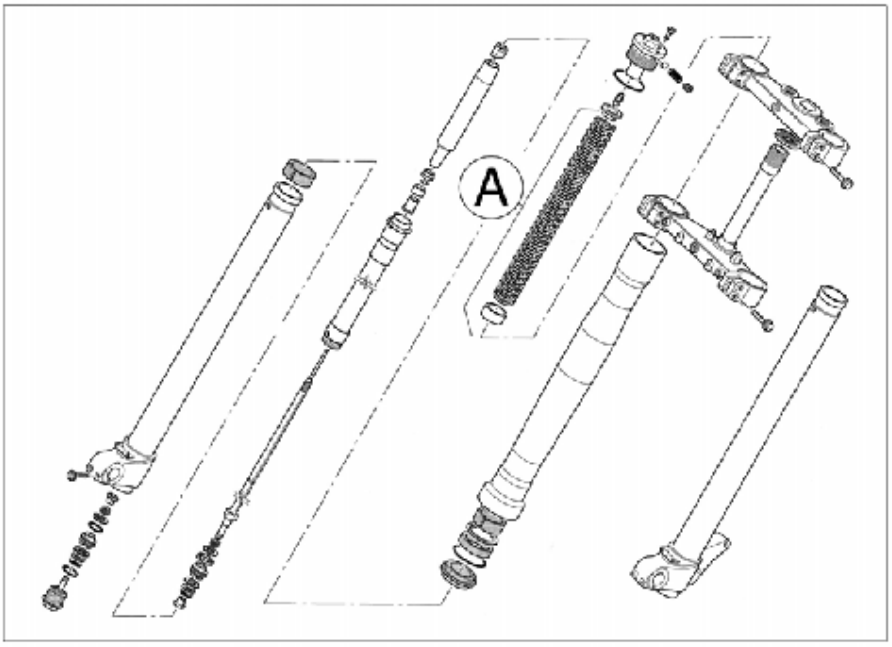
Molle forcella
STANDARD
K=4,5 N/mm (TE 250; A: molla +distanziale codice 8000 91610)
K=4,8 N/mm (TE 450-510; A: molla +distanziale codice 8000 A4876)
K=4,8 N/mm (TC 250-450-510; A: molla +distanziale codice 8000 98789)
K=5,0 N/mm (SMR 400-450-510; A: molla +distanziale codice 8000 98803)

Front fork springs
STANDARD
K=4,5 N/mm (TE 250; A: spring+spacer code 8000 91610)
K=4,8 N/mm (TE 450-510; A: spring+spacer code 8000 A4876)
K=4,8 N/mm (TC 250-450-510; A: spring+spacer code 8000 98789)
K=5,0 N/mm (SMR 400-450-510; A: spring+spacer code 8000 98803)

Ressorts fourche avant
STANDARD
K=4,5 N/mm (TE 250; A: ressort+entretoise code 8000 91610)
K=4,8 N/mm (TE 450-510; A: ressort+entretoise code 8000 A4876)
K=4,8 N/mm (TC 250-450-510; A: ressort+entretoise code 8000 98789)
K=5,0 N/mm (SMR 400-450-510; A: ressort+entretoise code 8000 98803)

Vordergabelfedern
STANDARD
K=4,5 N/mm (TE 250; A: Feder+Distanzstück Kennziffer 8000 91610)
K=4,8 N/mm (TE 450-510; A: Feder+Distanzstück Kennziffer 8000 A4876)
K=4,8 N/mm (TC 250-450-510; A: Feder+Distanzstück Kennziffer 8000 98789)
K=5,0 N/mm (SMR 400-450-510; A: Feder+Distanzstück Kennziffer 8000 98803)

Muelles horquilla delantera
STANDARD
K=4,5 N/mm (TE 250; A: resorte+separador código 8000 91610)
K=4,8 N/mm (TE 450-510; A: resorte+separador código 8000 A4876)
K=4,8 N/mm (TC 250-450-510; A: resorte+separador código 8000 98789)
K=5,0 N/mm (SMR 400-450-510; A: resorte+separador código 8000 98803)



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

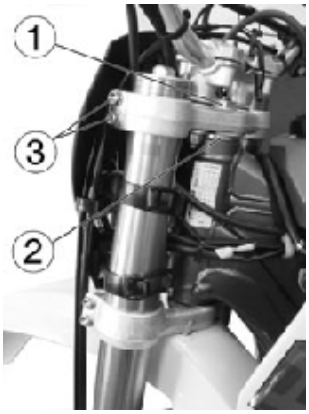
http://husqv.forumsactifs.com

Regolazione gioco dei cuscinetti dello sterzo

Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente senza gioco. Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un supporto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo. Mettetevi a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori degli steli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:

- allentare il dado (1) del cannotto di sterzo;
- allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella;
- ruotare in senso orario la ghiera (2) del cannotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco;
- serrare il dado (1) del cannotto alla coppia di serraggio di 8÷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).





Steering bearings play adjustment

To ensure maximum safety, the steering should always be adjusted so that the handlebars rotate freely without play. To check steering 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; 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 perpendicular direction to their axis.
If play is noticed, proceed with adjustment as follows:

- loosen steering sleeve nut (1);
- loosen four screws that fix steering head to fork rods (3);
- turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve using a 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).

Réglage du jeu des paliers du guidon

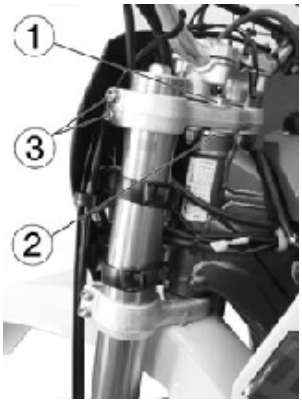
Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère 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 perpendiculaire à leur axe.
En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:

- desserrer l'ecrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les quatre vis (3) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche;
- Tourner en sens horaire l'embout (2) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu;
- serrer l'ecrou (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).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Spieleinstellung der lenklager

Aus Sicherheitsgründen muss der Lenker immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange sich ohne Spiel frei dreht. Zur Kontrolle der Lenkeinstellung einen Stützbock bzw. einen Support so unter dem Motor positionieren, dass das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Gegenüber dem Motorrad stehend, die unteren Ende der Schafthalterungen der Gabel greifen und sie in Richtung ihrer Achse bewegen.
Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:
- die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen;
- die vier Schrauben (3) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen;
- die Nutmutter (2) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist;
- die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugsmoment von 8÷9 Kgm.(78,4÷88,3 Nm) sichern;
- die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

Regulación juego de los cojinetes de la dirección

Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego. Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo. Pulse ligeramente en los extremos del manillar para poner en rotación la articulación de la dirección; el manillar tiene que girar sin esfuerzo. Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje. Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:
- afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los cuatro tornillos (3) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- girar en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (2) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego;
- apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de 8÷9 Kgm (78,4÷88,3 Nm);
- apriete los cuatro tornillos (3) en la cabeza de dirección a 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

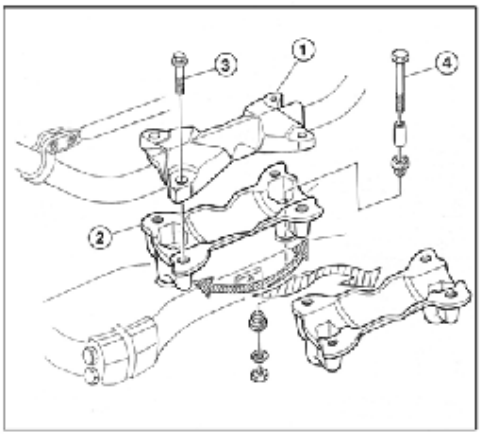
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Modifica posizione manubrio
La posizione del manubrio può essere modificata per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida.
Per effettuare l'operazione, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4). Ruotare di 180° il cavallotto inferiore per ottenere l'avanzamento o l'arretramento (10mm- 0.04in.) della posizione del manubrio rispetto a quella iniziale.
Ultimata l'operazione, serrare le viti (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) e le viti (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5- 15.9 Lb/ft).



Handlebar position change
The handlebar position can be changed for better suiting Your driving requirements.
To effect the operation, remove the upper screw (3), upper clamp (1), lower screw (4) then lower clamp (2).
Turn the lower clamp (2) 180° to move forward or backward (10mm- 0.04in.) the handlebar position with respect to the original setup. Once this is completed, tighten the screws (3) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the screws (4) to 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/fts).



Modification de la position du guidon
La position du guidon peut être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide. Pour effectuer cette opération, il est nécessaire de démonter les vis (3), le etau supérieur (1), les vis (4) et le etau inférieur (2). Tourner le etau inférieur (2) de 180° pour avancer ou reculer (10mm - 0.04in.) la position du guidon en relation à cette initiale. Exécuter le remontage en opérant inversement et en serrant les vis (3) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les vis (4) aux 2,0-
2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).



Lenker position ändern
Die Position des Lenkers kann geändert werden, um sich besser Eur Erfordernissen von Führung des Motorrades anzupassen.
Um diese Operation vorzunehmen, ist er notwendig die Schrauben (3) die höhere Klemme (1) die Schrauben (4) und die untere Klemme (2) auszusteigen. Verlaufen dann zu im Kreise von 180° die untere Klemme (2) schwingen um übrigzulassen oder zurückziehen (10mm - 0.04in.) die Position des Lenkers in Beziehung zu jener Initiale. Die Remontage zu 2,75-3,05 kgm die Schrauben (3) verschließend, ausführen (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) und die Schrauben (4) zu 2,0- 2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

Modifica posición manillar
La posición del manillar puede ser modificada por mejor conformarse con Su exigencias de guía. Para efectuar esta operación, es necesario bajar los tornillos (3) la abrazadera superior (1), los tornillos (4) y la abrazadera inferior (2). Girar la abrazadera inferior (2) de 180° para avanzar o retroceder (10mm - 0.04in.) la posición del manillar en relación a esta inicial. Ejecutar el reensamblaje obrando contrariamente y apretando los tornillos (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) y los tornillos (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

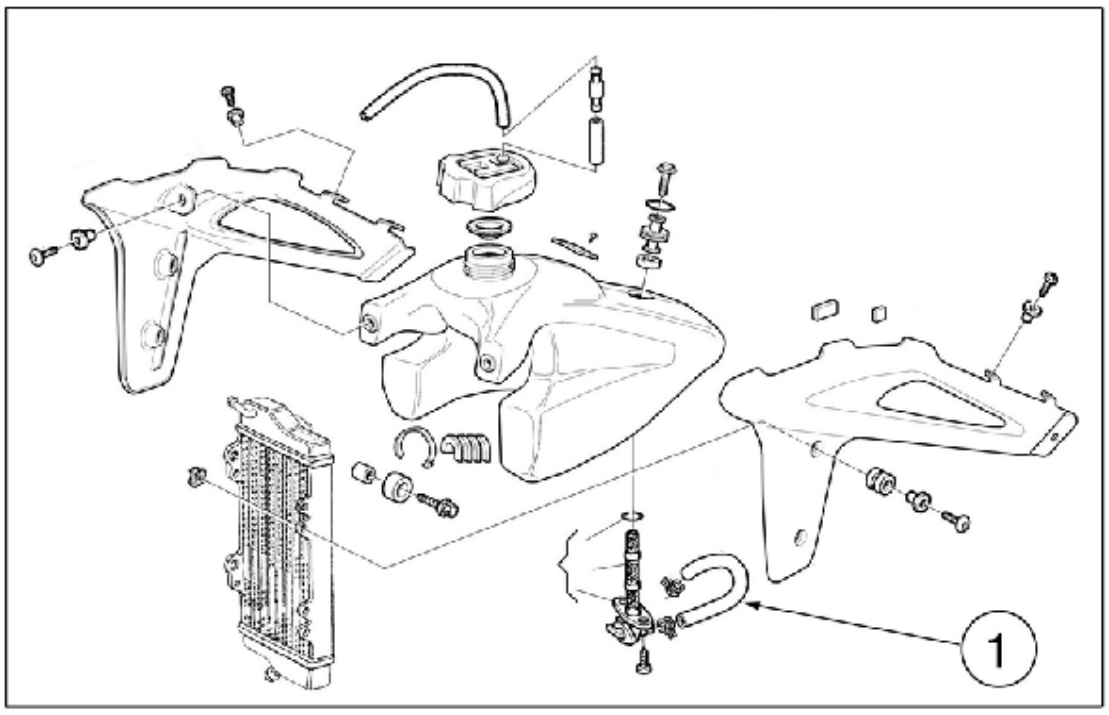
Controllo tubazione di alimentazione
Verificare che la tubazione (1) non presenti perdite e, se necessario, effettuare la sostituzione.
Rimuovere la tubazione di alimentazione come descritto a pagina E.21.

Checking the fuel hose
Check the hose (1) for leaks and replace it, if necessary.
Remove the fuel hose as shown on page E.21.

Controle tuyau carburant
Contrôler qu'il y n'ait pas pertes sur le tuyau (1) et, si nécessaire, effectuer la substitution.
Oter le tuyau carburant d'après les instructions au cpage E.21.

Kontrolle Treibstoffrohr
Prüfen, daß es keine Verluste auf der Treibstoffrohr (1) gibt und, wenn notwendig, sie ersetzen.
Den Treibstoffrohr entfernen wie aul Seite E.22 beschrieben.

Control tubería carburante
Controlar que el tuberia (1) no presenta pérdidas y, si necesario, efectuar la sustitución.
Retirar el tuberia carburante como indicado en la página E.22



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

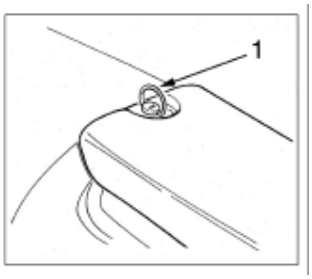
Sostituzione materiale fonoassorbente silenziatore
Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale destro (3). Sganciare le molle (4) che fissano il silenziatore (5) ai tubi di scarico. Rimuovere le due viti che fissano il silenziatore al telaietto posteriore. 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. NOTA*: Se fosse difficoltoso rimuovere il silenziatore, aiutarsi nell'operazione battendo leggermente con un martello in gomma o in plastica.

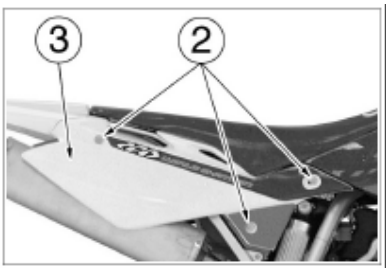
Replacing the muffler deadening material
First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and R.H. side panel (3). Unhook springs (4) fastening the muffler (5) to the exhaust pipes. Remove the two screws fastening the muffler to the rear frame. Remove the six rear rivets (6), clamp and the exhaust terminal (7). Remove innner pipe and replace the deadening material.
NOTE: When diffuculties are found in removing the muffler, lightly beat with a rubber or plastic hammer.

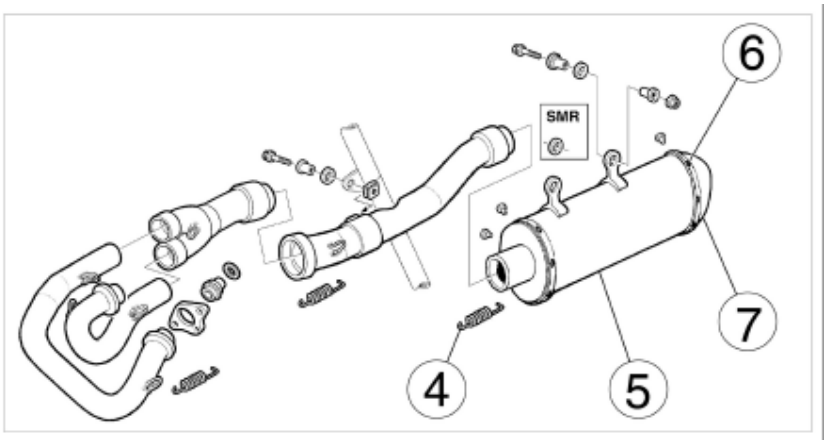
Remplacement du materiel insonorisant du silencieux
Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixage, oter les vis (2) et le panneau latéral droite (3). Décrocher les ressorts (4) qui fixe le silencieux (5) aux tuyauxs d'échappement. Oter les deux vis qui fixent le silencieux d'échappement aux le cadre arrière. Oter les six rivets arrière (6), le collier et le terminal de l'échappement (7). Oter le tuyau intérieur et remplacer le matériel insonorisant. NOTA: Si vous trouvez des difficultés à ôter le silencieux, battre doucement avec un marteau en caoutchouc ou en plastique.

Austausch des Schalldämpfenden Dämpfermaterials
Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (2) lösen und den Rechten Streifen (3) abnehmen. Die Federn (4), die zu den Auspuffrohren den Schalldämpfer (5) befestigen, Abhängen. Die zwei Schrauben entfernen, daß sie zum hinteren Fahrgestells den Schalldämpfer befestigen. Die sechs hinteren Nieten (6), die Schelle und das Auspuff-Endstück abnehm (7). Das innere Rohr abziehen und den Austausch des schalldämpfenden Materials durchführen. ANMERKUNG * : Falls es schwierig sein sollte, den Dämpfer auszubauen, mit einem Gummioder Kunststoffhammer leicht gegen diesen klopfen.

Substitución 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 derecho (3). Desenganchar los resortes (4) que aseguran el silenciador (5) a los tubos de escape. Retirar los doc tornillos que aseguran el silenciador de ecsape al bastidor trasero. Quitar los seis remaches traseros (6), la abrazadera y el terminal de escape (7). Extraer el tubo interior y reemplazar el material fonoabsorbente. NOTA: si hubiera dificultades para retirar el silenciador, dar unos pequeños golpes con un martillo en caucho o plástico.







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

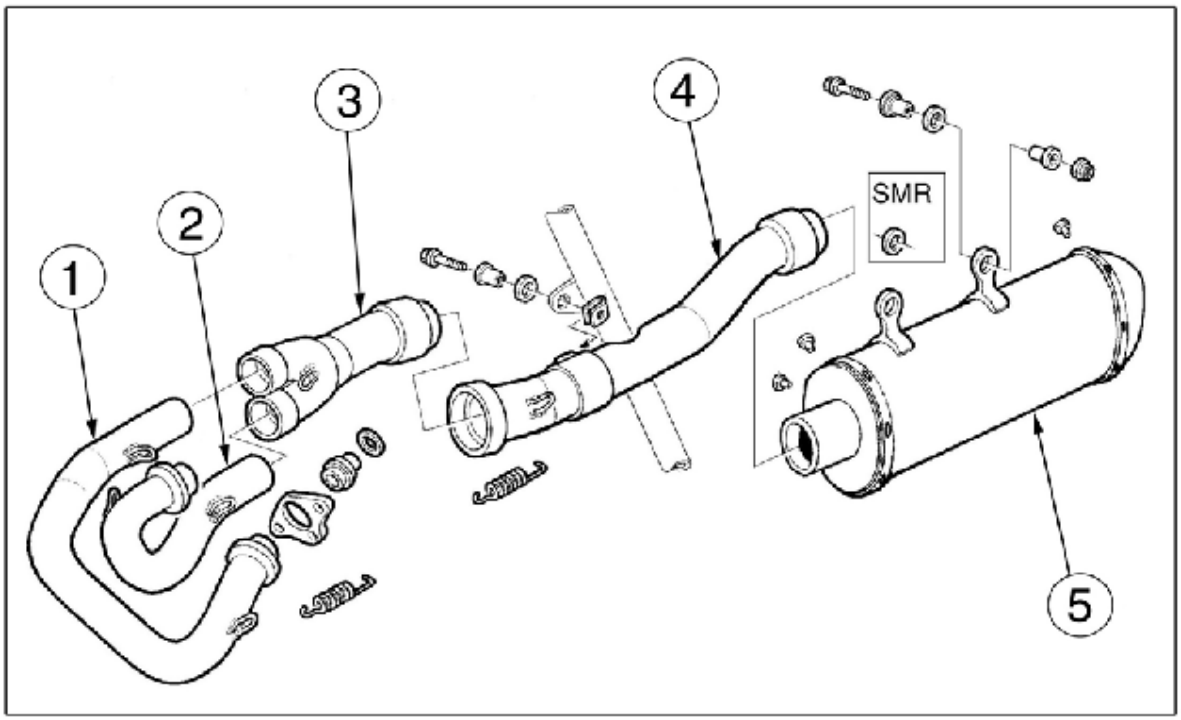
Controllo impianto di scarico
Rimuovere i componenti dell'impianto di scarico come descritto alla pagina E.20. Controllare che le tubazioni (1), (2), (3), (4) ed il silenziatore (5) non presentino rotture o danni: in caso contrario effettuare la sostituzione.

Checking the exhaust system
Remove the exhaust system components as shown on page E.20. Check the exhaust pipe (1), (2), (3), (4) and silencer (5) for wear or damages. Replace the component, if necessary.

Contrôle de l'installation d'echappement
Oter les composants de l'installation d'echappement en suivant les descriptions au page E.20. Contrôler que le tuyaus d'echappement (1), (2), (3), (4) et le silencieux (5) ne précentant pas ruptures ou dommages: en cas contraire, effectuer la substitution.

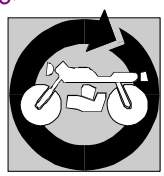
Kontrolle Auspuffanlage
Das Auspuffrohr und Schalldämpfer entfernen, wie zur Seite E.20 beschrieben wird.
Kontrollieren, daß das Auspuffrohr (1), (2), (3), (4) und Schalldämpfer (5) stellen nicht von den Brechen oder den Schäden vor: andernfalls, den Ersatz des beschädigten Details vornehmen.

Control instalación de escape
Remueva los componentes de la instalación de escape como se descrive en la página E.20. Controlar que los tubos de escape (1), (2), (3), (4) y el silenciador (5) no presenten roturas o daños: en caso contrario, efectuar la substitución.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

E

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PREMESSA ..... E. 3

STACCO MOTORE DAL MOTOCICLO ..... E. 4

RIMOZIONI PARZIALI
Stacco sella e batteria ..... E. 14
Stacco pannelli laterali ..... E. 16
Stacco telaietto posteriore completo di parafango (TE- SMR: con fanale posteriore) e scatola filtro aria completa ..... E. 17
Stacco impianto di scarico ..... E. 20
Stacco serbatoio carburante e convogliatori ..... E. 21
Stacco centralina elettronica, bobina elettronica, regolatore di tensione e tubazione frizione ..... E. 23
Stacco catena trasmissione secondaria ..... E. 25

FOREWORD ..... E. 3

REMOVAL OF ENGINE FROM MOTORCYCLE ..... E. 4

PARTIAL DISMALTEMENTS
Removal of saddle and battery ..... E. 14
Removal of side panels ..... E. 16
Removal of rear frame with fender (TE- SMR: with tail light) and air filter box assy. ..... E. 17
Removal of exhaust system ..... E. 20
Removal of fuel tank and conveyors ..... E. 21
Removal of electronic power unit, electronic coil, voltage regulator and clutch hose ..... E. 23
Removal of secondary drive chain ..... E. 25

INTRODUCTION ..... E. 3

DÉMONTAGE MOTEUR DU MOTOCYCLE ..... E. 4

DÉPLACEMENTS PARTIELS
Démontage selle et batterie ..... E. 14
Démontage panneaux latéraux ..... E. 16
Démontage cadre arrière avec pare-boue (TE- SMR: avec feu arrière) et boîte filtre à air ..... E. 18
Démontage installation d'échappement ..... E. 20
Démontage réservoir d'essence et convoyeurs ..... E. 21
Démontage du central électronique, bobine électronique, régulateur de tension et tuyau embrayage ..... E. 24
Démontage du chaîne transmission secondaire ..... E. 25

VORWORT ..... E. 3

AUSBAU DES MOTORS VON MOTORRAD ..... E. 5

TEIL ZERLEGUNGEN
Ausbau des Sattels und Batterie ..... E. 15
Ausbau der seitlichen Bleche ..... E. 16
Ausbau des hinteren Fahrgestells, des hinteren Kotflügels (TE- SMR: mit hinteren Scheinwerfer) und des Luftfilters ..... E. 18
Ausbau der Auspuffanlage ..... E. 20
Ausbau Kraftstoffbehälter und Leitblechen ..... E. 22
Ausbau der Elektronischer Steuerinheit, der Elektronischer Spule, des Reglers Spannung und Kupplungsrohr ..... E. 24
Ausbau der Vergelegekette ..... E. 25

PREMISA ..... E. 3

REMOCIÓN DEL MOTOR DEL MOTOCICLO ..... E. 5

DESMONTAJES PARCIALES
Remoción del sillín y de la batería ..... E. 15
Remoción de los paneles laterales ..... E. 16
Remoción del bastidor trasero con el guardabarros (TE- SMR: y con el faro trasero) y caja filtro del aire ..... E. 19
Remoción de la instalación de escape ..... E. 20
Remoción del deposito carburante y los conductores ..... E. 22
Remoción de la central electrónica, bobina electrónica , regulador de tension y tubo embrague . E. 25
Remoción de la cadena de transmisión secondaria ..... E. 25

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PREMESSA

Le operazioni descritte nella presente sezione sono finalizzate alla rimozione del motore dal motociclo.
Tuttavia, per esigenze di intervento su alcune parti del veicolo (accesso all'ammortizzatore posteriore, alle parti elettriche, al cablaggio etc.), può essere necessario effettuare delle rimozioni parziali. Le descrizioni che si riferiscono a queste operazioni sono riportate a partire dalla pagina E.14.

FOREWORD

The operations described in this section are referred to the removal of the engine from the motorcycle.
Nevertheless, in the case is had to effect operations on some parts of the motorcycle (as the access to the rear shock absorber, to the electric parts, to the wiring harness etc.), it can be necessary to effect some partial dismantlements. The descriptions that refer to these operations are listed beginning from the page E.14.

INTRODUCTION

Les opérations décrits dans la présent section sont finalisées à l'enlèvement du moteur du motocycle.
Cependant, pour exigences d'intervention sur quelques parties du véhicule (accédé à l'amortisseur postérieur, aux parties électriques, au câblage etc.), il peut être nécessaire d'effectuer des déplacements partiels. Les descriptions qui se réfèrent à ces opérations se trouvent la page à partir de E.14.

VORWORT

Die im diesen Schnitt beschriebenen Arbeiten sind auf die Entfernung des Motors von dem Motorrades gerichtet.
Für Erfordernisse von Eingriff auf einige Teile des Kraftrades (tritt dennoch zum Hinter Stoßdämpfer, den elektrischen Teilen, der Verkabelung usw. ein), es kann notwendig sein, einige Teil Zerlegungen vorzunehmen. Die Beschreibungen, die sich auf diese Operationen beziehen, sind ab die Seite E.15.

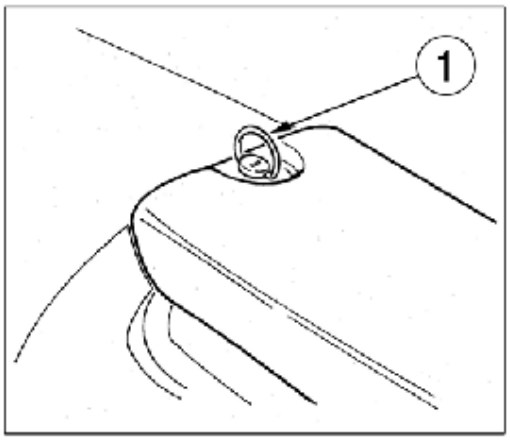
PREMISA

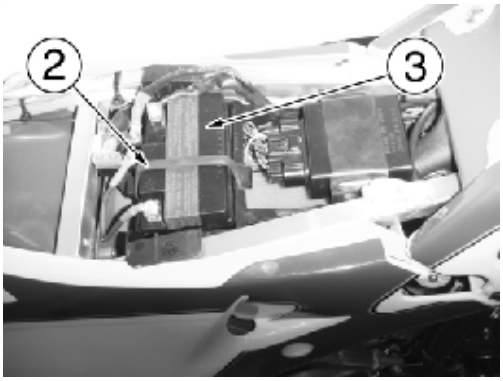
Las operaciones descritas en la presente sección tienen la finalidad de la remoción del otor de la motocicleta.
Sin embargo, por exigencias de intervención de efectuar sobre algunas partes del motociclo, (accedidas al amortiguador trasero, a las partes eléctricas, al cableado etc), puede ser necesario efectuar desmontajes parciales. Las descripciones que se refieren a estas operaciones se encuentran a partir de la página E.15.

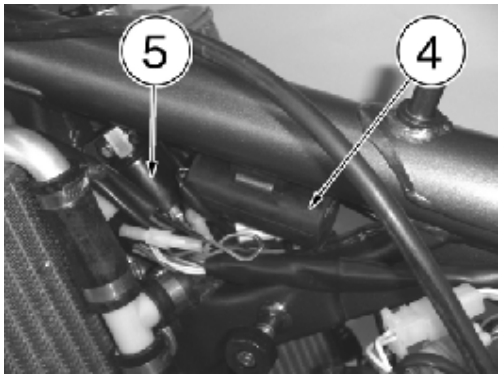


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







Stacco motore dal motociclo

1) Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, sganciare l'elastico (2), rimuovere per primo il cavo negativo NERO poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO); estrarre la batteria (3) dal proprio alloggiamento.
Rimossa la batteria, premere UNA VOLTA SUL PULSANTE AVVIAMENTO motore per scaricare il condensatore (4) montato in prossimità della bobina A.T. (5).

: Dopo aver tolto la batteria NON rimuovere il condensatore perché, in caso di avviamento in questa condizione, si brucerebbe il regolatore di tensione.

Removal of engine from motorcycle

1) Turn counterclockwise the rear fastening pin (1) and remove the saddle. Release the elastic (2), first remove the BLACK negative cable, then the RED positive cable (when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK negative cable); remove the battery (3) from its housing.
After battery removal, push ONCE THE ENGINE START BUTTON in order to discharge the condenser (4) fastened near the H.T. coil (5).

: After battery disassembly, DO NOT remove the condenser from the frame: in case of engine starting in this condition, the voltage regulator will be damaged.

Démontage moteur du motocycle

1) Enlever la selle après avoir tourné en sans antihoraire le pivot arrière (1) de fixage, dècrocher l'èlastique (2), ôter le câble négatif NOIR 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); extraire la batterie (3) de son compartiment.
Après le démontage de la batterie, PRESSER LE BOUTON DE DÉMARRAGE pour décharger le condensateur (4) fixé près du bobine électronique (5).

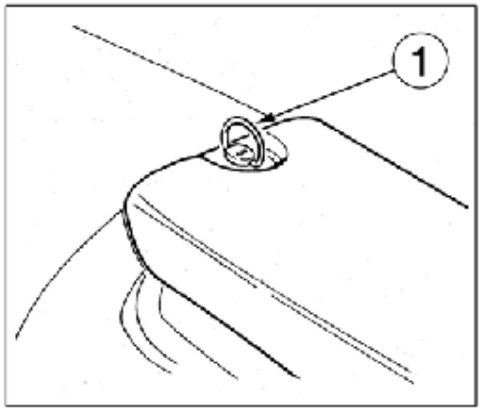
: Après avoir enlevé la batterie NE PAS enlever le condensateur parce que, en cas de démarrage dans cette condition, il se brûlerait le régulateur de tension.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Ausbau des Motors von Motorrad

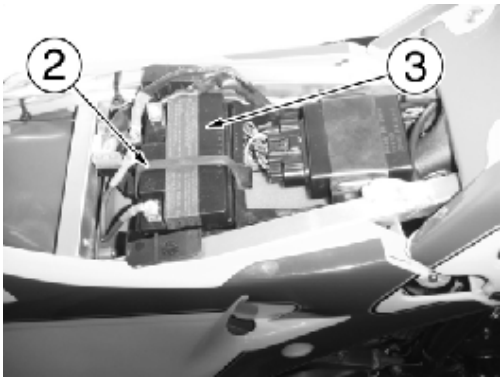
1) Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen, das Gummiband (2) abhängen, zuerst das negative SCHWARZE kabel abnehmen, dann das positive ROTE (in der Wiedereinbauphase zuerst das positive ROTE und dann das negative SCHWARZE kabel anschließen); die Batterie (3) abnehmen.
Nachdem die Batterie abgenommen wurde, ist es notwendig EINMAL AUF DEM MOTORANLASSKNOPF zu drücken um den Kondensator (4) entladen, der in der Nähe von des Elektronische Spule (5) montierte, entladen zu können.



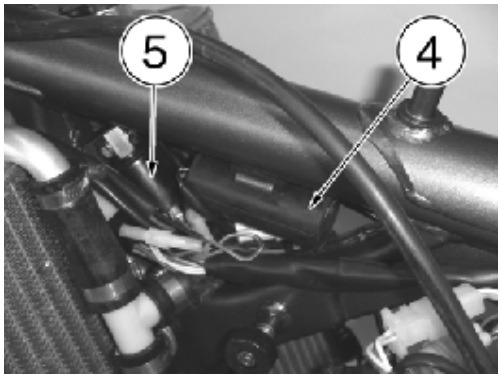
: Es sollte den Kondensator nicht aussteigen, nachdem nahm es die Batterie ab weil, es sich machte auf den Weg den Motor ohne den Kondensator in der Fall, es würde sich den Regler von Spannung verbrennen.

Remoción del motor del motociclo

1) Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, desenganche el elástico (2), retirar primero el cable negativo NEGRO y seguidamente el cable positivo ROJO (para el remontaje, conectar primero el cable positivo ROJO y seguidamente el cable negativo NEGRO); extraiga la batería (3) de su alojamiento.
Después de la remoción de la batería, pulsar HABÍA EL BOTÓN DE ARRANQUE MOTOR para descargar el condensador (4) que està fijado cerca de la bobina (5).

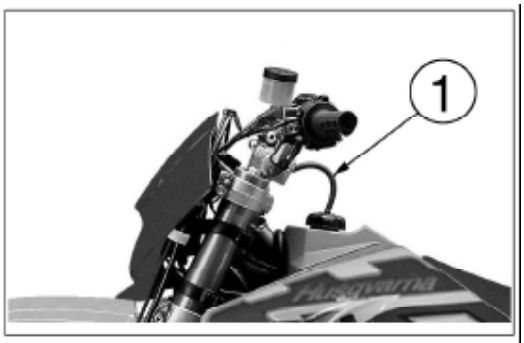


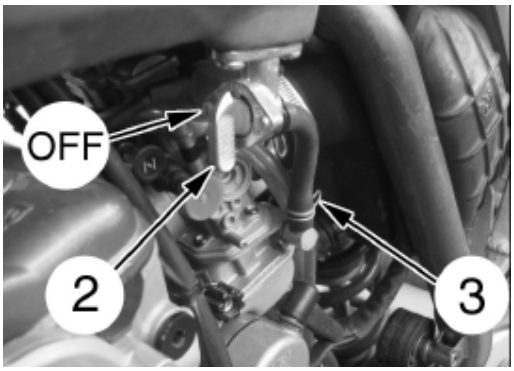
: Después de la remoción de la batería NUNCA desmontar el condensador porque, en el caso de arranque en esta condición, se perjudicaría el regolador de tensión.

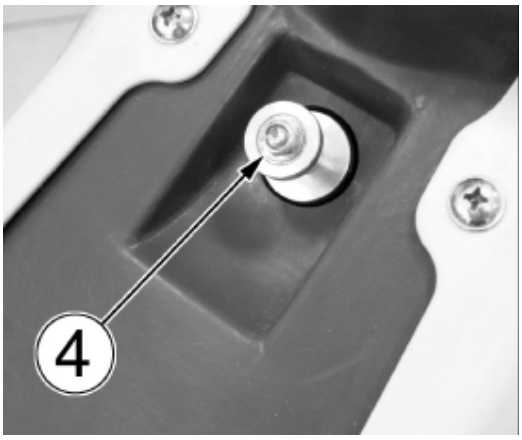


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







2) Rimuovere il tubetto di sfiato (1) dal perno di sterzo. Posizionare il rubinetto carburante (2) sulla posizione OFF ed allentare la fascetta (3) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare detta tubazione dal rubinetto e versare in una bacinella la benzina residua. Togliere la vite di fissaggio (4) del serbatoio e, spingendo leggermente verso l'alto nella zona anteriore dei convogliatori, liberare questi ultimi dagli spoiler sui radiatori. Rimuovere il serbatoio carburante completo di convogliatori.

2) Remove the breather hose (1) from the steering axle. Place the fuel cock (2) on OFF position then loosen the clamp (3) on the carburettor fuel hose; extract the clamp from the fuel cock and pour the remaining gasoline in a vessel. Remove the fuel tank fastening screw (4) and, pushing upward slightly in the front zone of the conveyors, release them from the spoilers on the radiators. Remove the fuel tank assy. with conveyors.

2) Ôter le tuyau d'évent (1) du pivot de direction. Placer le robinet carburant (2) sur la position OFF et deserrer le collier (3) sur la tuyauterie du carburateur; ôter cette tuyau du robinet et verser dans un bassin l'essence restante. Ôter la vis de fixation (4) du réservoir et, en poussant légèrement vers le haut dans la zone antérieure des convoyeurs, libérer ces derniers des spoiler sur les radiateurs. Enlever le réservoir carburant complet de convoyeurs.

2) Das Rohr (1) entfernen vom Lenkungszapfen aus. Den Treibstoffhahn (2) auf die Position OFF stellen und die Schelle (3) auf der Verbindungsleitung zum Vergaser lockern; Rohr ausfädeln sagt vom Treibstoffhahn und in einer Schüssel restliches Benzin gießen. Die Schraube von Befestigung (4) des Kraftstoffbehälter abnehmen und leichtsinnig aufwärts in der vorder Zone der Leitblechen schiebend, diese letzten von den Spoilern auf die Kühlern. Den Treibstoffhahn entfernen vervollständigt von Leitblechen.

2) Remover el tubito de purga (1) del perno de dirección. Colocar el grifo del carburante (2) en el el posicion OFF y aflojar el abrazadera (3) en el tuberia de enlace al carburador; desfilar dicho tubito del grifo del carburante y verter en un recipiente la gasolina restante. Remover el tornillo de fijado (4) del depósito gasolina y, empujando ligeramente hacia arriba en la zona anterior de los conductores, liberar este últimos de los spoiler sobre los radiadores. Remover el depósito gasolina completo de conductores.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

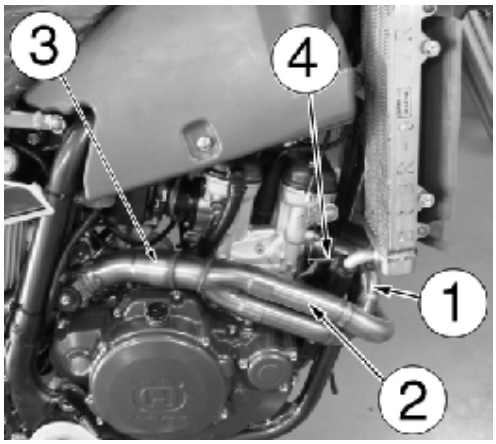
3) Togliere le molle che fissano le tubazioni anteriori (1) e (2) alla tubazione intermedia (3). Togliere quest'ultima, le molle (4) e, battendo leggermente verso l'alto, rimuovere le tubazioni di scarico (1) e (2) dalla testa cilindro.

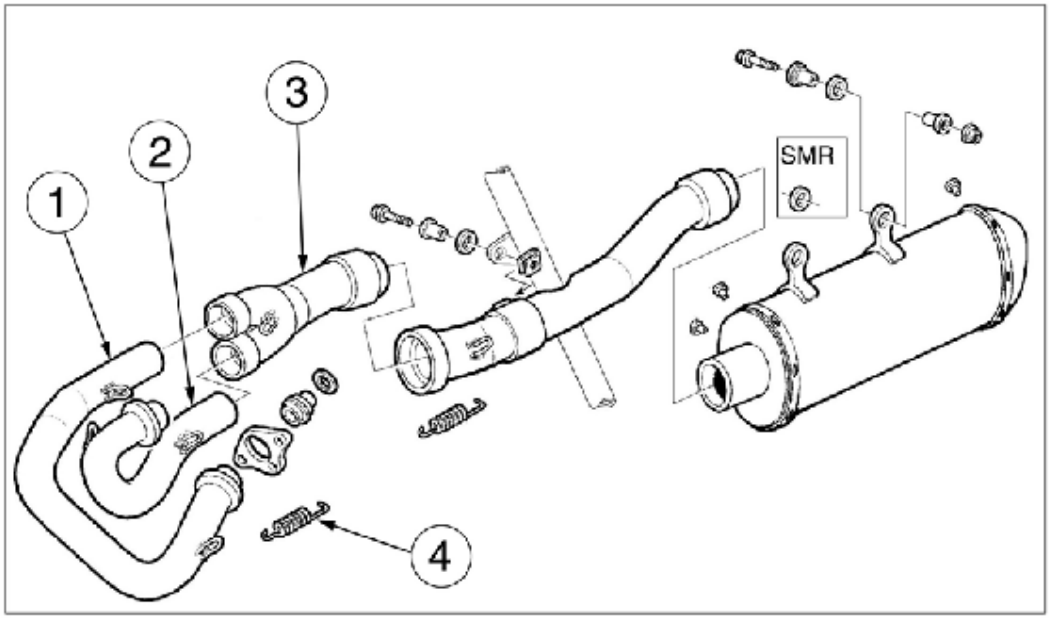
3) Remove the springs fastening the front hoses (1) and (2) to the intermediate hose (3). Remove: the intermediate hose, the springs (4) and, beating upward slightly, the exhaust pipes (1) and (2) from the cylinder head.

3) Enlever les ressorts qui fixent les tuyaus antérieures (1) et (2) à le tuyau intermédiaire (3). Enlever cette dernière, les ressorts (4) et, en battant légèrement vers le haut, enlever les tuyaux d'echappement (1) et (2) de la culasse cylindre moteur.

3) Die feder, die vorder Rohre (1) und (2) zum Zwischen Rohr (3) befestigen, abnehmen. Dieses letzte Abnehmen, die feder (4) und leichtsinnig aufwärts schlagend, die Auspuffrohre (1) entfernen und (2) vom Zylinderkopf.

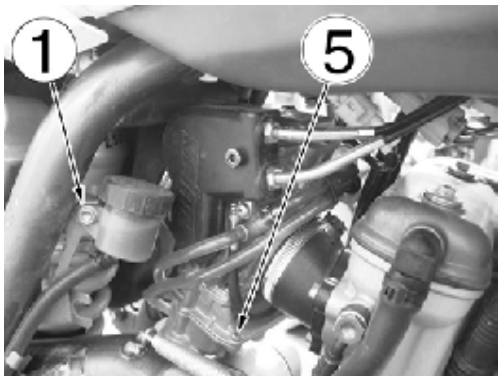
3) Remover los resortes que fijan los tubos delanteros (1) y (2) al tubo intermedio (3). Remover este último, los resortes (4) y, golpeando ligeramente hacia arriba, remover los tubos de escape (1) y (2) de la culata cilindro.



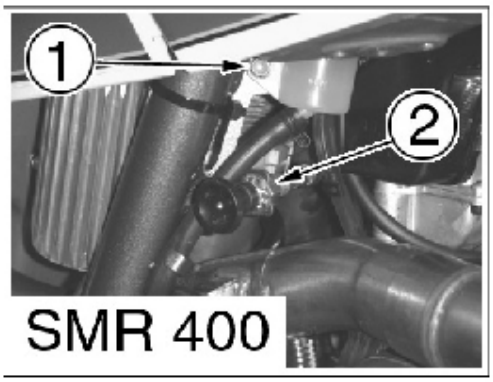


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

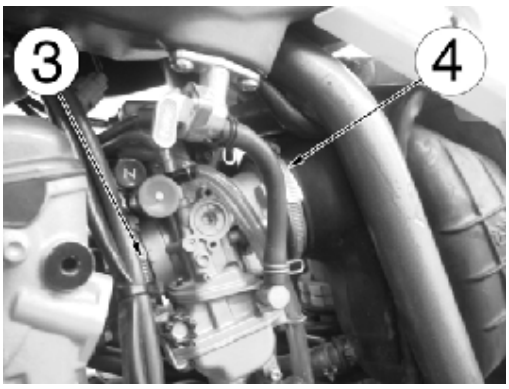
http://husqv.forumsactifs.com



4) Togliere la vite di fissaggio (1) ed il serbatoio fluido freno posteriore. (SMR 400: svitare completamente il dado (2) di bloccaggio del pomello starter sul telaio e liberare il pomello dalla piastrina di supporto). Allentare le fascette (3) e (4) che fissano il carburatore al raccordo di aspirazione ed al manicotto sulla scatola filtro aria. Tirare indietro il carburatore per liberarlo dal raccordo di aspirazione ed estrarlo dal lato destro del motociclo. Rimuovere la vite inferiore (5) di fissaggio della vaschetta del carburatore, togliere quest'ultima ed eliminare la benzina residua. Togliere il perno (6) di fissaggio e rimuovere il pedale del freno posteriore.

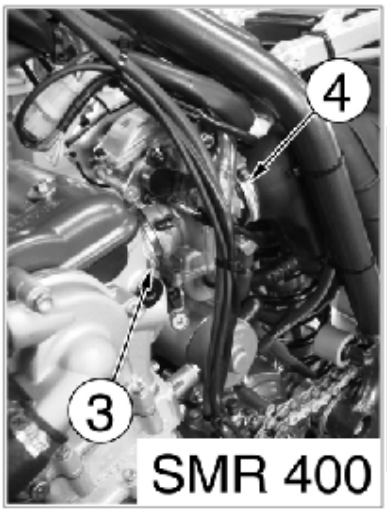


4) Remove the fastening screw (1) and the rear brake fluid tank. (SMR 400: completely unscrew the starter knob nut (2) on the frame then remove the knob from the holding plate). Loosen the clamps (3) and (4) that fasten the carburetor to the intake manifold and air filter box manifold. Pull back the carburetor to free it from the intake manifold and extract the carburetor from the right side of the motorcycle. Remove the carburetor floater chamber lower screw (5), the floater chamber then eliminate the remaining gasoline. Remove the fastening pin (6) and the rear brake pedal.

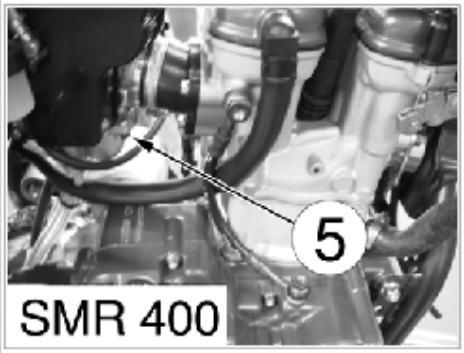


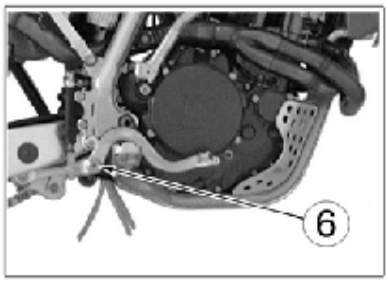
4) Enlever le vis de fixation (1) et le réservoir fluide frein arrière. Desserrer les colliers (3) et (4) qu'ils fixent le carburateur au manchon de admission et au manchon sur la boîte filtre air. (SMR 400: dévisser complètement l'ecrou (2) de blocage du pommeau starter sur le cadre et libérer le pommeau de la plaque de support). Tirer le carburateur en arrière pour le libérer du manchon de admission et l'extraire du côté droit du motocycle. Enlever le vis inférieur (5) de fixation de la cuvette du carburateur, enlever cette dernière et éliminer l'essence restante. Enlever le pivot (6) de fixation et enlever la pédale du frein arrière.

4) Die Schraube von Befestigung (1) und dem Behälter flüssige Hinter Bremse abnehmen. (SMR 400: ganz die Mutter (2) von Blockierung des Starterknopf auf der Rahmen lösen und den Knopf von der Platte von Stütze befreien). Die Schellen (3) und (4) die zum Ansaugmuffe und den Schimmel den Vergaser auf der Luftfilterschachtel befestigen, lockern. Rückwärts den Vergaser ziehen, um ihn vom Ansaugmuffe zu befreien und ihn von der rechten Seite des Motorrades herausziehen. Die untere Schraube (5) von Befestigung vom Schwimmergehäuse des Vergasers entfernen, dieses letzte abnehmen und restliches Benzin ausschalten. Den Zapfen (6) von Befestigung abnehmen und den pedals der hinteren Bremse.



4) Remover el tornillo de fijado (1) y el tanque fluido freno trasero. (SMR 400: destornillar completamente la tuerca (2) de bloqueo del pómulo arranque sobre el bastidor y liberar el pómulo de la plaquita de soporte). Aflojar las bandas (3) y (4) que fijan el carburador al empalme de aspiracción y al empalme sobre el caja de filtro aire. Echarse atrás el carburador para liberar-lo del empalme de aspiracción y extraerlo del lado derecho del motociclo. Remover el tornillo inferior (5) de fijado del tapa del carburador, sacar este



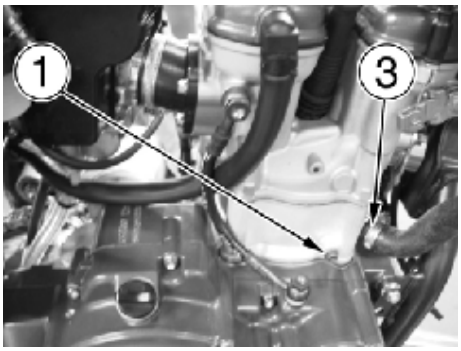


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

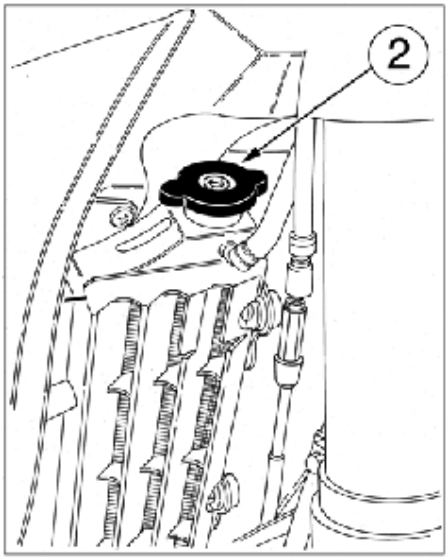
última y eliminar la gasolina restante. Sacar el gozne (6) de fijado y remover el pedal del freno trasero.

5) Porre un contenitore sul lato destro del cilindro, sotto la vite (1) di scarico refrigerante. Con una chiave da 8 mm 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. Allentare le fascette inferiori (3) delle tubazioni che collegano i radiatori al motore. Allentare la fascetta (4) della tubazione superiore che collega il radiatore sinistro alla pompa dell'acqua.

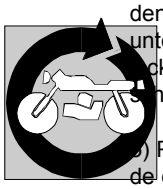


5) Place a vessel on the right side of the motorcycle, under the coolant draining screw (1). Using a 8 mm wrench, FIRST remove the screw (1) then SLOWLY open the R.H. radiator cap; slope the motorcycle on the right side to drain the coolant easily in the vessel. Loosen lower clamps (3) of the hoses that connect the radiators to the engine. Loosen the clamp (4) of the upper hose that connects the L.H. radiator to the water pump.

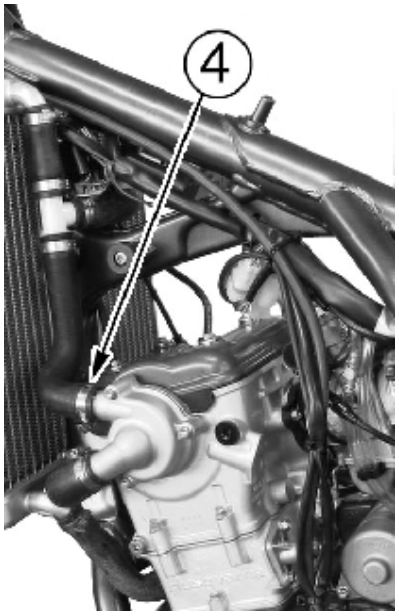
5) Placer un récipient sur le côté droit du cylindre, sous le vis (1) de déchargé réfrigérant. Avec clé de 8 mm enlever POUR PREMIER le vis (1), ouvrir LENTEMENT le bouchon (2) du radiateur droit et lasciar s'écouler le réfrigérant dans le récipient en inclinant sur la droite le motocycle. Desserrer les colliers inférieurs (3) des tuyanteries qui réunissent les radiateurs au moteur. Desserrer le collier (4) de la tuyanterie supérieure qui réunit le radiateur gauche à la pompe de l'eau.



5) Eine Schussel auf die rechte Seite des Zylinders, unter der Ausschraube (1) des Kühlftüssigkeit. Mit Schlüssel von 8 mm PREMIERE die Schraube (1) entziehen, dann LANGSAM den Stopfen (2) des rechten Kühlers öffnen und den Kühlftüssigkeit im Schussel rechterseit das Motorrad neigend. Die unteren Schellen (3) von den Rohre, die Kühler mit dem Motor verbinden, lockern. Die Schelle (4) des höheren Rohres lockern der Kollege der Kühler schädigt zur Wasserpumpe.

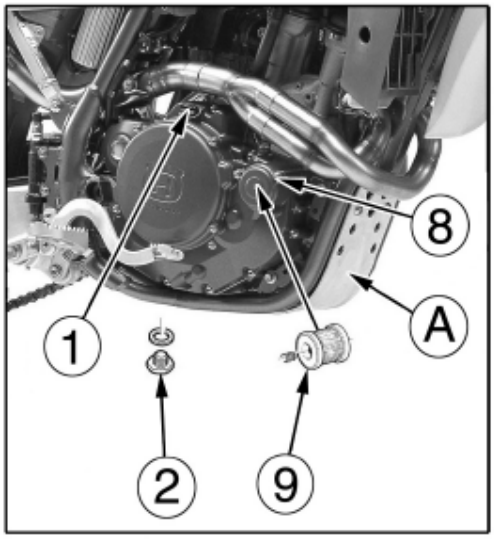


5) Poner un contenedor sobre el lado derecho del cilindro, bajo el tornillo (1) de descarga del líquido de enfriamiento. Con llave de 8 mm remover POR PRIMERO el tornillo (1), abrir LENTAMENTE el tapón (2) del radiador derecho y lasciar fluir el líquido de enfriamiento en el contenedor inclinando a la derecha el motociclo. Aflojar las bandas inferiores (3) de las tuberias que conectan los radiadores al motor. Aflojar la banda (4) de la tuberia superior que conecta el radiador izquierdo a la bomba del agua.



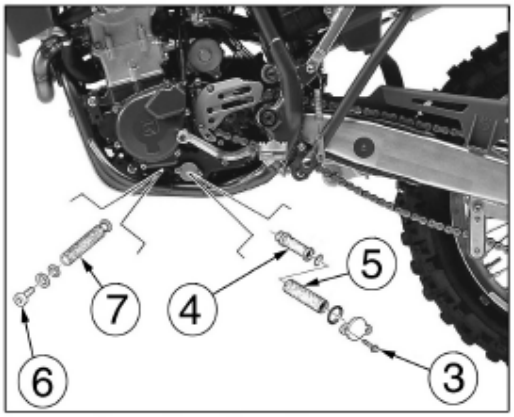
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



6) Anche se non indispensabile, è consigliabile rimuovere la protezione inferiore (A) del motore dopodichè porre una bacinella sotto il motore e togliere il tappo di carico olio (1); con una chiave a brugola da 8 mm togliere il tappo di scarico olio (2) ed evacuare l'olio esausto; sulla sinistra del motore, con una chiave da 8 mm, rimuovere le viti (3) del coperchietto del filtro metallico posteriore ed estrarre il filtro metallico (4) e quello a rete (5).
Sempre sulla sinistra del motore, con una chiave a brugola da 6 mm svitare il tappo (6) e togliere il filtro a rete (7) e l'anello OR; sulla destra del motore, svitare le tre viti di fissaggio (8), rimuovere il coperchietto e la cartuccia filtro (9).

6) Even if not essential, it is advisable to remove the engine lower guard (A) then place a vessel under the engine and remove the oil filler cap (1); using a 8 mm Allen wrench, remove the oil draining plug (2) and eliminate the used oil; on the L.H. side of the engine, using a 8 mm wrench, remove the rear filter cover screws (3) and extract the steel filter (4) and the net filter (5).
Still operating on the L.H. side of the engine, using a 6 mm Allen wrench, unscrew the plug (6) then remove the net filter (7) and the O-Ring; on the R.H. side of the engine, unscrew the three fastening screws (8) and remove the cover and the filter cartridge (9).



6) Même si pas indispensable, il est conseillable d'enlever la protection inférieure (À) du moteur là-dessus mettre un bassin sous le moteur et enlever le bouchon de charge huile (1); avec une clé hexagonal de 8 mm enlever le bouchon de vidange huile (2) et évacuer l'huile; sur la gauche du moteur, avec une clé de 8 mm, enlever les vis (3) du couvercle du filtre métallique arriére et extraire le filtre métallique (4) et ce au réseau (5).
Toujours sur la gauche du moteur, avec une clé hexagonal de 6 mm dévisser le bouchon (6) et enlever le filtre à réseau (7) et la bague OR; sur la droite du moteur, dévisser les trois vis de fixation (8), enlever le couvercle et la cartouche du filtre (9).

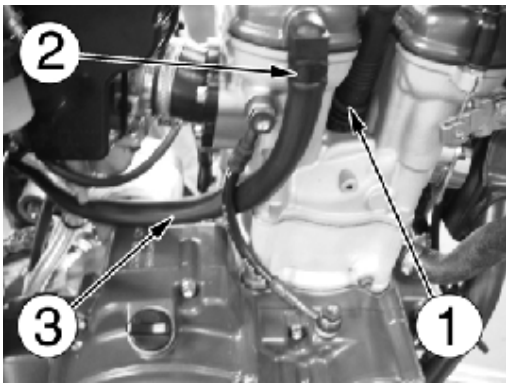
6) Selbst wenn nicht unerläßlich, es ist ratsamer des unteren Motorschutzes (A). vornehmen also eine Schussel unter den Motor und Den Einfüllstopfen (1) entfernen; mit einem hexagonalen Schlüssel von 8 mm den Stopfen (2) abnehmen und Öl ausschalten; auf die Linke des Motors, mit einem Schlüssel von 8 mm die Schrauben (3) vom Deckel des Hinter Metallfilter entfernen und den Metallfilter (4) und den Siebfilter (5) herausziehen.
Immer auf die Linke des Motors, mit einem hexagonalen Schlüssel von 6 mm den Stopfen (6) lösen und den Siebfilter (7) und den oder-Boxring abnehmen; rechterseit der Motor, die drei Schrauben von Befestigung (8) lösen, den Deckel und den Wechselfilter (9) entfernen.

6) Aunque no indispensable, es aconsejable remover la protección inferior (A) del motor, colocar un recipiente debajo del motor y remover el tapón de carga (1); con una llave hexagonal de 8 mm remover el tapón de descarga (2) y evacuar el aceite; sobre la izquierda del motor, con una llave de 8 mm remover los tornillos (3) de la tapa del filtro metálico trasero y extraer el filtro metálico (4) y aquel a red (5).
Siempre sobre la izquierda del motor, con una llave hexagonal de 6 mm destornillar el tapón (6) y sacar el filtro a red (7) y el anillo OR; a la derecha del motor, destornillar las tres vides de fijado (8), remover la tapa y el cartucho del filtro (9).

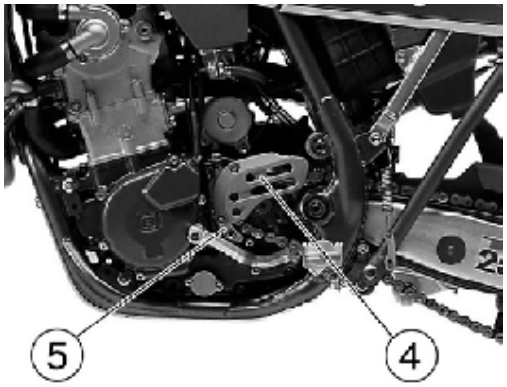
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

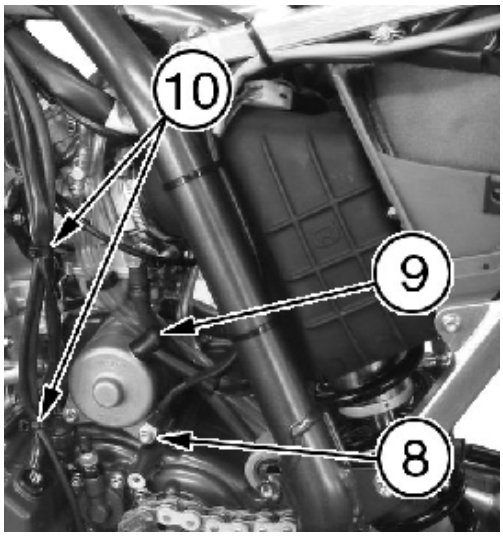
7) Togliere la pipetta (1) dalla candela. Togliere la fascetta (2) e staccare il tubetto (3) dal coperchio testa cilindro.
Sul lato sinistro, con una chiave da 6 mm togliere le viti che fissano il coperchio (4) del pignone uscita cambio, con una chiave a brugola da 6 mm togliere le viti (5) che fissano la piastra guidacatena.
Con una chiave da 8 mm togliere le tre viti (6) che fissano il comando della frizione sul motore e scaricare il fluido residuo dalla tubazione.
Staccare i collegamenti elettrici dal motorino di avviamento [usare una chiave da 8 mm per togliere il cavo di massa (8) ed una da 10 mm per il dado sotto il cappuccio in gomma (9)], rimuovere le fascette (10) che tengono unite la tubazione frizione ed il cablaggio dell'alternatore.
Staccare il connettore che unisce il cablaggio (11) dell'alternatore all'impianto elettrico.

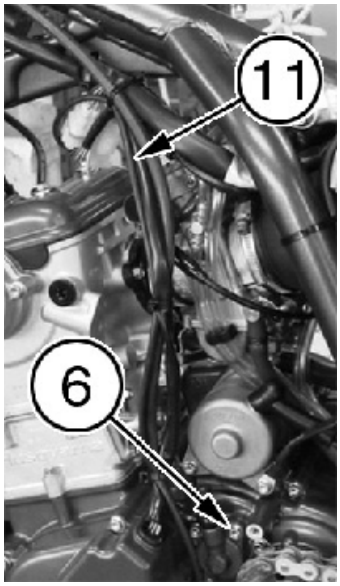


7) Remove the cap (1) from the spark plug. Remove the clamp (2) and detach the hose (3) from the cylinder head cover.
On the L.H. side, using a 6 mm wrench, remove the rear transmission sprocket cover screws (4) and, using a 6 mm Allen wrench, remove the screws (5) that fasten guide-chain plate.
Using a 8 mm wrench, remove the three screws (6) that fasten the clutch control on the engine and eliminate the remaining fluid from the hose.
Detach the electrical connections from the starting motor [use a 8 mm wrench to remove the ground cable (8) and a 10 mm wrench to remove the nut under the rubber cap (9)], remove the clutch hose-alternator cable connecting clamps (10).
Detach the alternator connector (11) (alternator cable-main wiring harness).



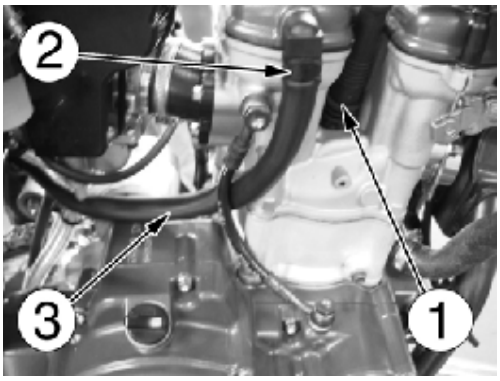
7) Enlever la pipette (1) de la bougie d'allumage. Enlever le collier (2) et détacher le tuyau (3) du couvercle de la culasse cylindre.
Sur le côté gauche, avec une clé de 6 mm, enlever les vis qui fixent le couvercle (4) du pignon transmission secondaire, avec une clé hexagonal de mm enlever les vis (5) qu'ils fixent la plaque guide-chaine.
Avec une clé de 8 mm enlever les trois vis (6) qu'ils fixent la commande de l'embrayage sur le moteur et décharger le reste fluide du tuyanterie.
Détacher les liaisons électriques du moteur de démarrage [utiliser une clé de 8 mm pour enlever le câble de masse (8) et une de 10 mm pour le dé sous le capuchon en gomme (9)], enlever les colliers (10) qu'ils tiennent vous unissez le tuyanterie de l'embrayage et le câblage de l'alternateur.
Détacher le connecteur qui unit le câblage (11) de l'alternateur à l'installation électrique.



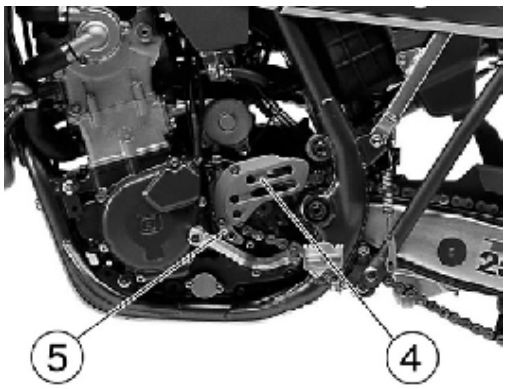


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

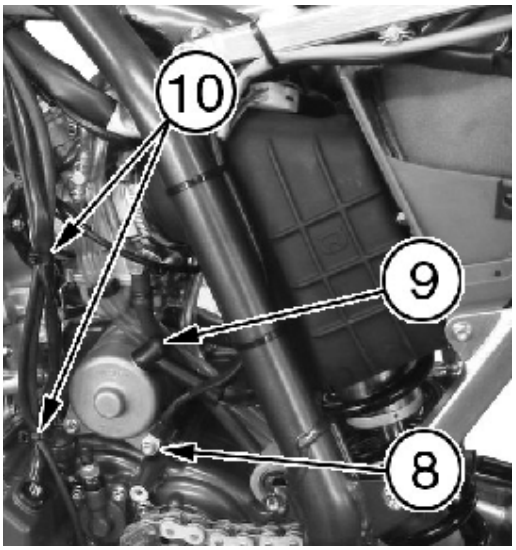
http://husqv.forumsactifs.com

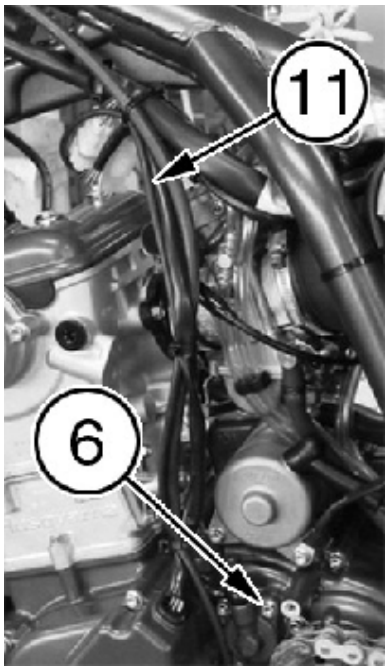


7) Der Zündkerze den Zündkerzestecker (1) entziehen. Die Schelle (2) abnehmen und vom Zylinderkopfdeckel das Rohr (3) abnehmen.
Auf die linke Seite, mit einem Schlüssel von 6 mm die Schrauben, der Deckel (4) des Ritzels befestigen, abnehmen, mit einem hexagonalen Schlüssel von 6 mm die Schrauben (5) den Kettenführungplatte befestigen, abnehmen.
Mit einem Schlüssel von 8 mm die drei Schrauben (6) die Hydraulik Kupplungssteuerung auf dem Motor befestigt, abnehmen und vom Rohr die restliche Flüssigkeit entladen.
Vom Elektrischer Anlasser die elektrischen Verbindungen abnehmen [von 8 mm einen Schlüssel benutzen um den Massekabel (8) und eine von 10 MM für den mutter unter die Kapuze abzunehmen aus Gummi (9)] die Schellen (10) die den Kupplungsrohr und die Verkabelung des Wechselstromgenerators vereint halten, entfernen.
Den Konnektor, den die Verkabelung (11) dem Alternator zur elektrischen Installation anschließt, abnehmen.



7) Remover la pipa (1) de la buja de encendido. Remover la banda (2) y despegar el tubito (3) de la tapa de la culata cilindro.
Sobre el lado izquierdo, con una llave de 6 mm remover los tornillos que fijan la tapa (4) del piñón salida cambio, con un llave hexagonal de 6 mm remover los tornillos (5) que fijan la placa guíacadena.
Con una llave de 8 mm remover los tres tornillos (6) que fijan el mando del embrague sobre el motor y descargar el fluido resto de la tuberia.
Despegar las conexiónes electricas del motor de arranque [usar una llave de 8 mm para sacar el cable de masa (8) y una de 10 mm por la tuerca bajo la capucha de goma (9)] remover los bandas (10) que tienen unís la tuberia embrague y el cableado del alternador.
Despegar el conector que une el cableado (11) del alternador a la instalación eléctrica.

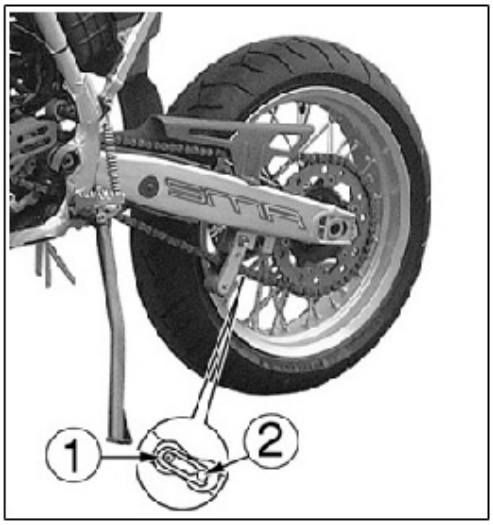




Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

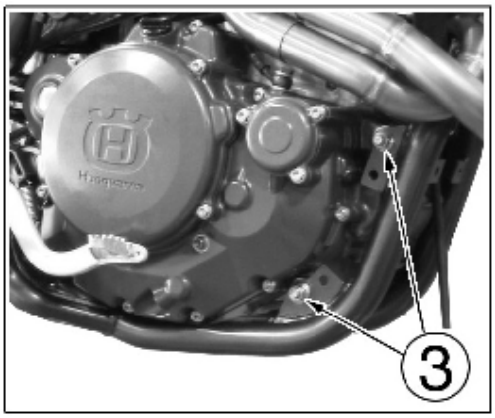
http://husqv.forumsactifs.com

8) Per rimuovere la catena (sia del tipo senza anelli OR che di quello con anelli OR), togliere la molletta (1), il giunto (2) e quindi la catena.
Con una chiave da 12 mm sul lato sinistro e una da 10 mm sul lato destro, togliere i perni (3) di fissaggio del motore sul telaio.
Con una chiave da 22 mm sul lato sinistro, svitare il dado (4) del perno forcellone, sfilare il perno sul lato destro e tirare indietro il forcellone per facilitare la rimozione del motore dal telaio.
Sollevare il motore, inclinarlo verso sinistra e rimuoverlo dal motociclo.



Posizionare il motore su un cavalletto rotativo per effettuare le operazioni descritte ai capitoli **F- G- H**.

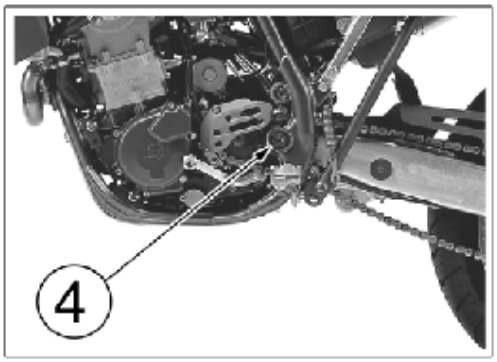
8) For the rear chain disassembling (both of the chain type without O-Rings that with rings O-Rings), remove the clip (1), the master link (2) then the chain.
Using a 12 mm wrench on the L.H. side and a 10 mm wrench on the R.H. side, remove fastening bolts (3) (engine-frame).
Using a 22 mm wrench on the L.H. side, unscrew the rear swing arm axle nut (4), extract the axle from the R.H. side then pull back the rear swing arm in order to facilitate the engine disassembly from the frame.
Lift the engine, slope it on the L.H. side and remove it from the motorcycle.



Place the engine on a turning stand in order to operate as shown on chapters **F-G-H**.

8) Pour enlever le chaine(soit du type sans bagues OR que de cet avec bagues OR) enlever le clip (1), le joint (2) et ensuite le chaine.
Avec une clé de 12 mm sur le côté gauche et une de 10 mm sur le côté droit, enlever les pivots (3) de fixation du moteur sur le cadre.
Avec une clé de 22 mm sur le côté gauche, dévisser le ecrou (4) du pivot de la fourche arriére, ôter le pivot sur le côté droit et tirer la fourche en arrière pour faciliter le déplacement du moteur du le cadre.
Soulever le moteur, l'incliner vers la gauche et l'enlever du motocycle.

Positionner le moteur sur un chevalet rotatif pour effectuer les opérations décrites aux chapitres **F - G - H**.



8) Um den Treibkette zu entfernen (sowohl vom Typ ohne Ringe OR als der Typ mit Ringen OR) das clip (1) abnehmen, die Verbingdung (2) und also der Treibkette. Mit einem Schlüssel von 12 mm auf die linke Seite und einer von 10 mm auf die rechte Seite, die Bolzen (3) von Befestigung des Motors auf der Rahmen abnehmen. Mit einem Schlüssel von 22 mm auf die linke Seite, den Würfel (4) des Hintergabelbolzen lösen, den Bolzen auf die rechte Seite ausfädeln und rückwärts den Hintergabel ziehen um vom Rahmen die Zerlegung des Motors zu erleichtern. Den Motor heben, ihn nach Linke neigen und ihn vom Kraftrad entfernen.

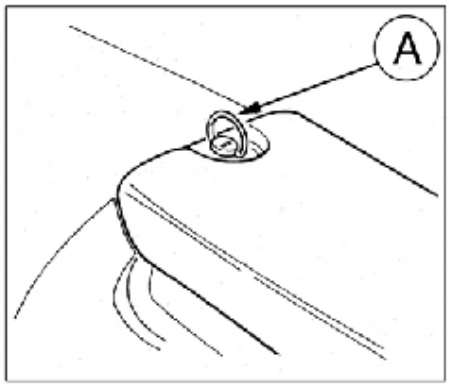
Motor auf einen rotierenden Montagebock stellen um die Operationen vorzunehmen, die zu den Kapiteln **F**, **G** und **H** beschrieben werden.

8) Para remover la cadena (sea del tipo sin anillos OR que de aquel con anillos OR) remover el clip (1), el junta (2) y despues la cadena.
Con una llave de 12 mm sobre el lado izquierdo y uno de 10 mm sobre el lado derecho, remover los pernos (3) de fijado del motor sobre el bastidor.
Con una llave de 22 mm sobre el lado izquierdo, destornillar la tuerca (4) del perno de la horquilla trasera, desfilar el perno sobre el lado derecho y echarse atrás la horquilla para facilitar el desmontaje del motor del bastidor.
Levantar el motor, inclinarlo hacia izquierda y removerlo del motociclo.

Posicionar el motor sobre un caballete rotativo para efectuar las operaciones descritas a los capítulos **F - G - H**.

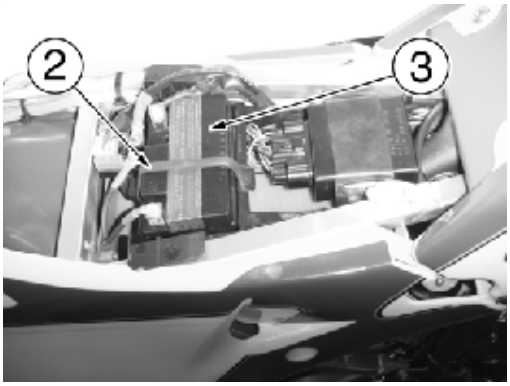
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



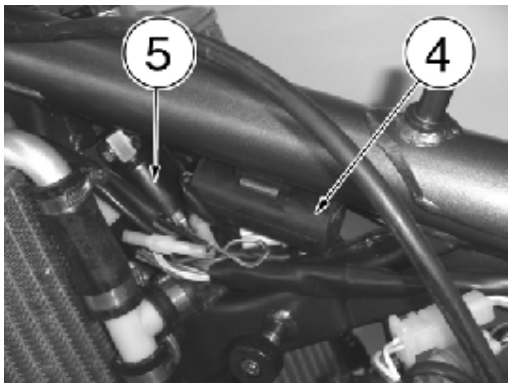
Stacco sella e batteria
Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio.
Sganciare l'elastico (2), rimuovere per primo il cavo negativo NERO poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO); estrarre la batteria (3) dal proprio alloggiamento.
Rimossa la batteria, premere UNA VOLTA SUL PULSANTE AVVIAMENTO motore per scaricare il condensatore (4) montato in prossimità della bobina A.T. (5).

: dopo aver tolto la batteria NON rimuovere il condensatore perché, in caso di avviamento in questa condizione, si brucerebbe il regolatore di tensione.



Removal of saddle and battery
Turn counterclockwise the rear fastening pin (1) and remove the saddle.
Release elastic (2) and first remove the BLACK negative cable, then the RED positive cable (when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK negative cable); remove the battery (3) from its housing.
After battery removal, push ONCE THE ENGINE START BUTTON in order to discharge the condenser (4) fastened near the H.T. coil (5).

: after battery disassembly, DO NOT remove the condenser from the frame: in case of engine starting in this condition, the voltage regulator will be damaged.



Démontage selle et batterie
Enlever la selle après avoir tourné en sans antihoraire le pivot arrière (1) de fixage.
Dècrocher l'èlastique (2) et ôter le câble négatif NOIR 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); extraire la batterie (3) de son compartiment.
Après le démontage de la batterie, presser pour UNE FOIS LE BOUTON DE DÉMARRAGE pour décharger le condensateur (4) fixé près du bobine électronique (5).

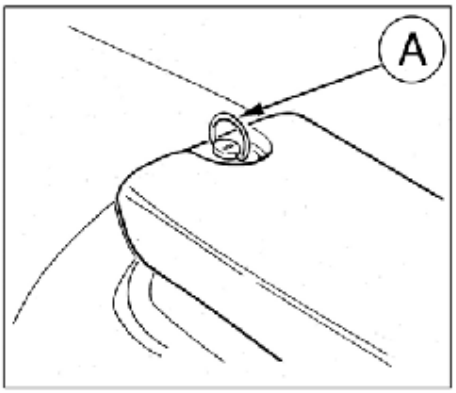
: après avoir enlevé la batterie ne PAS enlever le condensateur parce que, en cas de démarrage dans cette condition, il se brûlerait le régulateur de tension.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Ausbau des Sattels und Batterie

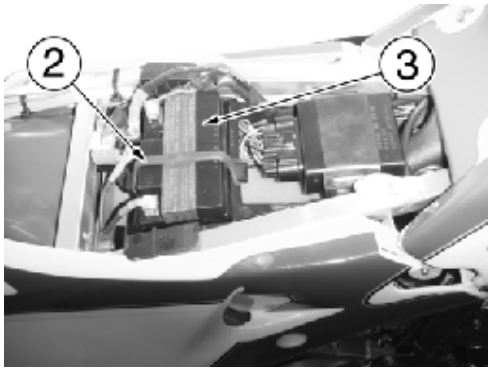
Den Sattel, nach vorherigem Drehendes hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen.
Das Gummiband (2) abhängen und zuerst das negative SCHWARZE kabel abnehmen, dann das positive ROTE (in der Wiedereinbauphase zuerst das positive ROTE und dann das negative SCHWARZE kabel anschließen); die Batterie (3) abnehmen.
Nachdem die Batterie abgenommen wurde, ist es notwendig EINMAL AUF DEM MOTORANLASSKNOPF zu drücken um den Kondensator (4) entladen, der in der Nähe von des Elektronische Spule (5) montierte, entladen zu können.



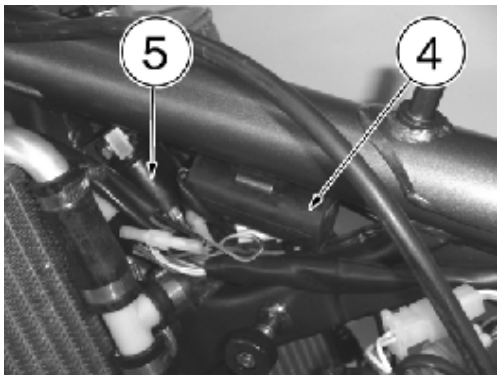
: es sollte den Kondensator nicht aussteigen, nachdem nahm es die Batterie ab weil, es sich machte auf den Weg den Motor ohne den Kondensator in der Fall, es würde sich den Regler von Spannung verbrennen.

Remoción del sillín y de la batería

Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación.
Desenganche el elástico (2), retirar primero el cable negativo NEGRO y seguidamente el cable positivo ROJO (para el remontaje, conectar primero el cable positivo ROJO y seguidamente el cable negativo NEGRO); extraiga la batería (3) de su alojamiento.
Después de la remoción de la batería, pulsar HABÍA EL BOTÓN DE ARRANQUE MOTOR para descargar el condensador (4) que està fijado cerca de la bobina (5).

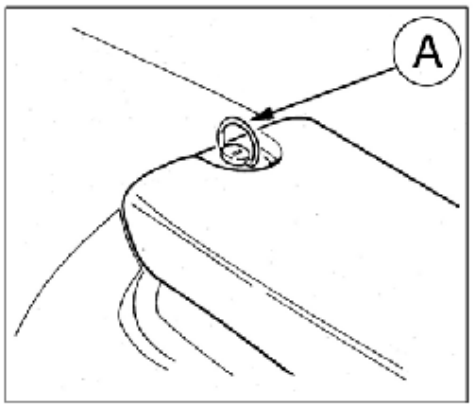


: Después de la remoción de la batería NUNCA desmontar el condensador porque, en el caso de arranque en esta condición, se perjudicaría el regolador de tensión.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



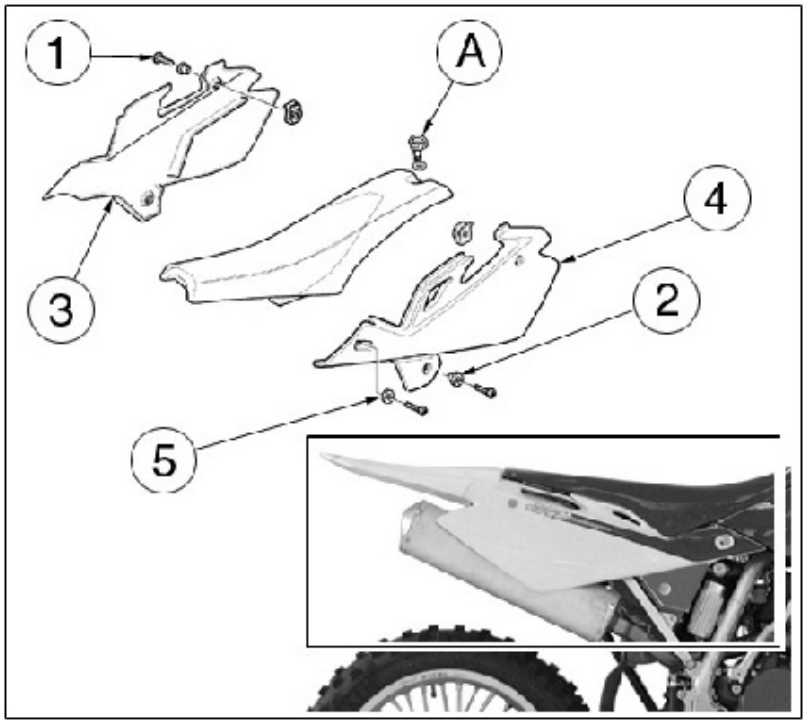
Stacco pannelli laterali
Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (A), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore.
Svitare le viti (1) di fissaggio e togliere i pannelli laterali (3) e (4); ricordare, nel rimontaggio, di posizionare nuovamente le bussole (2) e le rondelle (5).

Removal of side panels
Turn rear pin (A) counterclockwise and remove the saddle from the front fastening screw.
Loosen the screws (1) and remove the side panels (3) and (4); when reassembling, remember to fit bushes (2) and washers (5).

Démontage panneaux latéraux
Tourner le pivot arrière (A) en sans antihoraire, enlever la selle de la vis de fixation avant.
Desserrer les vis (1) et ôter les les panneaux latéraux (3) et (4); au remontage, se rappeler de placer de placer les douilles (2) et les rondelles (5).

Ausbau der seitlichen Bleche
Den hinteren Zapfen (A) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien und ihn herausnehmen.
Die beiden Befestigungsschrauben (1) ausschrauben und die Seitenpaneele (3) und (4) abnehmen; beim Wiedereinbau darauf achten, die Buchsen (2) und die Scheiben (5).

Remoción de los paneles laterales
Gire en el sentido antihorario el perno trasero (A), remuévalo y extraiga el sillín desprendiéndolo del tornillo de fijación delantero.
Desenroscar los tornillos (1) de fijación y retirar los paneles laterales (3) e (4); acordarse de, en el remontaje, colocar de nuevo los casquillos (2) et las arandelas.

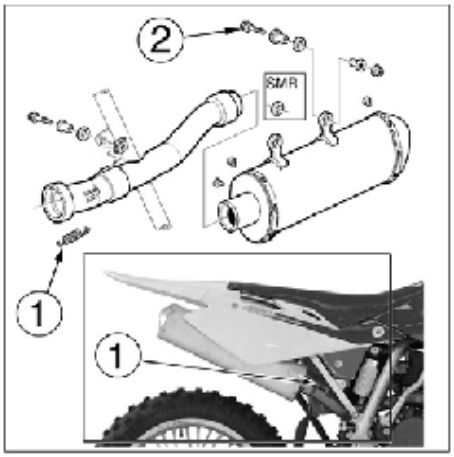


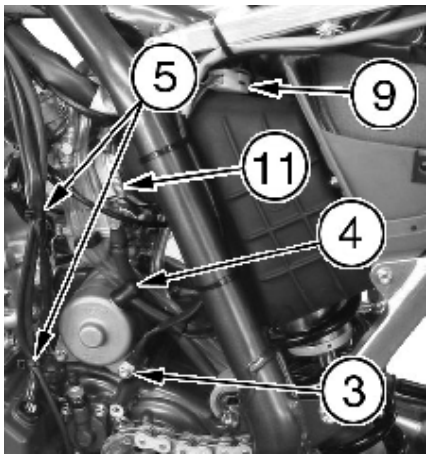
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Stacco telaietto posteriore completo di parafango (TE- SMR: e del fanale posteriore) e scatola filtro aria
Rimuovere la sella e scollegare la batteria come descritto a pag. E.14.
Rimuovere i pannelli laterali come descritto a pag. E.16.
Rimuovere il serbatoio carburante come descritto a pag. E.21.

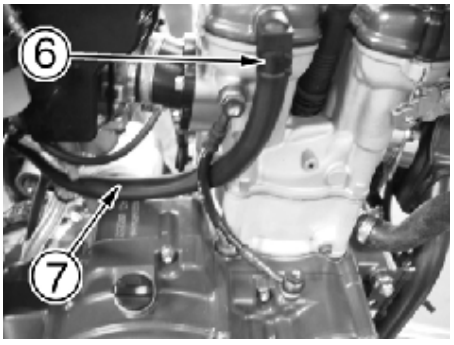
Togliere le molle (1) tra silenziatore di scarico e tubo intermedio; con una chiave da 8 mm all'esterno e da 10 mm all'interno, rimuovere le viti (2) che fissano il silenziatore al telaietto posteriore. Togliere il silenziatore.
Sul lato sinistro, togliere i collegamenti elettrici dal motorino di avviamento [usare una chiave da 8 mm per togliere il cavo di massa (3) ed una da 10 mm per il dado sotto il cappuccio in gomma (4)], rimuovere le fascette (5) che tengono la tubazione frizione ed il cablaggio dell'alternatore.
Togliere, sul lato destro del coperchio testa, la fascetta (6) della tubazione di sfiato proveniente dalla scatola filtro; togliere la tubazione (7) dal coperchio testa.
Scollegare il teleruttore avviamento (8) ed il connettore (9) del fanale posteriore dall'impianto cavi (TE-SMR).
Senza staccarne la connessione dall'impianto cavi, rimuovere la centralina elettronica (10) completa di supporto elastico dal telaietto posteriore.
Allentare la fascetta (11) che fissa il raccordo in gomma della scatola filtro sul carburatore.

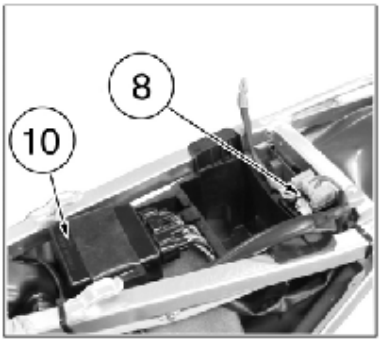




Removal of rear frame with fender (TE- SMR: with tail light) and air filter box assy.
Remove the saddle and disconnect the battery from the electric system as shown on page E.14.
Remove the side panels as shown on page E.16.
Remove the fuel tank as shown on page E.21.

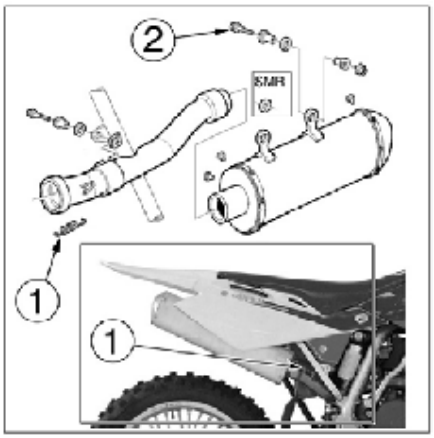
Remove the springs (1) between exhaust silencer and intermediate pipe; using a 8 mm wrench from the outer side and a 10 mm wrench from the inner side, remove the screws (2) that fasten the exhaust silencer to the rear frame.
Remove the exhaust silencer.
On the L.H. side, detach the electrical connections from the starting motor [use a 8 mm wrench to remove the ground cable (3 and a 10 mm wrench to remove the nut under the rubber cap (4)], remove the clutch hose-alternator cable connecting clamps (5).
On the R.H. side of the cylinder head cover, remove the breather hose clamp (6) of the air filter box; remove the hose (7) from the cylinder head cover.
Disconnect from the main wiring harness the solenoid starter (8) and the connector (9) of the tail lamp (TE-SMR).
Without detaching the connection from the main wiring harness, remove the electronic power unit (10) complete with elastic holder from the rear frame.
Loosen the clamp (11) that fastens the air filter box rubber manifold on the carburetor.





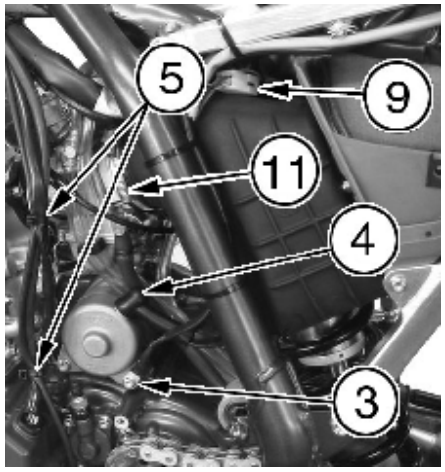
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



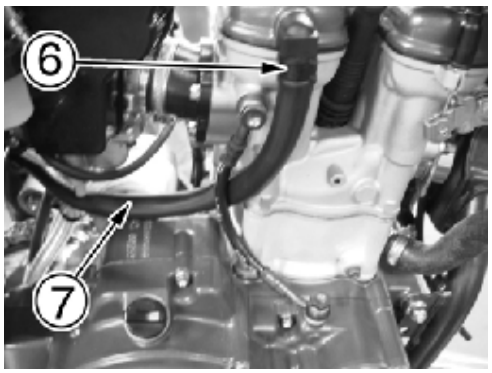
Démontage cadre arrière avec pare-boue (TE- SMR: et avec feu arrière) et boîte filtre à air
Ôter la selle et détacher la batterie comme décrit au pag. E.14.
Ôter les panneux latéraux comme décrit au pag. E.16.
Ôter le réservoir carburant comme décrit au pag. E.21.

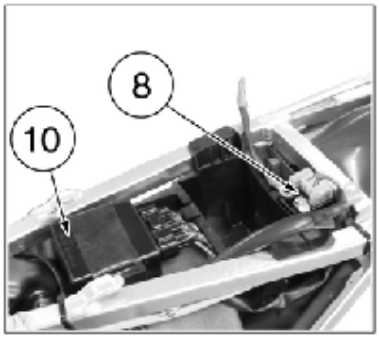
Enlever les ressorts (1) entre silencieux d'echappement et tuyau intermédiaire; avec une clé de 8 mm à l'extérieur et de 10 mm à l'intérieur, enlever les vis (2) qu'ils fixent le silencieux au cadre arriére. Enlever le silencieux.
Sur le côté gauche, enlever les liaisons électriques du moteur de démarrage [utiliser une clé de 8 mm pour enlever le câble de masse (3) et une de 10mm pour le ecrou sous le capuchon en gomme (4)], enlever les colliers (5) qu'ils tiennent le tuyanterie d'embrayage et le câblage de l'alternateur.
Enlever, sur le haut droit du couvercle de la culasse, le collier (6) de la les tuyaux d'évent provenant de la boîte du filtre à air; enlever le tuyau (7) du couvercle de la culasse.
Détacher de l'installation électrique le telerupteur démarrage (8) et le connecteur (9) du feu arriére (TE-SMR).
Sans en détacher la connexion de l'installation électrique, enlever la centrale électronique (10) complète de support élastique du cadre arriére.
Desserrer le collier (11) qu'il fixe le raccord en gomme de la boîte du filtre à air sur le carburateur.



Ausbau des hinteren Fahrgestells, des hinteren Kotflügels (TE- SMR: und mit hinteren Scheinwerfer) und des Luftfilters
Den Sattel entfernen und die batterie abnehmen wie es wird zur Seite E.15 beschrieben.
Die seitlichen Bleche entfernen wie beschreibt zu SeiteE.16.
Den Kraftstoffbehälter entfernen wie beschreibt zu Seite E.22.

Die Federn (1) zwischen Schalldämpfer und Zwischen Rohr; mit einem Schlüssel von 8 mm zum Äußere und von 10 mm im Inneren, die Schrauben (2) die Schalldämpfer zum den hinteren Rahmen befestigen, entfernen. Den Schalldämpfer entfernen.
Auf die linke Seite, vom Elektrischer Anlasser die elektrischen Verbindungen abnehmen [von 8 mm einen Schlüssel benutzen um den Massekabel 3 und eine von 10 für den mutter unter die Kapuze abzunehmen aus Gummi (4) die Schellen (5)] die den Kupplungsrohr und die Verkabelung des Wechselstromgenerators vereint halten, entfernen.
Der hohen rechten des Zylinderkopfdeckel die Schelle (6) des Rohres auf der Luftfilterschachtel; dem Zylinderkopfdeckel das Rohr (7) entziehen.
Von der elektrischen Installation den Fernschalter elektrische Anlassung (8) und der Konnektor (9) des hinteren Schutzbleches abnehmen (TE-SMR).
Ohne die Verbindung davon vom elektrischen Installation, den Elektronischer Steuereinheit (10) entfernen, vollständig von elastischer Stütze vom hinteren Rahmen.
Die Schelle (11) der Gummischimmel des Luftfilterschachtel auf dem Vergaser befestigt, lockern.





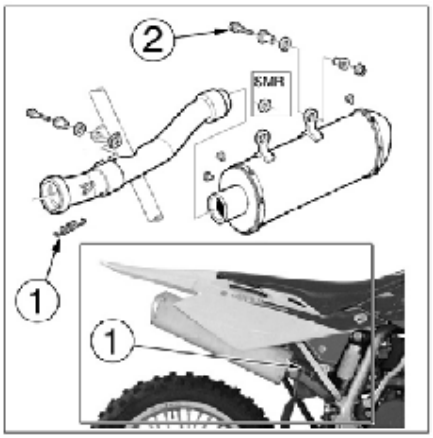
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

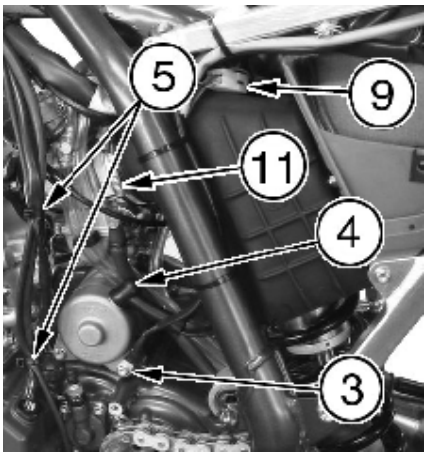
Remoción del bastidor trasero con el guardabarros (TE- SMR: y con el faro trasero) y caja filtro del aire

Remover el sillín y desconectar la batería como es descrito a pág. E.15.
Remover los paneles laterales como es descrito a pág. E.16.
Remover el deposito gasolina como es descrito a pág. E.23.

Remover los resortes (1) entre silenciador de escape y tubo intermedio; con una llave de 8 mm al exterior y una de 10 mm al interior, remover los tornillos (2) que fijan el silenciador al bastidor trasero. Remover el silenciador.
Sobre el lado izquierdo, despegar las conexiónes electricas del motor de arranque [usar un llave de 8 mm para sacar el cable de masa (3) y una de 10 mmm por la tuerca bajo el capucha de goma (4)] remover las bandas (5) que tienen unís la tuberia del embrague y el cableado del alternador.
Remover, sobre el lado derecho el tapa del culata cilindro, la banda (6) del tubito de purga procedente del caja de filtro aire; remover la tuberia (7) de la tapa de la culata cilindro.
Desconectar de la instalación electrica el teleruptor de arranque (8) y el conector (9) del faro trasero (TE-SMR).
Sin despegar de ello la conexión de la instalación arrancas, remover la centralita electrónica (10) completa de soporte elástico del bastidor trasero.
Aflojar la banda (11) que fija el empalme de goma del caja de filtro aire sobre el carburador.

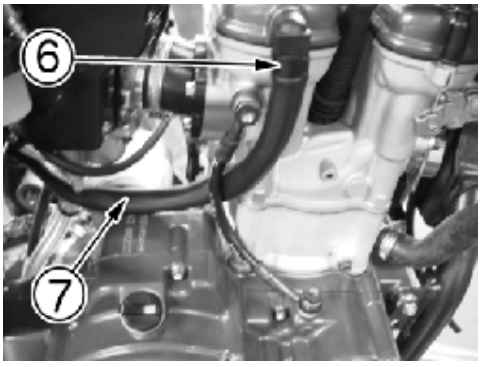


Con chiave poligonale da 12 mm rimuovere i fissaggi superiori (12) ed inferiori (13) del telaietto posteriore.
Tirare indietro il telaietto, completo di parafango e scatola filtro aria, e rimuoverlo dal telaio principale.



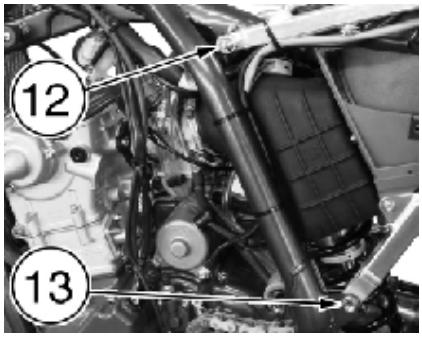
Using a 12 mm polygonal wrench, remove the upper and lower bolts (12) and (13) of the rear frame.
Pull back the rear frame, with rear fender and air filter box , and remove it from the main frame.

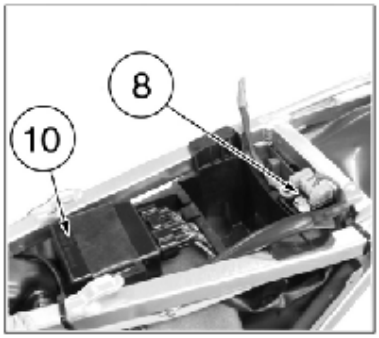
Avec une clé polygonale de 12 mm enlever les fixations (12) et (13), supérieur et inférieurs, du cadre arriére.
Tirer le cadre arriére (complet de garde boue et boîte du filtre à air) en arrière et l'enlever du cadre principal.



Mit polygonalem Schlüssel von 12 mm die zapfen von Befestigung (12) und (13) , höher und untere, des hinteren Rahmen entfernen.
Rückwärts den hinteren Rahmen ziehen, vollständig von hinteren Schutzbleches und Luftfilterschachtel, und ihn vom vorderen Rahmen entfernen.

Con llave poligonal de 12 mm remover los tornillos (12) y (13), superior e inferiores, del bastidor trasero.
Echarse atrás el bastidor, completo de guardabarros y caja de filtro aire, y removerlo del bastidor principal.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

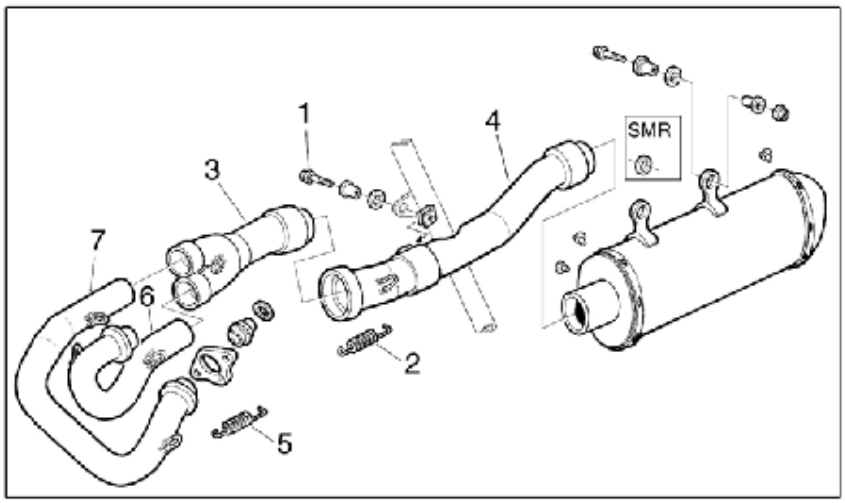
Stacco impianto di scarico
Rimuovere la sella come descritto a pag. E.14.
Rimuovere il pannello laterale destro come descritto a pag. E.16.
Rimuovere il silenziatore come descritto a pag. E.17.
Togliere la vite (1) e la molla (2) che fissano la tubazione intermedia rispettivamente al telaio ed al raccordo anteriore (3). Rimuovere la tubazione intermedia (4) ed il raccordo anteriore (3). Togliere le molle (5) e, battendo leggermente verso l'alto, rimuovere le tubazioni di scarico (6) e (7) dalla testa cilindro.

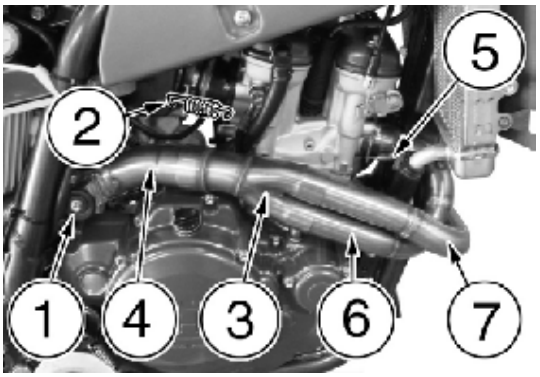
Removal of exhaust system
Remove the saddle as shown on page E.14.
Remove the R.H. side panel as shown on page E.16.
Remove the exhaust silencer as shown on page E.17.
Remove the screw (1) and the spring (2) that fasten the intermediate pipe to the frame and to the front union (3). Remove the intermediate pipe (4) and front union (3). Remove the springs (5) and, beating upward slightly, remove the exhaust pipes (6) and (7) from the cylinder head.

Démontage installation d'échappement
Ôter la selle comme décrit au pag. E.14.
Ôter les panneux latéraux comme décrit au pag. E.16.
Ôter le silencieux d'echappement comme décrit au pag. E.18.
Enlever le vis (1) et le ressort (2) qu'ils fixent le tuyau intermédiaire respectivement au cadre et au raccord antérieur (3). Enlever le tuyau intermédiaire (4) et le raccord antérieur (3). Enlever les ressorts (5) et, en battant légèrement vers le haut, enlever les tuyaus d'échappement (6) et (7) de la culasse du cylindre.

Ausbau der Auspuffanlage
Den Sattel entfernen wie es wird zur Seite E.15 beschrieben.
Den Rechten Streifen entfernen wie beschreibt zu Seite E.16.
Den Schalldämpfer entfernen wie beschreibt zu Seite E.18.
Die Schraube (1) und die Feder (2) die sie beziehungsweise zum Rahmen und dem Vorderschluß (3) das Zwischen Rohr befestigen, abnehmen. Das Zwischen Rohr (4) und den Vorderschluß (3) Entfernen. Die Federn (5) Abnehmen und, leichtsinnig aufwärts schlagend, die Auspuffrohre (6) und (7) vom Zylinderkopf entfernen.

Remoción de la instalación de escape
Remover el sillín como es descrito a pág. E.15.
Remover el panel lateral derecho como es descrito a pág. E.16.
Remover el silenciador como es descrito a pág. E.19.
Remover el tornillo (1) y el resorte (2) que fijan el tubo intermedio respectivamente al bastidor y al empalme delantero (3). Remover el tubo intermedio (4) y el empalme delantero (3). Remover los resortes (5) y, golpeando ligeramente hacia arriba, remover los tubos de escape (6) y (7) de la culata cilindro.

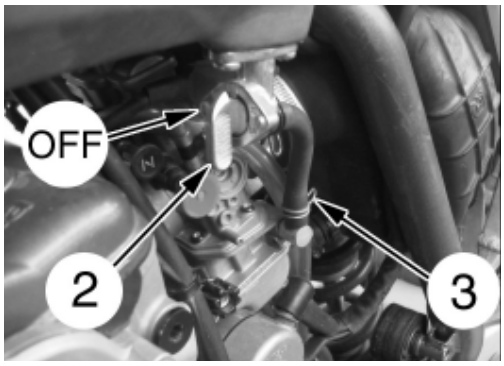




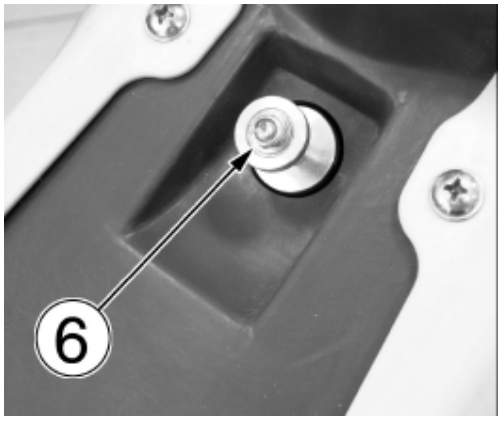
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

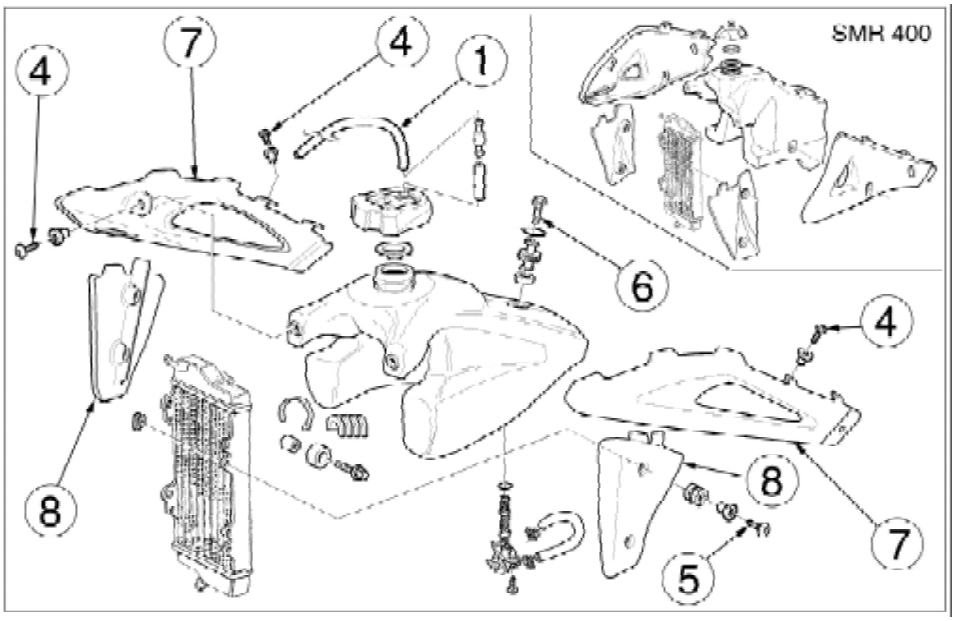
Stacco serbatoio carburante e convogliatori
Rimuovere la sella come descritto a pag.E.14.
Rimuovere il tubetto di sfiato (1) dal perno di sterzo. Posizionare il rubinetto carburante (2) sulla posizione OFF ed allentare la fascetta (3) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare detta tubazione dal rubinetto e versare in una bacinella la benzina residua. Togliere le viti (4) che fissano i convogliatori al serbatoio e recuperare le rispettive bussole; rimuovere i convogliatori (7), le viti (5) che fissano gli spoiler (8) ai radiatori recuperando anche in questo caso le rispettive bussole. Togliere gli spoiler, svitare la vite di fissaggio (6) del serbatoio e rimuovere quest'ultimo tirandolo indietro.



Removal of fuel tank and conveyors
Remove the saddle as described on page E.14.
Remove vent pipe (1) from steering axle. Set the fuel cock (2) on OFF position and loosen clamp (3) on the carburettor connecting hose; remove the hose from the cock and pour the remaining gasoline in a vessel. Loosen the screws (4) which fix conveyors to gas tank and recover the bushes under the screws; remove conveyors (7), screws (5) which fix spoilers (8) to radiators and recover the bushes under the screws. Remove spoilers, unscrew the fuel tank fastening screw (7) and remove the tank by pulling it backwards.

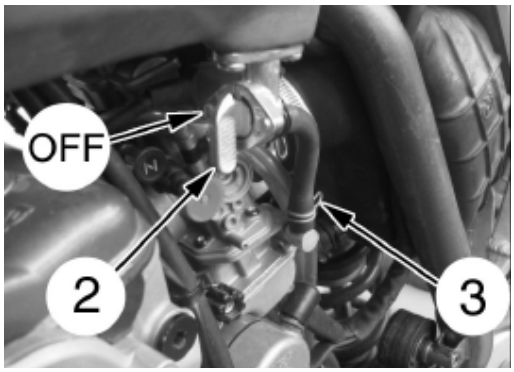


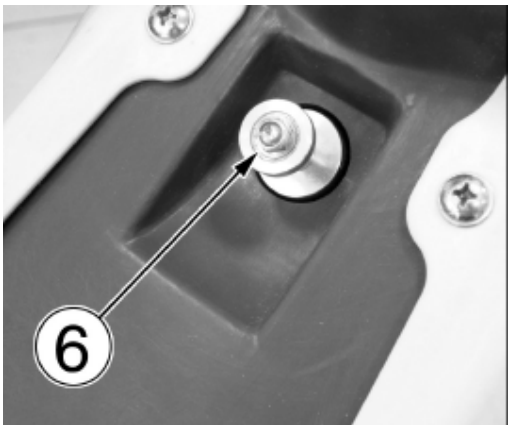
Démontage réservoir d'essence et convoyeurs
Oter la selle comme décrit au pag. E.14.
Oter le tuyau (1) d'évent de la tige de direction. Placer le robinet carburant (2) sur la position OFF et desserer le collier (3) sur la tuyauterie du carburateur; oter la tuyauterie du robinet et verser dans un bassin l'essence restante. Ôter les vis (4) fixant les convoyeurs aux réservoir et recouvrer les douilles situées au-dessous des vis; oter les convoyeurs (7), les vis (5) fixant les spoilers (8) au radiateurs et recouvrer les douilles situées au-dessous des vis. Oter les spoilers, dévisser la vis (6) de fixage du réservoir et l'enlever en le tirant à l'arrière.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

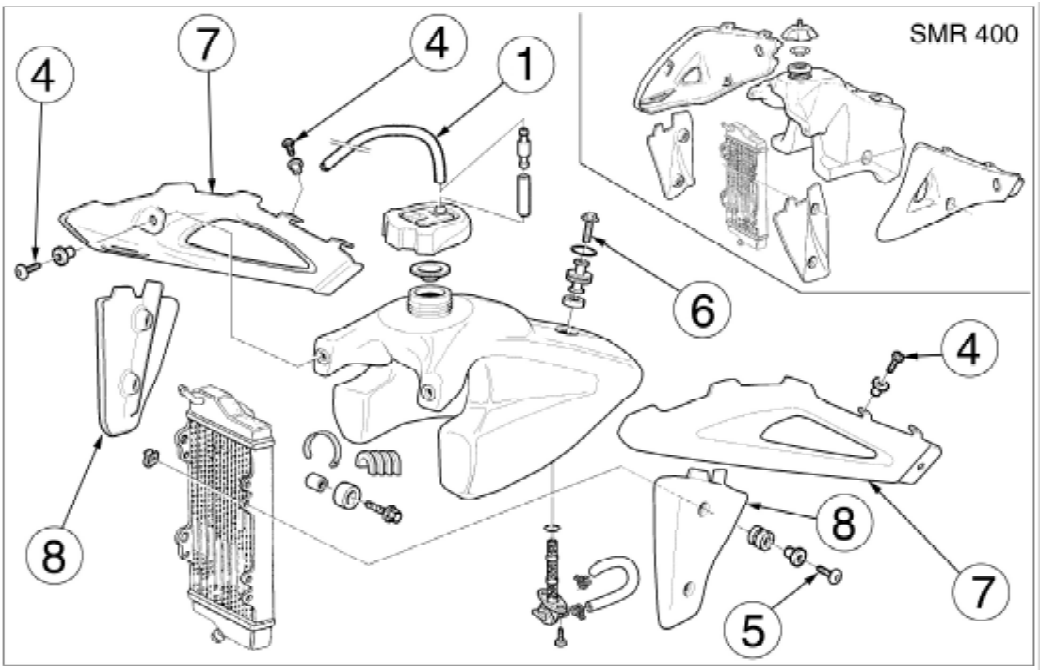
http://husqv.forumsactifs.com





Ausbau der Kraftstoffbehälter und Leitblechen
Den Sattel entfernen wie es wird zur Seite E.15 beschrieben.
Das Entlüftungsrohr (1) vom Steg auf der Lenkbüchse. Den Treibstoffhahn (2) auf die Position OFF stellen und die Schelle (3) auf der Verbindungsleitung zum Vergaser lockern; den Hahn von der Verbindungsleitung abziehen und in einer Schüssel restliches Benzin gießen. Die Schrauben (4), welche die Förderer am Tank befestigen, ausschrauben und die entsprechenden Buchsen sicherstellen; die Förderer (7) und die Schrauben (5), welche die Spoiler (8) an den Kühlern befestigen, abnehmen, auch in diesem Falle die entsprechenden Buchsen sicherstellen. Die Spoiler entnehmen Losschrauben Sie die Befestigungschraube (6) des Behälters und entnehmen Sie ihn bein Rückziehen.

Remoción del depósito carburante y los conductores
Remover el sillín como es descrito a pág. E.15. Remueva el tubito de purga (1) del manguito de dirección. Colocar el grifo de carburante (2) en la posición OFF y aflojar la abrazadera **(3)** en la tuberia de enlace al carburador; desensarter dicha tuberia del grifo y verter en un recipiente la gasolina restante. Remover los tornillos (4) que fijan los conductores al depósito (recuperar los casquillos ubicados bajo los tornillos); retirar los conductores (7), los tornillos (5) que fijan los conductores (8) a los radiatores (recuperar los casquillos ubicados bajo los tornillos). Retirar los spoilers, destornille el tornillo (6) de fijación del depósito y remuévalo tirando de él hacia atrás.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

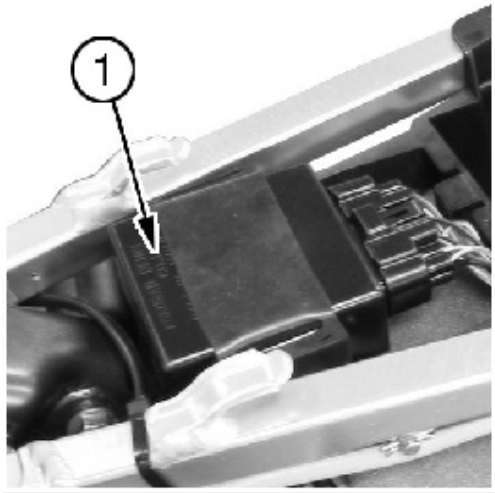
Stacco centralina elettronica, bobina d'accensione, regolatore di tensione e tubazione frizione

Rimuovere: sella, batteria, pannelli laterali e serbatoio carburante come descritto alle pagg. E.14, E.16, E.21.

Rimuovere il connettore dalla centralina elettronica (1) e sfilare quest'ultima, completa di supporto antivibrante, dal telaietto posteriore.

Rimuovere il cappuccio (2) dalla candela. Rimuovere la connessione del regolatore (3) dall'impianto cavi, la vite ed il regolatore (TE 250, TE-TC-SMR 450-510, SMR 400: fissato sulla destra del cannotto di sterzo; TC 250: fissato dietro il portanumero anteriore). Togliere la vite di fissaggio e rimuovere la bobina (4).

Svitare il raccordo (5) della tubazione frizione sul lato sinistro del motore. Scaricare l'olio presente nella tubazione. Al rimontaggio, effettuare lo spurgo dell'impianto frizione come descritto a pag. P.7.



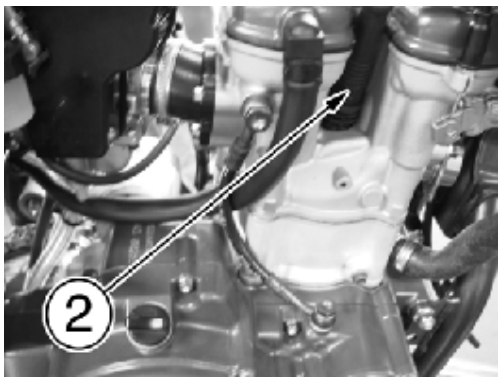
Removal of electronic power unit, ignition coil, voltage regulator and clutch hose

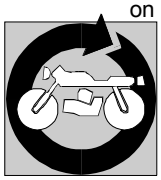
Remove: saddle, battery, side panels and fuel tank as shown on pages E.14, E.16, E.21.

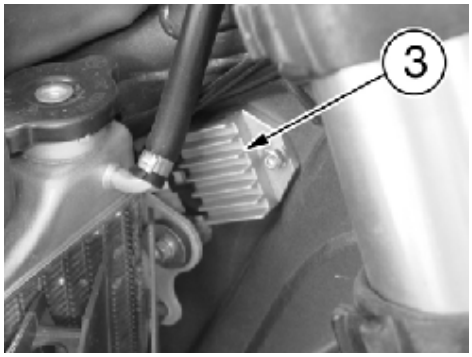
Remove the connector from electronic power unit (1) and the electronic power unit complete with elastic holder from the rear frame.

Remove the cap (2) from the spark plug. Detach the voltage regulator electrical connection from the main wiring harness, the screw and voltage regulator (TE 250, TE-TC-SMR 450-510, SMR 400: fastened on the right side of the frame at the back of the steering sleeve ; TC 250: fastened in the lower steering tube zone, behind the front number holder). Remove the fastening screw and the ignition coil (4).

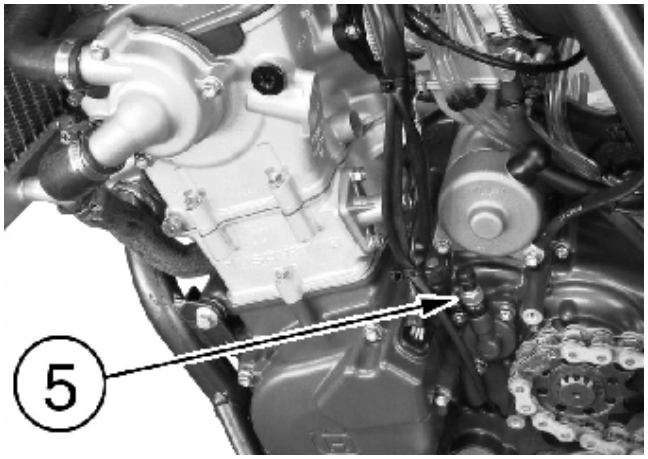
Unscrew the clutch hose union (5) on the L.H. side of the engine. Drain the fluid from the hose. When reassembling, bleed the clutch system as shown on page P.7.





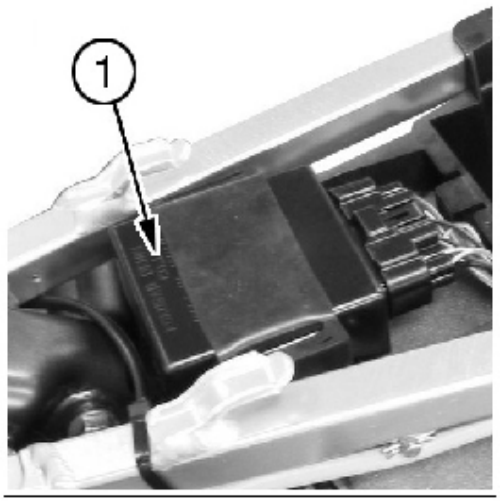




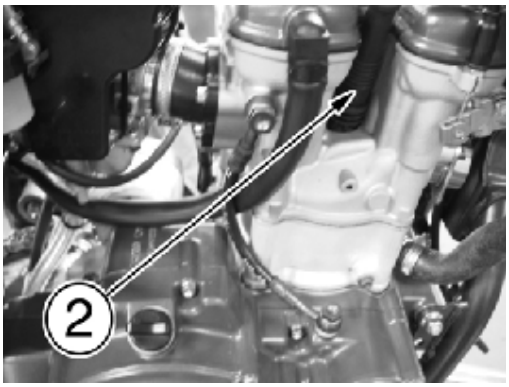


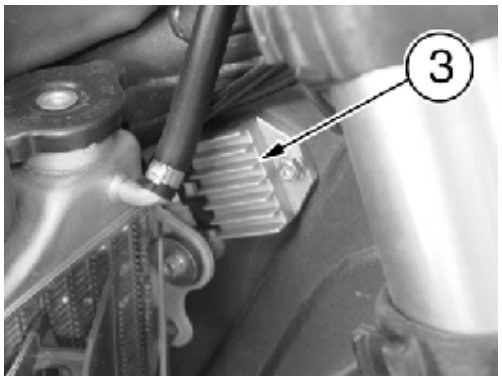
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



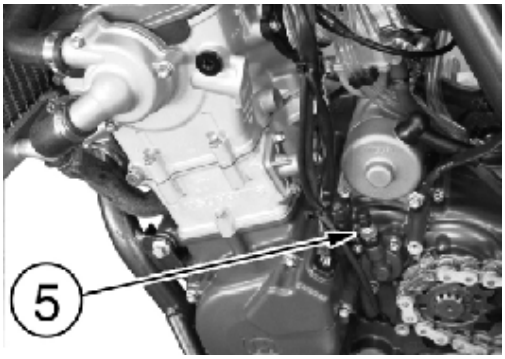
Démontage du central électronique, bobine d'allumage, regolateur de tension et tuyau embrayage
Ôter: selle, batterie, panneaux latéraux et réservoir carburant comme décrit au pag. E.14, E.16, E.21.
Enlever le connecteur de l'electronique central (1) et enlever cette dernière, complète de support antivibrante, du cadre arriére.
Enlever le capuchon (2) de la bougie d'allumage. Enlever la connexion du regulateur (3) de l'installation électrique, le vis et le regulateur (TE 250, TE-TC-SMR 450-510, SMR 400: fixé sur le côté droite du cadre, derrière les fourreaux de direction; TC 250: fixé sur la zone inférieur du fourreau de direction, derrière le portenumero avant). Enlever le vis de fixation et enlever la bobine (4).
Dévisser le raccord (5) du tuyanterie d'embrayage sur le côté gauche du moteur. Décharger l'huile présente dans le tuyanterie. Au remontage, effectuer la purge du systeme embrayage comme décrit au pag. P.7.





Ausbau der Elektronischer Steuerinheit, der Elektronischer Spule, des Reglers Spannung und Kupplungsrohr
Entfernen: Sattel, Batterie, seitliche Tafeln und Behälter Treibstoff wie beschreibt beziehungsweise zu den Seiten E.15, E.16, E.22.
Vom Elektronischer Steuereinheit (1) den Konnektor entfernen und dieses letzte ausfädeln, vollständig von Halterung, vom hinteren Rahmen.
Von der Zündkerze die Kappe (2) entfernen. Von der elektrischen Installation den Konnektor des Spannungsregler (3) Kabel, die Schraube und der Spannungsregler (TE 250, TE-TC-SMR 450-510, SMR 400: Der Spannungregler ist auf der rechten Rahmenseite hinter dem Lenkungsrohr befestig; TC 250: Der Spannungregler ist auf dem Lenkungsrohr hinter dem Nummerträger befestig). Die Schraube von Befestigung Abnehmen und den Elektronischer Spule (4) entfernen.
Den Anschlusstücke (5) vom Rohr der Kupplung auf die linke Seite des Motors lösen. Anwesendes Öl im Rohr entladen. Zur Remontage, den Entlüften des Kupplung vornehmen wie beschreibt zu den Seiten P.8.





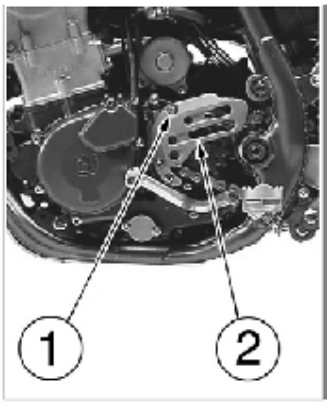
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Remoción de la central electrónica, bobina de encendido, regulador de tension y tubo del embrague (ver las fotos a pàgina E.24)
Remover : sillín, batería , paneles laterales y depósito carburante como ha sido descrito respectivamente a las páginas E.15, E.16, E.23.
Remover el conector de la centralita electrónica (1) y remover la centralita electrónica completa de soporte elástico del bastidor trasero.
Remover el capuchon (2) de la buja de encendido. Remover la conexión del regulador (3) de la instalación electrica, el tornillo y el regulador de tensión (TE 250, TE-TC-SMR 450-510, SMR 400: fijado en el lato derecho del bastidor, detràs del tubo de viraje ; TC 250: en la parte inferior del eje de dirección, detràs del portanumero delantero). Remover el tornillo di fissaggio y la bobina (4).
Destornillar el empalme (5) de la tuberia del embrague sobre el lado izquierdo del motor. Descargar el fluido resto de la tuberia. Al reensamblaje, efectuar la purga del circuito del embrague como es descrito a pág P.8.

Stacco catena trasmissione secondaria
Per rimuovere la catena (del tipo sia senza anelli OR che con anelli OR), procedere nel modo seguente:
Togliere: le viti (1), la protezione (2) del pignone, la molletta (3), il giunto (4) e rimuovere la catena (5).

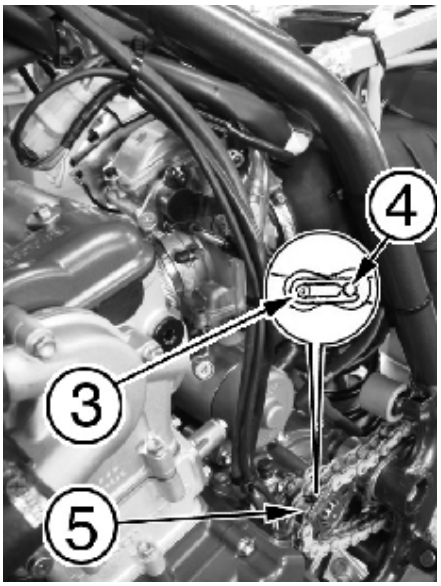
Removal of secondary drive chain
To remove the transmission chain (without O-Rings type and with O-Rings type), proceed as follows:
Remove: screws (1), transmission sprocket guard (2), clip (3), master link (4) and transmission chain (5).



Démontage du chaîne transmission secondaire
Pour enlever la chaîne de transmission (chaîne sans bagues d'étanchéité et chaîne avec bagues d'étanchéité), agir comme suit:
Ôter: les vis (1), la protection (2) du pignon, le clip (3), le joint (4) et la chaîne (5).

Ausbau der Vergelegekette
Zum Abnehmen das Treibkette (Kette ohne OR- Ringe und Kette mit OR-Ringe), wie folgt vorgehen:
Abnehmen: die Schrauben (1), der Schutz (2) vom Ritzel, das Clip (3), die Verbingdung (4) und das Treibkette (5).

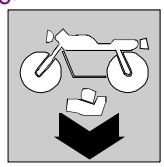
Remoción de la cadena de transmisión secondaria
Para efectuar la remoción de la cadena de transmisión (cadena sin anillos OR y cadena con anillos OR), proceder como sigue:
Remover: los tornillos (1), la protección (2) del piñón, el clip (3), la junta (4) y la cadena (5).



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

SMONTAGGIO MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

http://husqv.forumsactifs.com

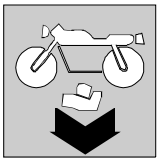


Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

F

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



SMONTAGGIO MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio coperchio testa cilindro F.6
Smontaggio alberi a camme F.6
Rimozione corpo pompa acqua F.8
Smontaggio testa cilindro F.9
Smontaggio valvole F.10
Smontaggio cilindro F.13
Smontaggio pistone F.13
Smontaggio volano F.14
Smontaggio pedale avviamento (TE) F.15
Smontaggio coperchio trasmissione F.16
Smontaggio frizione F.16
Smontaggio componenti avviamento a pedale (TE) F.18
Smontaggio gruppo avviamento elettrico F.19
Smontaggio pompa olio F.20
Smontaggio leva cambio e gruppo comando selettore F.21
Smontaggio ingranaggio conduttore trasmissione primaria F.23
Smontaggio basamento F.24
Smontaggio gruppo cambio F.25
Smontaggio albero motore e contralbero equilibratura F.27

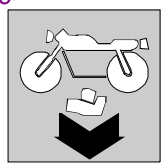
Cylinder head cover disassembly F.6
Camshaft disassembly F.6
Water pump body disassembly F.8
Cylinder head disassembly F.9
Valve disassembly F.10
Cylinder disassembly F.13
Piston disassembly F.13
Flywheel disassembly F.14
Kick start pedal disassembly (TE) F.15
Transmission cover disassembly F.16
Clutch disassembly F.16
Kick start components disassembly (TE) F.18
Electric starting system disassembly F.19
Oil pump disassembly F.20
Gear control pedal and gear shifter disassembly F.21
Primary transmission driving gear disassembly F.23
Crankcase disassembly F.24
Gearbox disassembly F.25
Crankshaft and counter balancing shaft disassembly F.27

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

SMONTAGGIO MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

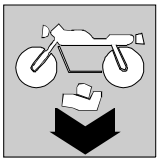
http://husqv.forumsactifs.com



Démontage couvercle culasse cylindre F.6
Démontage arbres distribution F.6
Démontage corps pompe eau F.8
Démontage culasse cylindre F.9
Démontage soupapes F.10
Démontage cylindre F.13
Démontage piston F.13
Démontage volant F.14
Démontage pédale démarrage (TE) F.15
Démontage couvercle transmission F.16
Démontage embrayage F.16
Démontage composants démarrage à pédale (TE) F.18
Démontage groupe démarrage électrique F.19
Démontage pompe huile F.20
Démontage levier commande boîte de vitesse et groupe sélecteur F.21
Démontage engrenage conducteur transmission primaire F.23
Démontage carter F.24
Démontage groupe change vitesses F.25
Démontage arbre moteur et arbre de balancement F.27

Abmontierung des Deckels des Zylinderkopfes F.6
Abmontierung des Nockenwellen F.6
Abmontierung des Wasserpumpengehäuses F.8
Abmontierung des Zylinderkopf F.9
Abmontierung der Ventile F.10
Abmontierung des Zylinders F.13
Abmontierung des Kolbens F.13
Abmontierung des Schwungrades F.14
Abmontierung des Anlsserpedal (TE) F.15
Abmontierung des Antriebsdeckels F.16
Abmontierung der Kupplung F.16
Abmontierung und Ersatz der bildenden Details der Anlasserpedal (TE) F.18
Abmontierung der Elektrischeranlassergruppe F.19
Abmontierung der Ölpumpe F.20
Abmontierung des Getriebeschalthebels und der Getriebegruppe F.21
Abmontierung des Hauptantriebsrads F.23
Abmontierung des Kurbelgehäuses F.24
Abmontierung der Getriebegruppe F.25
Abmontierung der Antriebswelle und Worgelegewelle F.27

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



SMONTAGGIO MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

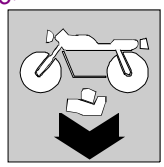
http://husqv.forumsactifs.com

Desmontaje tapa culata cilindro F.6
Desmontaje ejes distribución F.7
Desmontaje cuerpo bomba agua F.8
Desmontaje culata cilindro F.9
Desmontaje válvulas F.10
Desmontaje cilindro F.13
Desmontaje pistón F.13
Desmontaje volante F.14
Desmontaje pedal de arranque (TE) F.15
Desmontaje tapa transmisión F.16
Desmontaje embrague F.16
Desmontaje particulares del grupo arranque a pedal (TE) F.18
Desmontaje grupo arranque electrico F.19
Desmontaje bomba aceite F.20
Desmontaje palanca del cambio y grupo selector .. F.21
Desmontaje engranaje conductor transmisión primaria F.23
Desmontaje bancada F.24
Desmontaje grupo cambio F.25
Desmontaje eje motor y contra-eje de equilibrado .. F.27

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Smontaggio coperchio testa cilindro
Togliere le quattro viti di fissaggio (chiave da 8 mm) e rimuovere il coperchio testa e la relativa guarnizione.

Cylinder head cover disassembly
Remove the four fastening screws (8 mm wrench) and the cylinder head cover together with the relative gasket.

Démontage couvercle culasse cylindre
Enlever les quatre vis de fixation (clé de 8 mm) et enlever le couvercle culasse et la garniture relative.

Abmontierung den Deckel vom Zylinderkopf
Die vier Schrauben von Befestigung abnehmen (Schlüssel von 8 mm) und den Deckel vom Kopf des Zylinders mit der entsprechenden Dichtung entfernen.



Desmontaje tapa culata cilindro
Remover los cuatro tornillos de fijado (llave de 8 mm) y la tapa de la culata con la relativa junta.

Smontaggio alberi a camme
Togliere le sei viti che fissano il coperchio dell'alternatore (chiave da 8 mm) e rimuovere quest'ultimo. Utilizzando una chiave 17mm, posizionare il pistone al P.M.S. al termine della fase di compressione (in questa condizione, la tacca riportata sulla testa coincide con i due riferimenti posti sull'ingranaggio di rinvio degli alberi a camme, come indicato sulla figura a pag. F.7). Togliere la candela (chiave da 16 mm) e la tubazione di lubrificazione dalla testa (chiave da 13 mm).



Camshaft disassembly
Remove the six fastening screws (8 mm wrench) and the alternator cover. Using a 17mm wrench, position the piston at T.D.C. at the end of the compression stroke (in this condition, the mark on the cylinder head is aligned with the two marks on the idle gear of the camshafts, as shown in the figure on page F.7). Remove the spark plug (16 mm wrench) and the lubrication hose from the cylinder head (13 mm wrench).

Démontage des arbres distribution
Enlever les six vis qu'ils fixent le couvercle de l'alternateur (clé de 8 mm) et enlever ce dernier. En utilisant une clé 17mm, positionner le piston au P.M.S à la fin de la phase de compression (dans cette condition, l'encoche reportée sur la culasse coïncide avec les deux références qui se trouvent sur l'engrenage de renvoi des arbres aux cames, comme indiqué sur l'illustration à la page F.7). Enlever la bougie d'allumage (clé de 16 mm) et le tuyau de lubrification de la culasse (clé de 13 mm).



Abmontierung des Nockenwellen
Die sechs Schrauben abnehmen (Schlüssel von 8 mm), daß sie den Deckel des Wechselstromgenerators befestigen und diesen Deckel entfernen. Einen Schlüssel 17mm benutzend, am Ende der Druckphase den Kolben auf OT stellen (in diese Bedingung, die Kerbe auf der Zylinderkopf überschneidet sich mit den zwei Bezügen auf der Zahnradvorgelege der Nockenwellen, wie auf der Figur gezeit wird- Seite F.7). Die Zündkerze abnehmen (Schlüssel von 16 mm) und vom Zylinderkopf das Rohr von Schmierung entfernen (Schlüssel von 13 mm).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Desmontaje ejes distribución
Sacar la buja de encendido (llave de 16 mm) y el tubo de lubricación de la culata cilindro (llave de 13 mm). Sacar los seis tornillos que fijan la tapa del alternador (llave de 8 mm) y remover este último.
Utilizando una llave 17mm, posicionar el pistón al P.M.S al final de la fase de compresión (en esta condición, la muesca indicada sobre la culata coincide con las dos referencias sobre el engranaje de renvio de los ejes distribución, como indicado sobre la figura).



Allentare la tensione del tendicatena (chiave da 10 mm) e rimuoverlo togliendo le due viti di fissaggio (chiave da 8 mm).
Togliere le otto viti che fissano i cavallotti degli alberi a cammes (chiave da 5 mm) e rimuovere questi ultimi utilizzando le stesse viti di fissaggio.
Rimuovere il tubo di lubrificazione.
Rimuovere gli alberi a cammes.



Loosen the cam-chain tensioner (10 mm wrench) then remove the two fastening screws (8 mm wrench) and the cam-chain tensioner assembly.
Remove the eight fastening screws of the camshaft clamps (5 mm wrench) and the clamps themselves using these same screws.
Remove the lubricating tube.
Remove the camshafts.

Desserrer la tension du tendeur de chaine (clé de 10 mm) et enlever ce dernier en l'enlevant les deux vis de fixation (clé de 8 mm).
Enlever les huit vis qu'ils fixent les cavaliers des arbres distribution (clé de 5 mm) et enlever ces derniers en utilisant les mêmes vis de fixation.
Enlever le tuyau de lubrification.
Enlever les arbres distribution.



Die Spannung des Kettenspanner lockern (Schlüssel von 10 mm), die zwei Schrauben von Befestigung abnehmen (Schlüssel von 8 mm) und den gleichen Kettenspanner entfernen.
Die acht Schrauben abnehmen (Schlüssel von 5 mm), daß sie die Bügelbolzen der Nockenwellen befestigen und die Nockenwellen die gleichen Schrauben von Befestigung benutzend, entfernen.
Das Rohr von Schmierung entfernen.
Die Nockenwellen entfernen.

Aflojar la tensión del tensor de cadena (llave de 10 mm) y removerlo sacándo los dos tornillos de fijado (llave de 8 mm).
Sacar los ocho tornillos que fijan los caballetes de los ejes distribución (llave de 5 mm) y remover este últimos utilizándolas mismos tornillos de fijado.
Remover el tubo de lubricación.
Remover los ejes distribución.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rimuovere l'alzavalvole estraendo il perno di ritegno.

Remove the retaining pin and the valve lifter.

Enlever le dispositif de décompresion en extrayant le pivot de retenue.

Den Dekompressionsvorrichtung die Stütze von Halten herausziehend, entfernen.

Remover el dispositivo de decompresión extrayendo el perno de fijado.



Rimozione corpo pompa acqua
Allentare la fascetta serraggio tubo pompa acqua- testa cilindro e sfilare il tubo dalla testa.
Togliere le due viti che fissano il corpo pompa sulla testa (chiave da 8 mm) e rimuovere il corpo pompa e l'ingranaggio rinvio distribuzione (Dado fiss. girante pompa acqua: 3,9 Nm/ 0,4 Kgm/ 2.9 ft/lb+LOCTITE 243).

Water pump body disassembly
Loosen the hose water pump-cylinder head clamp and remove the hose from cylinder head. Remove the two fastening screws (8 mm wrench) and the water pump body from the cylinder head. Remove the timing driven gear (Water pump rotor fastening nut: 3,9 Nm/ 0,4 Kgm/ 2.9 ft/lb+LOCTITE 243).



Démontage corps pompe eau
Desserrer le collier de serrage tuyau pompe eau-culasse cylindre et défiler le tuyau de la culasse . Enlever les deux vis qu'ils fixent le corps pompe sur la culasse (clé de 8 mm) et enlever le corps pompe et l'engrenage de renvoi distribution (Ecrou de fixation couronne pompe eau: 3,9 Nm/ 0,4 Kgm/ 2.9 ft/ lb+LOCTITE 243).

Abmontierung des Wasserpumpengehäuses
Die Schelle, die das Rohr Wasserpumpe-Zylinderjkopf befestigt, lockern und vom Kopf das Rohr ausfädeln walzen. Die zwei Schrauben abnehmen (Schlüssel von 8 mm), daß sie den Körper der Pumpe auf der Kopf Zylinder befestigen und den Körper entfernen pumpt und das Getriebe von Verschiebung der Ventilsteueren (Befestigungsmutter Wasserpumprotor: 3,9 Nm/ 0,4 Kgm/ 2.9 ft/lb+LOCTITE 243).



Desmontaje cuerpo bomba agua
Aflojar la banda de fijado tubo bomba agua-culata cilindro y desfilar el tubo de la culata. Sacar los dos tornillos que fijan el cuerpo bomba sobre la culata (llave de 8 mm) y remover el cuerpo bombea y el engranaje rinvio distribución (Tuerca fijación rotor bomba agua: 3,9 Nm/ 0,4 Kgm/ 2.9 ft/lb+LOCTITE 243).

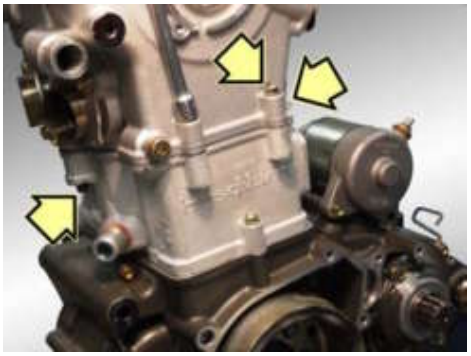


Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio testa cilindro
Rimuovere le due viti sul lato sx (chiave da 8 mm) ed il dado situato anteriormente, sotto la testa (chiave da 13 mm).
Rimuovere le quattro viti interne della testa cilindro (chiave da 10 mm) seguendo nello smontaggio uno schema incrociato.
Estrarre la testa cilindro e la relativa guarnizione.



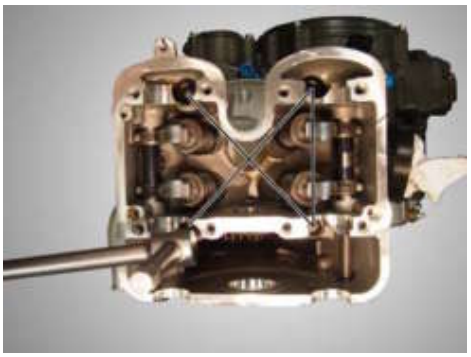
Cylinder head disassembly
Remove the two screws on the L.H.S (8 mm wrench) then the front nut under the cylinder head (13 mm wrench).
Remove the four inner screws on the cylinder head (10 mm wrench) whilst following a cross-over pattern.
Remove the cylinder head and relative gasket.

Démontage culasse cylindre
Enlever les deux vis sur le côté gauche (clé de 8 mm) et le ecrou situé antérieurement sous la culasse (clé de 13 mm).
Enlever les quatre vis intérieures de la culasse cylindre (clé de 10 mm) en suivant dans le démontage un schéma croisé.
Extraire la culasse cylindre et la garniture relative.



Abmontierung des Zylinderkopf
Entfernen: den zwei Schrauben auf die linke Seite ist (Schlüssel von 8 mm) und der mutter, der vorher unter dem Kopf vom Zylinder (Schlüssel von 13 mm).
Die vier Innen Schrauben des Kopfes Zylinder (Schlüssel von 10 mm) folgend, während es sich die Zerlegung verwirklicht, ein gekreuztes Schema.
Den Kopf Zylinder und die entsprechende Dichtung herausziehen.

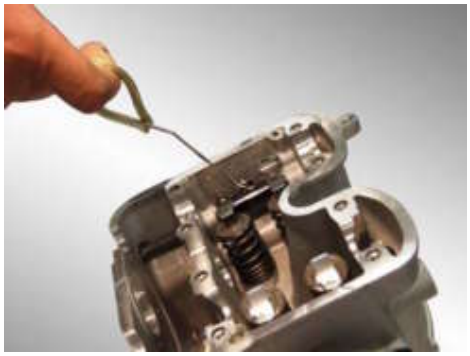
Desmontaje culata cilindro
Remover los dos tornillos que se encuentran sobre el lado izquierdo (llave de 8 mm) y anteriormente la tuerca situada bajo la culata (llave de 13 mm).
Remover los cuatro tornillos interiores de la culata cilindro (llave de 10 mm) siguiendo en el desmontaje un esquema cruzado.
Extraer la culata cilindro y la relativa junta.





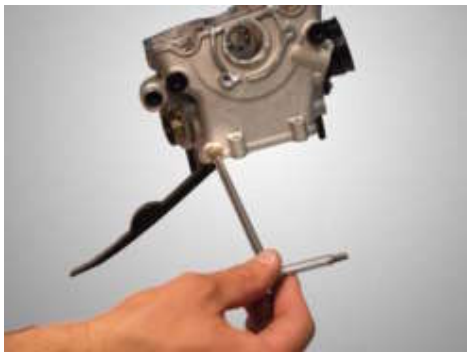
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Smontaggio valvole
Rimuovere le molle distanziali dei bilancieri con un gancio.
Togliere la vite del pattino catena (chiave da 5 mm) e rimuovere quest'ultimo.
Togliere le viti di fissaggio perni bilancieri (chiave da 6 mm) e rimuovere quindi i perni dei bilancieri ed i bilancieri.

Valve disassembly
Using a hook, remove the rocker-arm spacer clip.
Remove the fastening screw (5 mm wrench) and the chain slider.
Remove the fastening screws (6 mm wrench) then the rocker-arm axles and the rocker-arms themselves.



Démontage soupapes
Enlever les ressorts-entretoises des culbuteurs avec un crochet.
Enlever la vis du patin chaîne (clé de 5 mm) et enlever ce dernier.
Enlever les vis de fixation pivots des culbuteurs (clé de 6 mm) et enlever donc les pivots des culbuteurs et ce derniers.

Abmontierung der Ventile
Die Distanzstück-Federn der Schwinghebel mit einem Haken entfernen.
Die Schraube vom Rollschuh der Kette abnehmen (Schlüssel von 5 mm) und den Rollschuh entfernen.
Die Schrauben von Befestigung von den Stützen der Kipphebele zu entfernen abnehmen (Schlüssel von 6 mm) also die Stützen von den Kipphebel und den Kipphebel.



Desmontaje válvulas
Remover las resortes-separadores de los balancines con un gancho.
Sacar el tornillo del patín cadena (llave de 5 mm) y remover este último.
Sacar los tornillos de fijado de los pernos balancines (llave de 6 mm) y remover por lo tanto los pernos de los balancines y los balancines.

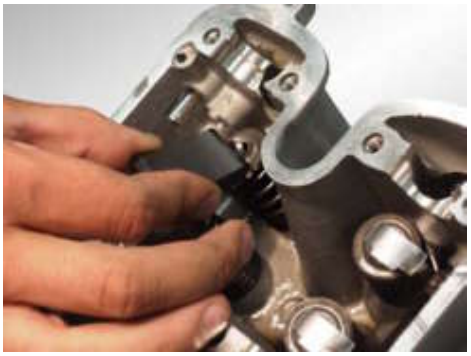


Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rimuovere le pastiglie servendosi di una pinzetta.
Utilizzare un attrezzo separatore per comprimere le molle valvola. Fare attenzione a non danneggiare le superfici dei piani di appoggio della guarnizione o della camera di scoppio. Assicurarsi che l'attrezzo separatore si trovi in posizione diritta, altrimenti lo stelo della valvola potrebbe piegarsi. Per evitare indebolimenti, fare attenzione a non comprimere le molle più del dovuto.
Contrassegnare tutte le parti in modo da poterle rimontare correttamente.
Qualora i semiconi avessero provocato delle sbavature sugli steli delle valvole, provvedere a rimuoverle prima di togliere le valvole.
Rimuovere le guarnizioni di tenuta dalle guide valvole.
Ricordare che nel rimontaggio le guarnizioni andranno sostituite.

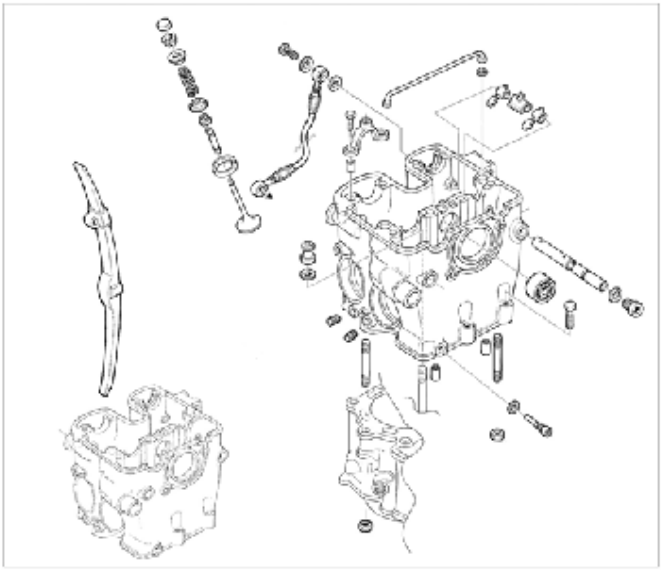


Using a tweezer, remove the valve adjusting pads.
Use a valve spring compressor tool to remove the valves. Be careful not to damage the gasket surfaces or the combustion chamber.
Make sure that the valve spring compressor is always straight, otherwise the valve stem can bend.
To prevent loss of tension, do not compress the valve springs more than necessary. Mark all parts, so that they can be reassembled correctly.
If the valve cotters have made a burr on the valve stem, remove it before removing the valve.
Remove the sealing gaskets from the valve guides.
Remember to replace the gaskets with new ones when reassembling.



Enlever les pastilles en les servant d'une pincette.
Utiliser un outil séparateur pour comprimer les ressorts soupape. Faire attention à ne pas endommager les surfaces des étages d'appui de la garniture ou de la chambre d'explosion. S'assurer que l'outil séparateur se trouve en position droite, autrement la tige de la soupape il pourrait se plier.
Pour éviter affaiblissements, faire attention à ne pas comprimer les ressorts plusieurs du nécessaire.
Marquer toutes les parties de façon à pouvoir lui remonter correctement. Si les demi-cône eussent provoqué des bavochure sur les tiges des soupapes pourvoir à leur enlever avant d'enlever les soupapes.
Enlever les garnitures de tenue des guides soupapes.
Rappeler que dans le remontage les garnitures seront remplacées.

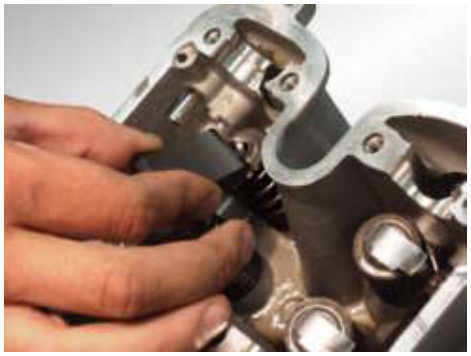






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

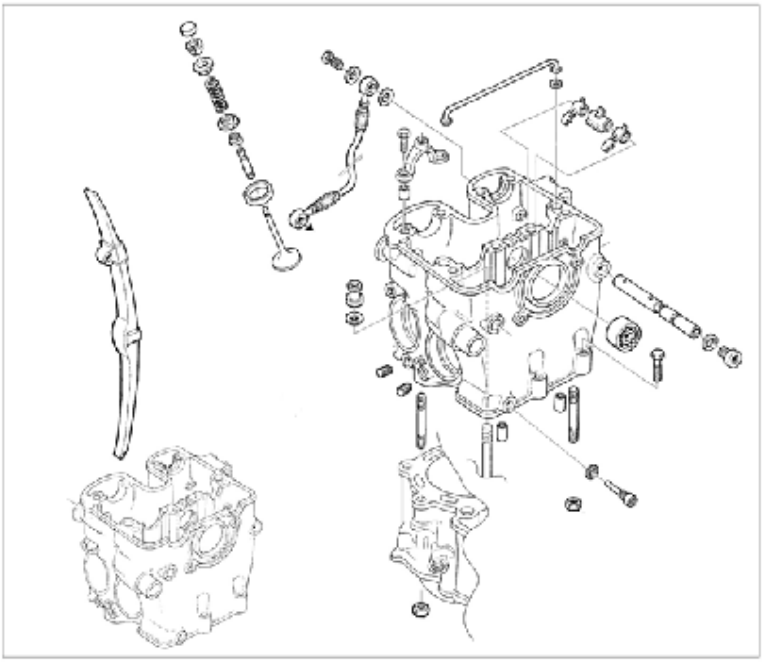


Die belaege der Ventile einer Pinzette benutzend, entfernen.
Ein Werkzeug Abscheider benutzen, um die Federn des Ventils zusammenzupressen.
Dabei sollen die Oberflächen der Dichtung oder die Brennkammer des Kopfes nicht beschädigt werden.
Sich vergewissern, dass das Werkzeug für die Verdichtung der Feder aufrecht ist; sonst könnte sich die Ventilspindel biegen. Um Abschwächungen zu vermeiden, die Feder der Ventile nicht mehr als nötig drücken. Für einen richtigen Zusammenbau, ist es ratsam, alle Teile zu kennzeichnen. Im Falle, daß die Kegelstücke einige Entgräten auf den Spindeln der Ventile verursacht hätten, sollen die letzteren entfernt werden, bevor die Ventile zu entfernen.
Die Dichtungen von verpflichtetem von den Ventilfürhung der Ventile entfernen.
Zur Remontage, erinnern die Dichtungen ersetzen.



Remover las pastillas valiéndose de un alicate.
Utilizar un utensilio separador para comprimir el resorte válvula. Tener cuidado con no perjudicar las superficies de los planes de apoyo de la junta o de la cámara de combustión. Cerciorarse que el utensilio separador se encuentra en posición recta, de otro modo el vástago de la válvula podría doblarse. Para evitar debilitamientos, tener cuidado con no comprimir los muelles más de lo debido.
Contraseñar todas las partes de modo que poderlas reensamblar correctamente. En caso de que los semi-conos hubieran provocado rebabas sobre los vástagos de las válvulas proveer a removerle antes de sacar las válvulas.
Remover las juntas de retención por las guías válvulas.
Recordar que en el reensamblaje las guarniciones deberán ser reemplazadas.







Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio cilindro
Dopo aver tolto la guarnizione della testa, rimuovere le due bussole ed estrarre il cilindro.

Cylinder disassembly
After having removed the cylinder head gasket, remove the two dowel bushings and the cylinder itself.

Démontage cylindre
Après avoir enlevé la garniture de la culasse, enlever les deux douilles et extraire le cylindre.

Abmontierung des Zylinders
Nach die Dichtung vom Kopf des Zylinders abgenommen haben, die zwei Buchsen entfernen und den Zylinder herausziehen.

Desmontaje cilindro
Después de haber sacado la junta de la culata remover los dos manguitos y extraer el cilindro.





Smontaggio pistone
Togliere gli anellini ritegno spinotto, sfilare lo spinotto e rimuovere il pistone.

Piston disassembly
Remove the piston pin clips then the piston pin and the piston.

Démontage piston
Enlever les petits anneaux retenue axe du piston, défiler le axe et enlever le piston.

Abmontierung des Kolbens
Die Stopring von Festnahme des Kolbenbolzen, den Kolbenbolzen ausfädeln und den Kolben entfernen, abnehmen.

Desmontaje pistón
Sacar los anillitos de bloqueo perno pistón, desfilar el perno y remover el pistón.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Smontaggio volano
Mantenere bloccato il rotore (interponendo, sul lato destro, uno spessore in alluminio tra gli ingranaggi della trasmissione primaria per evitarne la rotazione) e allentare il dado fissaggio rotore (chiave da 17 mm).
Rimuovere il rotore utilizzando l'estrattore (n. codice 8000 A1559).

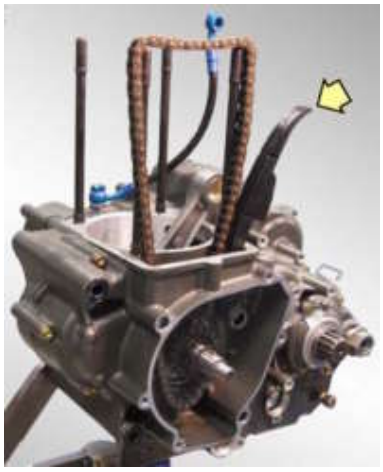
Flywheel disassembly
Maintain the rotor immobilized (on the R.H. side place an aluminium shim between the teeth of the primary drive gears, in order to prevent its rotation) and remove the rotor nut (17 mm wrench).
Remove the rotor using the puller (code no. 8000 A1559).



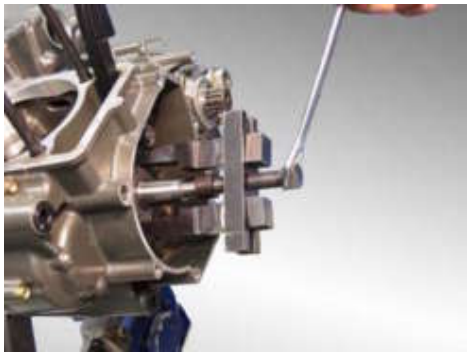
Démontage du volant
Maintenir bloqué le rotor (interposer sur le côté droit une épaisseur d'aluminium entre les engrenages de la transmission primaire pour en éviter la rotation) et desserrer le ecrou de fixation rotor (clé de 17 mm).
Enlever le rotor en utilisant l'extracteur (nr. code 8000 A1559).

Abmontierung des Schwungrades
Den Rotor gestoppt erhalten (auf die rechte Seite, eine Dicke aus Aluminium zwischen die Zähne vom Zahnrad des Hauptantriebsrads um die Rotation zu verhindern) und die Mutter (Schlüssel von 17 mm) von Befestigung lockern.
Den Rotor mit dem dazu bestimmen Auszieher entfernen (Code Nr 8000 A1559).

Desmontaje volante
Mantener parado el rotor (interponer, sobre el lado derecho, un espesor de alluminio entre los engrenajes de la transmisión primaria para evitar de ellos la rotación) y aflojar la tuerca fijado rotor (llave de 17 mm).
Remover el rotor utilizando el extractor (n. codigo 8000 A1559).



Togliere la catena di distribuzione. Se il pattino catena fosse usurato, togliere la vite di fissaggio e rimuoverlo per effettuare la sostituzione.
Remove the timing system chain. If the chain slider is worn, remove the fastening screw then the chain slider in order to replace it.
Enlever la chaîne de distribution. Si le patin chaîne fût usée, enlever la vis de fixation et l'enlever pour effectuer la substitution.
Die Kette von Ventilsteueren abnehmen. Wenn der Rollschuh der Kette wurde verbraucht, die Befestigungsschraube abnehmen und den Rollschuh der Kette um den Ersatz vorzunehmen.
Sacar la cadena de distribución. Si el patín cadena se hubiera gastado, sacar el tornillo de fijado y removerlo para efectuar la sustitución.



Rimuovere il pignone della distribuzione con l'estrattore.
Remove the valve timing pinion using a puller.
Enlever le pignon distribution avec l'extracteur.
Das Ritzel von Ventilsteuerung mit dem Auszieher entfernen.
Remover el piñón distribución con el extractor.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio pedale avviamento (TE)
Rimuovere la vite di fissaggio pedale (chiave da 4 mm), la rosetta ed il pedale.

Kick start pedal disassembly (TE)
Remove kick start pedal fastening screw (4 mm wrench), washer and kick start pedal.

Démontage pédale démarrage (TE)
Enlever la vis de fixation du pédale de démarrage (clé de 4 mm), la rondelle et la pédale.

Abmontierung des Anlasserpedal (TE)
Abnehmen: Die Befestigungsschraube des Pedal (Schlüssel von 4 mm), der Scheibe und das Pedal .

Desmontaje pedal de arranque (TE)
Remover el tornillo de fijado del pedal de arranque (llave da 4 mm), la arandela y el pedal.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

SMONTAGGIO MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

http://husqv.forumsactifs.com

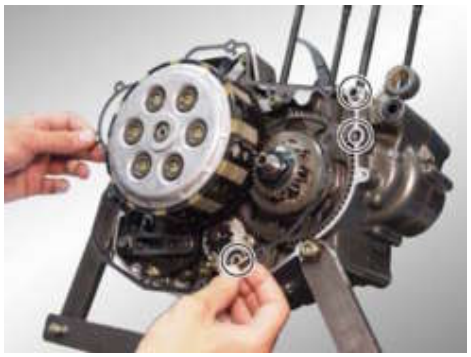


Smontaggio coperchio trasmissione
Togliere le dodici viti che fissano il coperchio (chiave da 8 mm) e rimuovere il coperchio. Rimuovere la guarnizione, le bussole e gli O-ring.

Transmission cover disassembly
Remove the twelve cover fastening screws (8 mm wrench) then the transmission cover. Remove gasket, dowel bushings and O-Rings.

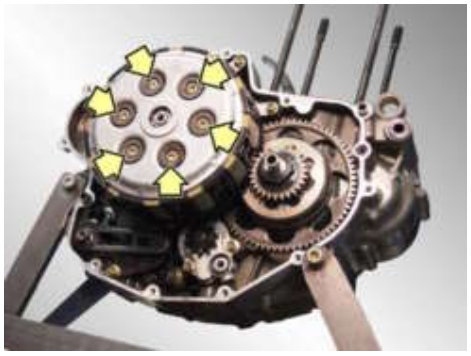
Démontage couvercle transmission
Enlever les douze vis qu'ils fixent le couvercle (clé de 8 mm) et enlever le couvercle. Enlever la garniture, les douilles et les bagues OR.

Abmontierung des Antriebsdeckels
Die zwölf Schrauben abnehmen (Schlüssel von 8 mm), daß sie den Deckel befestigen und den Deckel entfernen. Die Dichtung, die Buchsen und die O-Ringen entfernen.



Desmontaje tapa transmisión
Sacar los doce tornillos que fijan la tapa (llave de 8 mm) y remover este última. Remover la junta, los manguitos y los anillos O-ring.

Smontaggio frizione
Togliere le sei viti di tenuta molle frizione (chiave da 5 mm) operando in senso incrociato e gradualmente. Rimuovere il piatto spingidisco con il relativo cuscinetto ed il piattello comando frizione. Estrarre i dischi.



Clutch disassembly
Remove the six clutch spring bolts (5 mm wrench) whilst following a cross-over pattern and in steps. Remove the pressure plate with the bearing and the clutch control cap. Remove clutch discs.

Démontage embrayage
Enlever les six vis de tenue de les ressorts d'embrayage (clé de 5 mm) en sens croisé et graduellement. Enlever le pousse-disqueplat avec le roulement relatif et le piteau de commande d'embrayage. Extraire les disques.

Abmontierung der Kupplung
Schritt- und gekreuztweise die sechs Schrauben von den Federn der Kupplung abnehmen (Schlüssel von 5 mm). Den Scheibenstossteller mit dem entsprechenden Lager entfernen und den Schubteller der Kupplung. Die Kupplungsscheiben herausziehen.



Desmontaje embrague
Sacar los seis tornillos de finca resortes embrague (llave de 5 mm) en sentido cruzado y gradualmente. Remover el plato empluia discos con el relativo cojínete y la placa mando embrague. Extraer los discos.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Estrarre l'asta comando frizione.
Raddrizzare la linguetta di sicurezza della rosetta, rimuovere il dado (chiave da 27 mm) utilizzando l'attrezzo smontaggio frizione (n. codice 8000 79015).
Rimuovere la rosetta, il mozzo, la rosetta dentata, la campana frizione e la bussola.



Remove the clutch control rod.
Bend back tabs of the hub washer holding the clutch hub nut (27 mm wrench), remove the nut using the clutch disassembly tool (code no. 8000 79015).
Remove the washer, the clutch hub, the grooved washer, the clutch housing and the bushing.

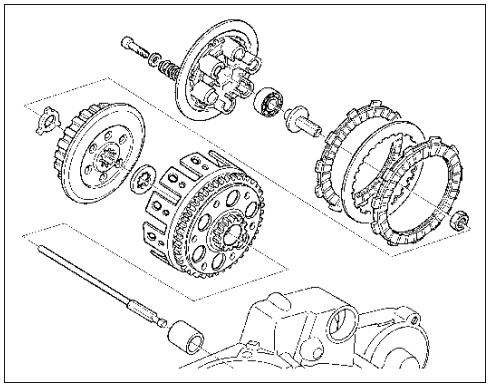
Extraire la tige de commande embrayage.
Redresser la clé de la rosette, enlever le ecrou (clé de 27 mm) en utilisant l'outil démontage embrayage (nr. code 8000 79015).
Enlever la rondelle, le moyeau, la rondelle dentelée, la cage d'embrayage et la douille.

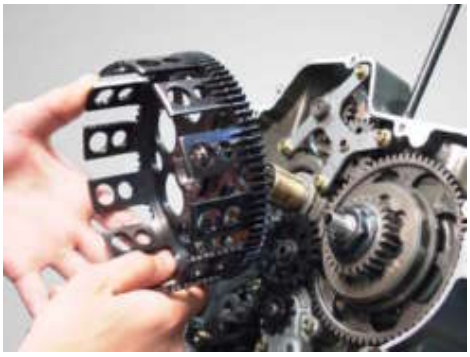


Den Stab der Kupplung Herausziehen.
Die Scheibe geradem achen, die Mutter (Schlüssel von 27 mm) das Werkzeug Zerlegung Kupplung benutzend (Code Nr 8000 79015), entfernen.
Die Scheibe, die Kupplungstrommel, die Zahn Scheibe, den Kupplungskorb und die Buchse entfernen.

Extraer el asta mando embrague.
Enderezar la lengüeta de seguridad de la arandela, remover la tuerca (llave de 27 mm) utilizando el utensilio desmontaje embrague (n. codigo 8000 79015).
Remover la arandela, el cubo porta discos, la arandela dentada, la campana embrague y el manguito.

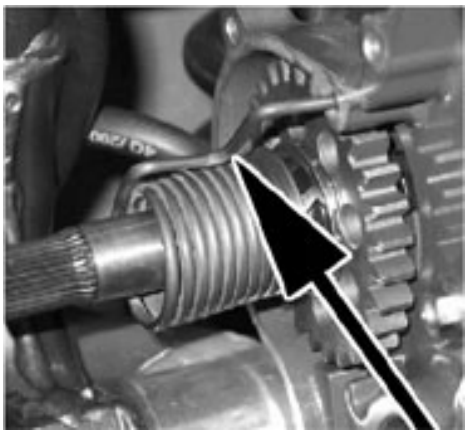






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



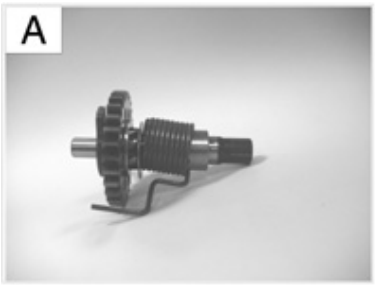
Smontaggio componenti avviamento a pedale (TE)
Sganciare la molla dal carter e togliere il gruppetto alberino completo (A). Rimuovere l'anello elastico e l'ingranaggio rinvio avviamento.

Kick start components disassembly (TE)
Release spring from seat on crankcase and remove kick starter shaft assy (A). Remove circlip and starting idle gear.

Démontage composants démarrage à pédale (TE)
À ce point, est nécessaire d'effectuer la substitution de quelques composants du groupe démarrage à pédale.

Abmontierung und Ersatz der bildenden Details der Anlasserpedal (TE)
Das Feder vom Kurbelgehäuse und die Welle Kpl (A) abnehmen. Die Stopring und die Zähnrader der Verschiebung Anlasser abnehmen.

Desmontaje y substitución particulares del grupo arranque a pedal (TE)
Desenganchar el resorte del cárter y sacar el grupo eje completo (A). Sacar el anillo de sujeción y el engrenaje del rinvio arranque.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio gruppo avviamento elettrico
Togliere le quattro viti che fissano la piastra ritegno ingranaggi avviamento (chiave da 8 mm) e rimuovere quest'ultima.



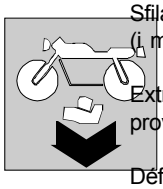
Electric starting system disassembly
Remove the four fastening screws (8 mm wrench) and starting gears retaining plate.

Démontage groupe démarrage électrique
Enlever les quatre vis qu'ils fixent la plaque retenue engrenages démarrage (clé de 8 mm) et enlever cette dernière.

Abmontierung der Elektrischeranlassergruppe
Die vier Schrauben abnehmen (Schlüssel von 8 mm), daß sie die Platte von Halten der Anlasserzahnrad befestigen und die Platte entfernen.



Desmontaje grupo arranque electrico
Sacar los cuatro tornillos que fijan la placa retención engranajes arranque (llave de 8 mm) y remover este última.



Sfilare gli ingranaggi dell'avviamento e del rinvio avviamento.
(i modelli 400-450-510 sono provvisti di frizione anticontraccolpo).

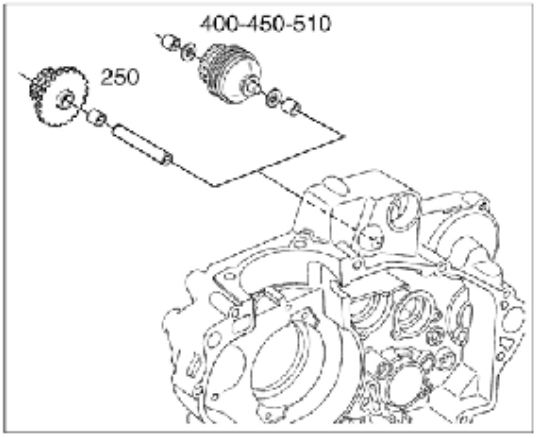


Extract the starting gear and starting idle gear (400-450-510 models are provided with an anti-kick back clutch).

Défiler les engrenages du démarrage et du renvoi démarrage.
(les modèles 400-450-510 est pourvu de friction contre le recul).

Die Anlasserzahnrad und die Zähnrader der Verschiebung Anlasser ausfädeln (das Modellen 400-450-510 sind mit Kupplung gegen den Rückschlag begabt).

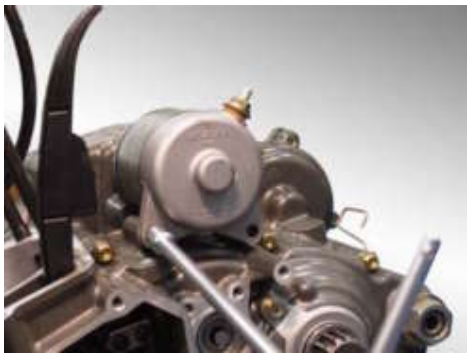
Desfilar los engranajes del arranque y del rinvio arranque.
(los modelos 400-450-510 son provistos de fricción contra el rebote).





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Togliere le due viti (chiave da 8 mm) ed estrarre il motorino di avviamento.

Remove the two fastening screws (8 mm wrench) and extract the starting motor.

Enlever les deux vis (clé de 8 mm) et extraire le moteur de démarrage.

Die zwei Schrauben abnehmen (Schlüssel von 8 mm) und den Motor herausziehen.

Sacar los dos tornillos (llave de 8 mm) y extraer el motor de arranque.



Smontaggio pompa olio
Togliere con una pinza a punta l'anello di fermo dell'ingranaggio rinvio pompa olio ed estrarre l'ingranaggio.
Togliere le tre viti di fissaggio (chiave da 8 mm) ed estrarre il corpo pompa, la guarnizione, le due bussole e la pompa olio.

Oil pump disassembly
Using pointed pliers, remove the oil pump idle gear circlip, then the idle gear.
Remove the three fastening screws (8 mm wrench) and extract: the oil pump body, the gasket, the two bushes and the oil pump.

Démontage pompe huile
Enlever avec une pince à la pointe la bague de tenue de l'engrenage de renvoi pompe huile et puis extraire l'engrenage.
Enlever les trois vis de fixation (clé de 8 mm) et extraire le corps pompe, la garniture, les deux douilles et la pompe huile.



Abmontierung der Ölpumpe
Mit ein Zangen zu Spitze der Dichtring vom Zahnrad von Verschiebung der Ölpumpe und das Zahnrad herausziehen.
Die drei Schrauben von Befestigung abnehmen (Schlüssel von 8 mm) und den Körper von der Pumpe, der Dichtung, den zwei Buchsen und der Ölpumpe herausziehen.

Desmontaje bomba aceite
Sacar con una pinza a punta el anillo de finca del engranaje rinvio bomba aceite y despues extraer el engranaje.
Sacar los tres tornillos de fijado (llave de 8 mm) y extraer el cuerpo bombea, la junta, los dos manguitos y la bomba aceite.





Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

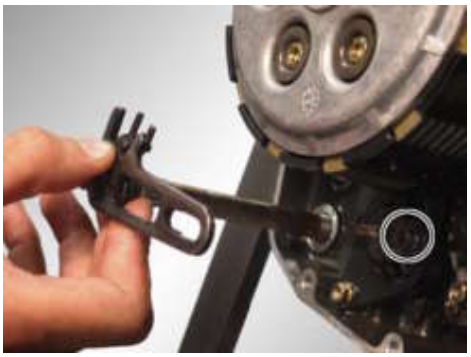
http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio leva cambio e gruppo selettore
Per facilitare il rimontaggio, contrassegnare la posizione della leva cambio a mezzo di un riferimento sull'albero. Togliere la vite fissaggio leva cambio (chiave da 8 mm) e rimuovere quest'ultima dall'albero comando selettore. Sfilare dal lato destro l'albero comando selettore cambio e la bussola dal rocchetto.



Gear control pedal and gear shifter disassembly
Make a mark on the shaft showing the position of the gear control pedal to make the reassembly easier. Remove the fastening screw (8 mm wrench) and the gear control pedal from the gear shifter shaft. Extract, from the R.H.S., the gear shifter shaft and the bushing from the ratchet wheel.

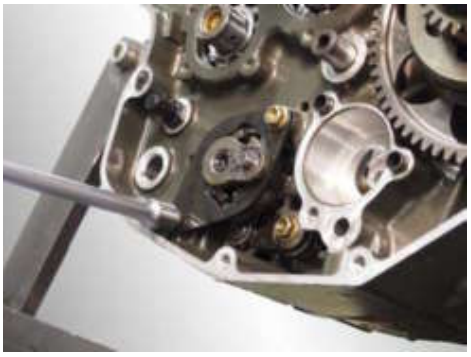
Démontage levier commande boite de vitesse et groupe sélecteur
Pour faciliter le remontage, marquer la position du levier commande boite de vitesse en utilisant une référence sur l'arbre. Enlever la vis de fixation du levier (clé de 8 mm) et enlever cette dernière de l'arbre de commande sélecteur. Défiler du côté droit l'arbre de commande sélecteur et la douille de le rochet.



Abmontierung des Getriebeschalthebels und der Getriebegruppe
Um die Remontage zu erleichtern, die Position des Schalthebels mit einem Bezug auf die Welle. Die Schraube von Befestigung des Schalthebels abnehmen (Schlüssel von 8 mm) und vom Waehlerwelle den Hebel entfernen. Von der rechten Seite den Waehlerwelle und die Buchse von der Spule.

Desmontaje palanca del cambio y grupo selector
Para facilitar el reensamblaje, contraseñar la posición de la palanca cambio a medio de una referencia sobre el eje. Sacar el tornillo fijado palanca cambio (llave de 8 mm) y remover este última del eje mando selector. Desfilar del lado derecho el eje mando selector cambio y el manguito del piñon.

Togliere le due viti che fissano la piastra ritegno gruppo selettore e rimuovere quest'ultima ed il rocchetto.



Remove the two fastening screws, the gear shifter retaining plate and the ratchet wheel.

Enlever les deux vis qu'ils fixent la plaque retenue groupe sélecteur et enlever cette dernière et le rochet.

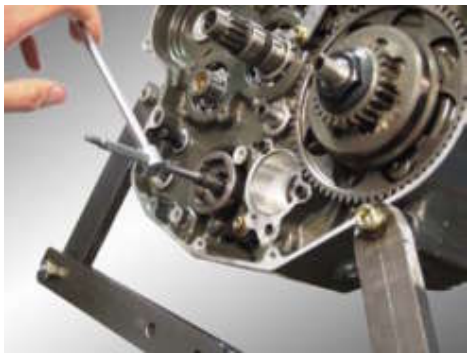
Die zwei Schrauben abnehmen, daß sie die Platte befestigen von hält Waehlergruppe und die Platte und die Spule entfernen.

Sacar los dos tornillos que fijan la placa grupo selector y remover este última y el piñon.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rimuovere il perno fissaggio tamburo selettore (chiave da 5 mm).
Togliere la vite fissaggio saltarello fissa marce e rimuovere quest'ultimo unitamente alla molla. Fare attenzione a non perdere il rullino.

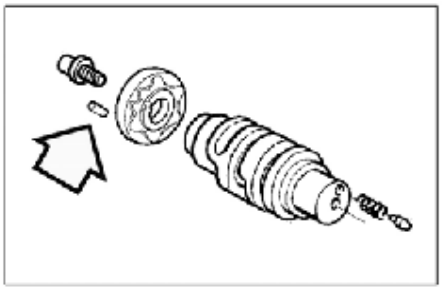
Remove the gear shifter drum fastening bolt (5 mm wrench).
Remove the fastening screw and the gears pawl together with its spring. Pay attention for not to lose the roller.

Enlever le pivot fixation tambour sélecteur (clé de 5 mm).
Enlever la vis fixation du cliquet fixe marches et enlever ce dernier de concert au ressort. Faire attention à ne pas perdre l'aiguille.

Die Stütze von Befestigung von der Trommel des Waehler (Schlüssel von 5 mm).
Die Schraube von Befestigung des Sturmhaken abnehmen und dieses letzte mit der Feder entfernen. Aufpassen, zu der Rolle nicht verlieren.



Remover el perno fijado tambor selector (llave de 5 mm).
Sacar el tornillo fijado saltarelo fija marchas y remover juntamente este último al resorte. Tener cuidado con no perder el rodillo.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio ingranaggio conduttore trasmissione primaria
Interporre uno spessore di alluminio tra i denti dell'ingranaggio della ruota libera (per evitarne la rotazione), allentare il dado di fissaggio dell'ingranaggio (chiave da 27 mm, dado con filettatura sinistra).



Primary trasmission driving gear disassembly
Place an aluminium shim between the teeth of the free-wheel gear (in order to prevent its rotation) and loosen the fastening nut (27 mm wrench, left side thread nut).

Démontage l'engrenage conducteur transmission primaire
Interposer une épaisseur d'aluminium entre les dents de l'engrenage de la roue libre: pour en éviter la rotation, desserrer le ecrou (clé de 27 mm, ecrou avec liseré gauche) de fixation de l'engrenage .

Abmontierung des Hauptantriebsrads
Eine Dicke aus Aluminium zwischen die Zähne vom Zahnrad des Freilaufes (um die Rotation zu verhindern) dazwischenlegen, die Mutter von Befestigung des Zahnrades (Schlüssel von 27 mm, Mutter mit linkes Gewindeschneiden) lockern.



Desmontaje engranaje conductor transmisión primaria
Interponer un espesor de aluminio entre los dientes del engranaje de la rueda libre (para evitar de ello la rotación), aflojar la tuerca de fijado del engranaje (llave de 8 mm, tuerca con fileteado izquierda).

Rimuovere l'ingranaggio conduttore e la ruota libera (400-450-510: contrassegnare il senso per il rimontaggio), l'ingranaggio della ruota libera, il cuscinetto, la rosetta ed il distanziale.



Remove the driving gear and the free-wheel (400-450-510: mark the reassembly direction), the free-wheel gear, the needle bearing, the washer and the spacer.

Enlever l'engrenage conducteur et la roue libre (400-450-510: marquer le sense de remontage), l'engrenage de la roue libre, le roulement, la rondelle et le entretoise.

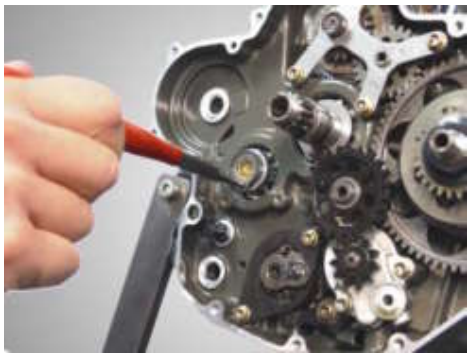
Das Zahnrad und den Freilauf entfernen, das Zahnrad vom Freilauf (400-450-510: de Sinn von Remontage auszeichnen), dem Lager, der Scheibe und dem Distanzstück.

Remover el engranaje conductor y la rueda libre (400-450-510: contraseñar el sentido de reensemblaje), el engranaje de la rueda libre, el cojínete, la arandela y el separador.



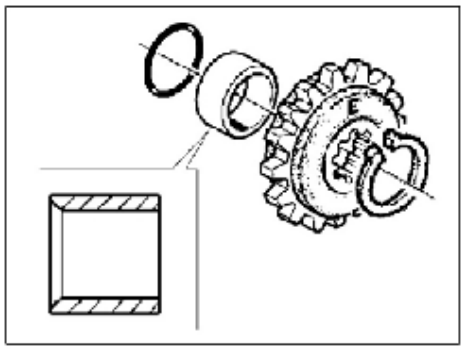
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

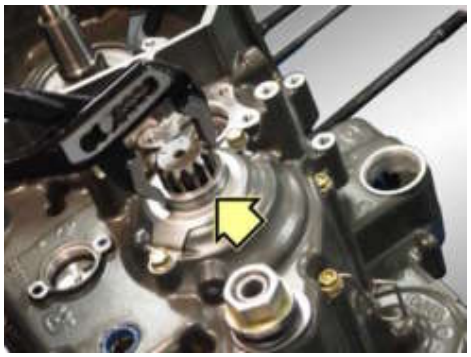


Smontaggio basamento
Crankcase disassembly
Démontage carter
Abmontierung des Kurbelgehäuses
Desmontaje bancada

Rimuovere l'anello elastico dall'albero secondario (lato Dx).
Remove the circlip from the secondary shaft (R.H.S.).
Enlever la bague élastique de l'arbre secondaire (côté droit).
Vom Vorgelegewelle (rechte Seite) den Sprengring entfernen.
Remover el anillo elástico del eje secundario (sobre el lado derecho).



Togliere l'anello elastico del pignone dall'albero secondario ed il pignone.
Remove the drive sprocket circlip and the drive sprocket from the secondary shaft.
Enlever la bague élastique du pignon de l'arbre secondaire et le pignon.
Dem Vorgelegewelle und dem Ritzel den Sprengring des Ritzels entziehen.
Sacar el anillo elástico del piñón del eje secundario y el piñón.



Estrarre il distanziale del pignone.
Extract the drive sprocket spacer.
Extraire le entretoise du pignon.
Den Distanzstück des Ritzels herausziehen.
Extraer el separador del piñón.



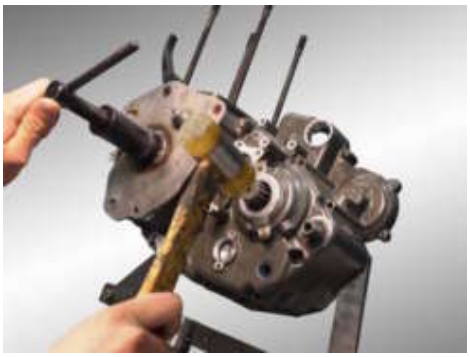
Rimuovere le dodici viti dal carter sinistro (chiave da 8 mm).
Remove the twelve screws from the L.H. crankcase side (8 mm wrench).
Enlever les douze vis du carter gauche (clé de 8 mm).
Vom linken Gehäusehäalfte die zwölf Schrauben entfernen (Schlüssel von 8 mm).
Remover los doce tornillos del semicárter izquierdo (llave de 8 mm).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

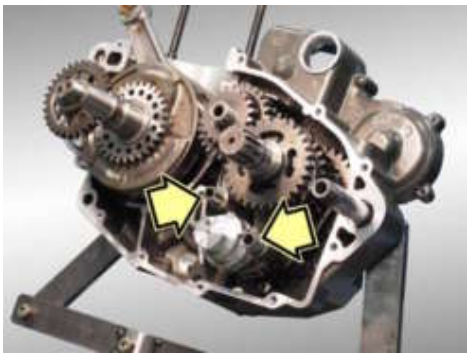
Applicare l'attrezzo separatore semicarters (codice 1517 94702) nei fori del coperchio volano ed estrarre il semicarter sinistro.
Durante questa fase picchiettare ad intervalli con un martello di gomma l'albero secondario per evitare impuntamenti del semicarter.



Fix the crankcase puller (code no. 1517 94702) in the holes of the flywheel cover and pull off the L.H. crankcase side.
During this operation, lightly strike the secondary shaft at intervals using a rubber hammer to avoid the crankcase from getting stuck.

Appliquer l'outil séparateur demi-carters (nr. code 1517 94702) dans les trous du couvercle du volant et extraire le demi-carter gauche.
Pendant cette phase moucheter aux entractes avec un marteau de gomme l'arbre secondaire pour éviter blocages du demi-carter .

Den Auszieher des Kurbelgehäuses (Kode n° 1517 94702) in den Löchern vom Deckel des Schwungrades und den linken Gehäusehäalfte herausziehen.
Während dieser Phase zu Abständen mit einem Hammer aus Gummi der Vorgelegewelle um zu vermeiden, daß der Gehäusehäalfte sich Block.



Aplicar el utensilio separador de los semicárters código n° (1517 94702) a los agujeros de la tapa volante y extraer el semicárter izquierdo.
Durante esta fase martillear a intervalos con un martillo de goma el eje secundario para evitar bloqueos del semicárter.

Smontaggio gruppo cambio
Togliere i perni delle forcelle comando cambio, le forcelle ed il tamburo selettore in modo che i pezzi non interferiscano tra loro (le immagini che seguono indicano la sequenza di smontaggio ottimale).
(Perno forcelle albero secondario).
(Forcelle albero secondario).



Gearbox disassembly
Remove the fork pins, the forks and the selector drum so they do not interfere with each other: the following pictures show the correct disassembling sequence.
(Secondary shaft fork pin).
(Secondary shaft forks).

Démontage groupe change vitesses
Enlever les pivots des fourches de commande vitesse, les fourches et le tambour sélecteur de manière que les bouts n'interfèrent pas entre eux (les images qui suivent indiquent la séquence de démontage optimal).
(Pivot fourches de l'arbre secondaire).
(Fourches de l'arbre secondaire).



Abmontierung der Getriebegruppe
Die Getriebegabelzapfen, die Getriebegabel und den Wählertrommel aufpassend, daß diese Elemente nicht zwischen ihnen sich einmischen (zeigen die Bilder, die folgen, auf die korrekte Reihenfolge von Zerlegung).
(Getriebegabelzäpfen des Vorgelegewelle).
(Schaltgabeln des Vorgelegewelle).

Desmontaje grupo cambio
Sacar los pernos de las horquillas mando cambio, las horquillas y el tambor selector de modo que los particulares no interfieran entre ellos. (las imágenes que siguen indican la secuencia de desmontaje optimal).
(Perno horquillas eje secundario).
(Horquillas eje secundario).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



(Perno forcella albero primario).
(Tamburo selettore).
(Forcella albero primario).

(Primary shaft fork pin).
(Selector drum).
(Primary shaft fork).

(Pivot fourche de l'arbre primaire).
(Tambour du sélecteur).
(Fourche de l'arbre primaire).

(Getriebegabelzäpfen des Hauptwelle).
(Trommel des Wählers).
(Schaltgabeln des Hauptwelle).



(Perno horquilla eje primario).
(Tambor selector).
(Horquilla eje primario).



Estrarre gli alberi del cambio.

Extract the primary and secondary shaft assemblies.

Extraire les arbres de change de vitesse.

Wellen entfernen.

Extraer los ejes del cambio.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Smontaggio albero motore e contralbero equilibratura
Posizionare la bussola dell'estrattore sul lato destro dell'albero motore.
Montare l'estrattore sul semicarter ed estrarre l'albero motore picchiettando il contralbero con un martello di gomma per evitare impuntamenti.



Crankshaft and counter balancing shaft disassembly
Place the puller bushing on the R.H.S. of the crankshaft.
Fix the puller on the crankcase half and push out the crankshaft (strike lightly the layshaft with a rubber hammer in order to avoid it from getting stuck).

Démontage arbre moteur et arbre de balancement
Positionner la douille de l'extracteur sur le côté droit de l'arbre moteur.
Monter l'extracteur sur le demi-carter et extraire l'arbre moteur en mouchetant le arbre de balancement avec un marteau de gomme pour éviter blocages.



Abmontierung der Antriebswelle und Worgelegewelle
Die Buchse des Auszieher auf die rechte Seite der Antriebswelle positionieren.
Den Auszieher auf der Gehäusehäalfte montieren und die Antriebswelle den Worgelegewelle mit einem Hammer aus Gummi um Blockierungen zu vermeiden schlagend, herausziehen.

Desmontaje eje motor y contra-eje de equilibrado
Posicionar el manguito del extractor sobre el lado derecho del eje motor.
Montar el extractor sobre el semicárter y extraer el eje motor martilleando el contra-eje con un martillo de goma para evitar bloqueos.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Posizionare l'attrezzo per lo smontaggio dell'ingranaggio rinvio contralbero ed estrarre quest'ultimo.
Place the layshaft idle gear disassembly tool and extract the idle gear.
Positionner l'outil pour le démontage de l'engrenage de renvoi arbre de balancement et extraire ce dernier.
Das Gerät für die Zerlegung vom Zahnrad von Verschiebung des Worgelegewelleed dieses letzte herauszuziehen.
Posicionar el utensilio por el desmontaje del engranaje pospongo contra-eje y extraer este último.



Porre l'albero motore in posizione adatta e rimuovere il perno di biella da uno dei semivolani.
Place the crankshaft in a suitable position and press the crankpin out of one of the crankshaft flywheels.
Mettre l'arbre moteur en position apte et enlever le pivot de bielle d'un des demi-volants.
Die Welle in eine günstige Stellung setzen, ich weiß daß der Kurbelzapfen von einem der Schwungräder entfernt werden kann.
Poner el eje motor en posición apta y remover el perno de biela de uno de los semivolantes.



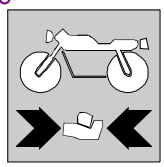
Togliere biella e cuscinetto a rullini dal semivolano, ruotare quest'ultimo e rimuovere il perno di biella.
Remove the connecting rod with the needle bearing from the flywheel then turn the flywheel over half and press out the crankpin.
Enlever bielle et roulement aux bobines du demi-volant, tourner ce dernier et enlever le pivot de bielle.
Die Pleuelstange und das Nadellager abnehmen vom Schwungräder, im Kreise dieses letzte schwingen und den Kurbelzapfen entfernen.
Sacar biela y cojín a carretes del semivolante, girar este último y remover el perno de biela.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

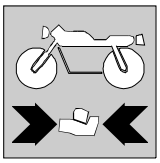
http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

G

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISIÓN DEL MOTOR

http://husqv.forumsactifs.com

Pulizia dei particolari G.5
Accoppiamenti G.5
Testa cilindro G.6
Ripresa sede valvola G.7
Guidavalvola G.10
Sostituzione guidavalvole G.11
Valvola G.12
Molla valvola G.13
Installazione valvole G.15
Controllo del bilanciere G.16
Decompressore avviamento G.17
Albero a camme G.18
Catena e ingranaggi distribuzione G.20
Tendicatena distribuzione G.21
Cilindro G.22
Pistone G.22
Accoppiamento cilindro-pistone G.24
Spinotto G.26
Segmenti G.27
Accoppiamento segmenti-cilindro G.27
Accoppiamento segmenti-cave sul pistone G.28
Accoppiamento spinotto-piede di biella G.29
Gioco radiale testa di biella G.29
Gioco assiale testa di biella G.30
Albero motore G.30
Sostituzione bussola piede di biella G.32
Frizione G.34
Gioco scatola frizione-disco d'attrito G.35
Molla frizione G.35
Pompa olio G.38
Forcelle e ingranaggi selezione marce G.39
Tamburo comando forcelle G.41
Revisione carburatore "MIKUNI" (SMR 400) G.42

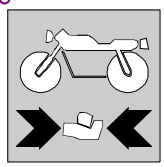
Cleaning of components G.5
Assemblies G.5
Cylinder head G.6
Recutting the valve seats G.7
Valve guides G.10
Replacement of valve guides G.11
Valve G.12
Valve spring G.13
Installation of valves G.15
Inspection of rocker arm G.16
Starter decompressor G.17
Camshaft G.18
Camshaft chain and gearing G.20
Camchain tensioner G.21
Cylinder G.22
Piston G.22
Cylinder-piston fitting G.24
Gudgeon pin G.26
Piston rings G.27
Piston rings/cylinder clearance G.27
Piston ring/Piston rings groove clearance G.28
Gudgeon pin/connecting rod small end clearance .. G.29
Connecting rod big end radial clearance G.29
Connecting rod big end side clearance G.30
Crankshaft G.30
Connecting rod small end bush replacement G.32
Clutch unit G.34
Clutch housing-friction disc clearance G.35
Clutch spring G.35
Oil pump G.38
Gear selector fork and gearing G.39
Selector drum G.41
"MIKUNI" carburetor overhauling(SMR 400) G.42

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISIÓN DEL MOTOR

http://husqv.forumsactifs.com



Nettoyage des pièces	G.5	Reinigen der Bauteile	G.5
Accouplements	G.5	Passungen	G.5
Culasse cylindre	G.6	Zylinderkopf	G.6
Reprise du siège de soupape	G.7	Nacharbeit des Ventilsitzes	G.8
Guide de soupape	G.10	Ventilführung	G.10
Remplacement guides des soupapes	G.11	Ersetzung der Ventilführung	G11
Soupape	G.13	Ventil	G.13
Ressort soupape	G.14	Ventilfeder	G.14
Installation des soupapes	G.15	Ventilinstallation	G.15
Contrôle du culbuteur	G.16	Prüfung des Kipphebels	G.17
Décompresseur de démarrage	G.17	Anlaufdekompressor	G.17
Arbre à cames	G.18	Nockenwelle	G.18
Chaîne et engrenages de distribution	G.20	Kette und Ventilsteuerungsgetriebe	G.20
Tendeur de chaîne de la distribution	G.21	Steuerkettenspanner	G.21
Cylindre	G.22	Zylinder	G.23
Piston	G.22	Kolben	G.23
Accouplement cylindre-piston	G.24	Paarung Zylinder-Kolben	G.25
Tourillon	G.26	Kolbenbolzen	G.26
Segments	G.27	Kolbenringe	G.27
Accouplement segments-cylindre	G.27	Kolbenringe-Zylinder	G.27
Accouplements segments-rainure sur le piston	G.28	Paarung Kolbenringe-Kolbenringzitze	G.28
Accouplement tourillon-douille pied de bielle	G.29	Radialspiel des Pleuelkopfes	G.29
Jeu radial tête de bielle	G.29	Passung Bolzen-Pleuelkopfbuchse	G.29
Jeu axial tête de bielle	G.30	Axialspiel des Pleuelkopfes	G.30
Vilebrequin	G.30	Antriebswelle	G.30
Remplacement douille de pied de bielle	G.32	Ersetzung der Pleuelkopfbuchse	G.33
Groupe d'embrayage	G.34	Kupplungsbaugruppe	G.34
Jeu boîte embrayage, disque de frottement	G.35	Stärke der Reibsscheibe	G.35
Ressorts embrayage	G.35	Kupplungsfeder	G.35
Pompe à huile	G.38	Ölpumpe	G.38
Fourchettes et engrenages de la boîte de vitesse	G.39	Gabeln und Räderpaare zur Gangschaltung	G.40
Tambour de commande de fourchettes	G.41	Trommel der Gabelsteuerung	G.41
Revision carburateur "MIKUNI" (SMR 400)	G.42	Revision des Vergaser "MIKUNI" (SMR 400)	G.42

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

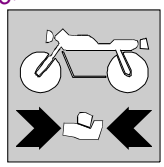
http://husqv.forumsactifs.com

Limpieza de las partes G.5
Acoplamientos G.5
Culata G.6
Fresado asiento válvula G.8
Guía de válvula G.10
Substitución de las guías de válvula G.11
Válvula G.13
Resorte de válvula G.14
Instalación válvula G.15
Control del balancín G.17
Leva descompresor arranque G.17
Eje distribución G.18
Cadena y engranajes distribución G.20
Tensor de cadena de la distribución G.21
Cilindro G.23
Pistón G.23
Acoplamiento cilindro-pistón G.25
Eje del pistón G.26
Segmentos G.27
Acoplamiento segmentos-cilindro G.27
Acoplamiento ranuras de segmento en el pistón G.28
Acoplamiento eje del pistón - pie de biela G.29
Juego radial cabeza de biela G.29
Juego axial cabeza de biela G.30
Eje motor G.30
Substitución manguito pie de biela G.33
Grupo embrague G.34
Juego caja embrague-disco de fricción G.35
Resorte embrague G.35
Bomba de aceite G.38
Horquillas y engranajes seleción marchas G.40
Tambor mando horquillas G.41
Revisión carburador "MIKUNI" (SMR 400) G.42

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Pulizia dei particolari
Tutti i particolari devono essere puliti con benzina ed asciugati con aria compressa.
Durante questa operazione si sviluppano vapori infiammabili e particelle di metallo possono essere espulse ad alta velocità; si raccomanda pertanto di operare in un ambiente privo di fiamme libere o scintille e che l'operatore indossi occhiali protettivi.

Cleaning of components
All component must be cleaned with petrol and dried with compressed air.
During this operation inflammable vapours burst out and metal particles may be violently ejected. Consequently, it is recommended to work in a room free from bare flames or sparks and that the operator wears goggles.

Nettoyage des pièces
Nettoyer toutes les pièces de l'essence et les essuyer avec de l'air comprimé.
Pendant cette opération des vapeurs inflammables peuvent se développer et des particules métalliques être éjectées à haute vitesse. On recommande de travailler dans un milieu sans flammes libres ou étincelles; en outre, l'opérateur doit porter des lunettes de protection.

Reinigen der Bauteile
Alle Bauteile mit Benzin reinigen und mit Druckluft trocknen.
Während dieser Operation bilden sich entflammbare Dämpfe und Metallpartikel können bei hoher Geschwindigkeit ausgestossen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass in flammen- und funkenfreien Raümen gearbeitet werden soll, und dass der Bedienmann eine Schutzbrille tragen muss.

Limpieza de las partes
Todas las partes tienen que limpiarse con bencina y secarse con aire comprimido.
Durante esta operación se desarrolan vapores inflamables y pueden ser expulsadas a grand velocidad partículas de metal; por lo tanto se recomienda trabajar en un ambiente en que no haya llamas libres o chispas y que el, operador use gafas de protección.

Accoppiamenti
Per consentire al motore di funzionare nelle migliori condizioni, dando quindi il massimo rendimento, è indispensabile che tutti gli accoppiamenti rientrino nelle tolleranze prescritte. Un accoppiamento "stretto" è infatti causa di grippaggi non appena gli organi in movimento si scaldano; mentre un accoppiamento "largo" causa vibrazioni che, oltre ad essere fastidiose, accelerano l'usura dei particolari in movimento.

Assemblies
For a good and efficient engine operation, it is essential that all assemblies are within the tolerances prescribed. In fact, a "close" assembly causes seizures as soon as the moving members heat up; while a "wide" assembly causes vibrations which in addition to being noisy accelerate the wear of the moving components.

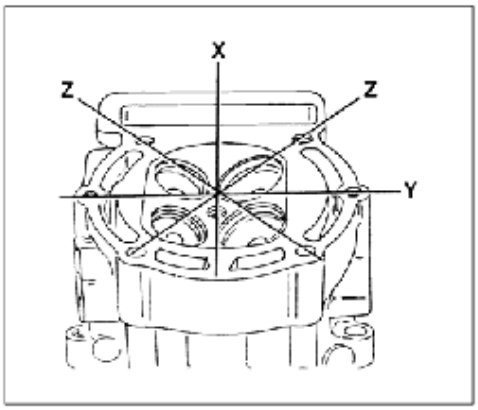
Accouplements
Tous les accouplements doivent être réalisés selon les tolérances spécifiées, afin de permettre au moteur de fonctionner dans ses meilleures conditions et de donner son meilleur rendement. En effet, un accouplement "serré" pourrait causer des grippages lorsque les organes en mouvement se chauffent, trandis qu'on accouplement avec du jeu causerait des vibrations ennuyantes et une usure plus rapide des pièces en mouvement.

Passungen
Zur enwanfreien Funktion des Motors unter besten Bedingungen, d.h. bei voller Leistung, müssen alle Passungen innerhalb der vorgeschriebenen Toleranzen liegen. Eine zu "knappe" Toleranz verursacht gefährliches Festfressen sabald die Bewegungselemente warm werden, während eine "weite" Toleranz Vibrationen erzeugt, die nicht nur störend wirken, sondern auch zum schnelleren Verschleiss der Bewegungsteil führen.

Acoplamientos
Para permitir que el motor funcione en las mejores condiciones, dando por tanto el mayor rendimiento, es indispensable que todos los acoplamientos se encuentren dentro de las tolerancias prescriptas. De hecho un acoplamiento "apretado" causa agarrotamientos en cuanto los órganos en movimiento se calientan; mientras que un acoplamiento "flojo" causa vibraciones que, ademas de ser fastidiosas, aceleran el desgaste de las partes en movimiento.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Testa cilindro
Disincrostare la camera di combustione usando un raschietto arrotondato.

Non usare strumenti aguzzi per non danneggiare sedi valvole e filetto candela.
Controllare la superficie spianata della testa cilindro con un regolo di riscontro e uno spessimetro, effettuando la lettura della distorsione nei punti indicati in figura. Se la lettura supera, in un qualsiasi punto, il limite di servizio, rettificare il piano di appoggio sul cilindro. Distorsione testa: limite di servizio 0,05 mm.

Cylinder head
Remove carbon deposits from the combustion chamber using a rounded scraper.

Do not use a sharp tool to avoid valve seats and spark plug thread damaging.

Check the machined surfaces of the cylinder head using a straight edge and a feeler gauge taking readings at the points shown in the figure. If the reading at any point is greater than the limit prescribed then regrind the contact surface with the cylinder. Cylinder head distortion limit: 0.0019 in.

Culasse cylindre
Décrotter la chambre de combustion avec une racloir arrondi.

Ne pas utiliser instruments pointus pour ne pas endommager les sièges de les soupapes et les filetages de la bougie d'allumage.

Contrôler la surface plane de la culasse cylindre avec une règle de comparaison et un épaisseurmètre en effectuant la lecture de la distorsion dans les points indiqués en illustration. Si la lecture dépasse, dans un point quelconque, la limite de service, rectifier le plan d'appui sur le cylindre. Distorsion culasse: limite de service 0,05 mm.

Zylinderkopfes
Die Verbrennungskammer reinigen und Verkrustungen entfernen, einen abgerundeten Schaber benutzend.

Um keinem des Ventilsitzes und Zündkerze Gewinde zu schaden, keine spitzen Geräte benutzen.

Die plangeschliffene Oberfläche des Zylinderkopfes mit einer Prüfehre und einem Dickenmesser messen; die Verformungen an den aus der Abbildung ersichtlichen Messtellen bestimmen. Überschreitet der Messwert an einer beliebigen Messtelle den zulässigen Wert, so ist die Auflagefläche am Zylinder planzuschleifen. Zylinderkopfverformung: zulässiger Grenzwert 0,05 mm.

Culata cilindro
Desincrustar la cámara de combustión usando una rasqueta redondeada.

No uses instrumentos agudos para no perjudicar las sedes válvulas y el filetado del buja de encendido.

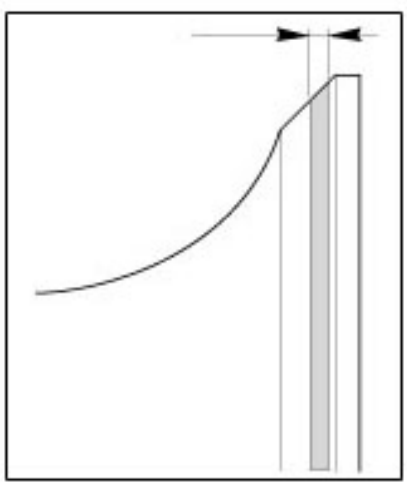
Controlar la superficie allanada de la culata cilindro con una regla de confrontación y un espesímetro, efectuando la lectura de la distorsión en los puntos indicados en figura. Si la lectura supera, en un cualquier punto, el límite de servicio, rectificar el plan de apoyo sobre el cilindro. Distorsión prueba: límite de servicio 0,05 mm.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Ripresa sede valvola
Pulire le valvole da incrostazioni e depositi. Applicare del “Blu di Prussia” alla valvola e ruotarla contro la sede con un tubo di gomma o con altro attrezzo similare.
Togliere la valvola e misurare la larghezza “X” della superficie di contatto. Se detta larghezza fosse superiore a 1,5 mm, la sede dovrà essere ripassata.
La larghezza standard della superficie di contatto della sede è
A = 0,7÷1,0 mm (400); 0,9÷1,1mm (250-450-510) per l’ASPIRAZIONE
A = 0,9÷1,0 mm per lo SCARICO.

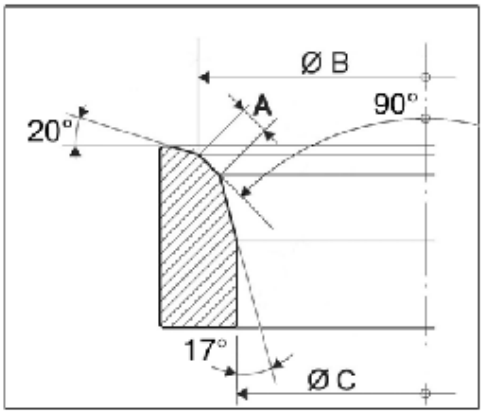


La valvola non può essere smerigliata pertanto, se fosse danneggiata, è necessario sostituirla.

Recutting the valve seats
Clean carbon and deposits from the valves. Apply some “Prussian blue” to the valve face and lap it against the seat with a suitable lapping tool.
Remove the valve and measure the width “X” of the contact surface. If the width exceeds 0.06 in. the seat should be recut.
Standard width of the contact surface is
A = 0,0275÷0,0394 in. (400); 0.0354÷0.0433 in. (250-450-510) for the INTAKE
A = 0,0354÷0,0394 in. for the EXHAUST.

The valve can not be ground. If the valve is damaged replace the valve.

Reprise siège soupape
Nettoyer les soupapes d’incrustations et dépôts. Appliquer du «Bleu de la Prussie» à la soupape et lui tourner contre le siège avec un tuyau de gomme ou avec autre outil similaire.
Enlever la soupape et mesurer la largeur «X» de la surface de contact. Si cette largeur était supérieure aux 1,5 mm, le siège dû été repassée.
La largeur standarde de la surface de contact du siège est
À = 0,7÷1,0 mm (400); 0,9÷1,1mm (250-450-510) pour l’ADMISSION
À = 0,9÷1,0 pour l'ECHAPPEMENT.

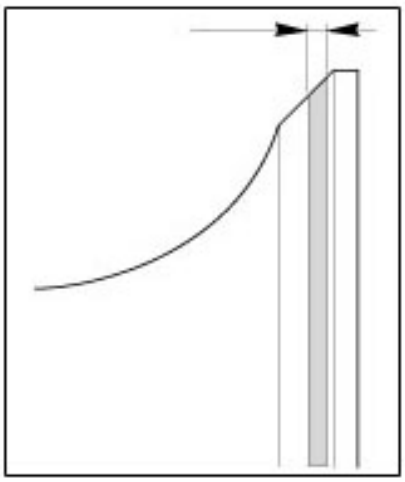


La soupape ne peut pas être meulée donc, si elle était endommagée, il est nécessaire de la remplacer.

Ømm / Ø in.	ASPIRAZIONE / INTAKE/ ADMISSION/ ANSAUGSEITE/ ASPIRACIÓN		SCARICO / EXHAUST/ ECHAPPEMENT/ AUSPUFFSEITE/ ESCAPE	
	250cc	400-450-510cc	250cc	400-450-510cc
B	28,60÷28,65 mm 1,126÷1,128 in.	32,60÷32,65 mm 1,283÷1,285 in.	23,60÷23,65 mm 0,929÷0,931 in.	28,10÷28,15 mm 1,106÷1,108 in.
C	25,5 mm 1,004 in.	29 mm 1,142 in.	20,5 mm 0,807 in.	25 mm 0,984 in.

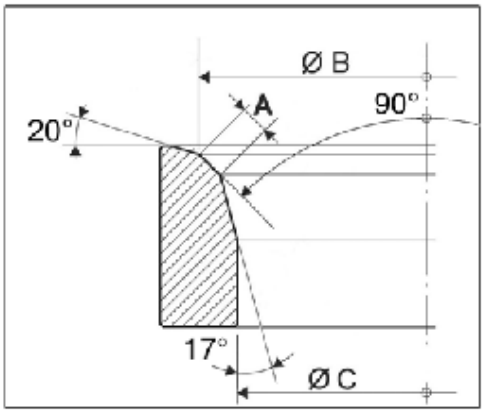
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Nacharbeit des Ventilsitzes
Die Ventile von Verkrustungen und Ablagerungen reinigen. Von das "Blauen von Preußen" zum Ventil anwenden und im Kreise sie gegen den Sitz mit einem Rohr aus Gummi oder mit ander ähnliches Gerät, Das Ventil abnehmen und die Breite der Angriffsfläche „X“ messen. Wenn die Breite über 1,5 mm ist, soll der Sitz nachgearbeitet werden.
Die Standardbreite der Angriffsfläche beträgt
A = 0,7÷1,0 mm (400); 0,9÷1,1mm (250-450-510) für ANSAUGSEITE
A = 0,9÷1,0 für AUSPUFFSEITE.

Das Ventil kann nicht geschliffen werden; wenn sie beschädigt ist, muss sie ersetzt werden.



Fresado sede válvula
Limpiar las válvulas de incrustaciones y depósitos. Aplicar “Azul de Prusia” a la válvula y girarla contra la sede con un tubo de goma o con otro utensilio similar.
Sacar la válvula y medir el ancho “X” de la superficie de contacto. Si dice ancho fuera superior a 1,5 mm, la sede tendrá que ser repasada.
El ancho estándar de la superficie de contacto de la sede es
A = 0,7÷1,0 mm (400); 0,9÷1,1mm (250-450-510) por la ASPIRACIÓN
A = 0,9÷1,0 mm por el ESCAPE.

La válvula no puede ser amolada por tanto, si fuera dañada, es necesario reemplazarla.

Ømm	ASPIRAZIONE / INTAKE/ ADMISSION/ ANSAUGSEITE/ ASPIRACIÓN		SCARICO / EXHAUST/ ECHAPPEMENT/ AUSPUFFSEITE/ ESCAPE	
Ø in.	250cc	400-450-510cc	250cc	400-450-510cc
B	28,60÷28,65 mm 1,126÷1,128 in.	32,60÷32,65 mm 1,283÷1,285 in.	23,60÷23,65 mm 0,929÷0,931 in.	28,10÷28,15 mm 1,106÷1,108 in.
C	25,5 mm 1,004 in.	29 mm 1,142 in.	20,5 mm 0,807 in.	25 mm 0,984 in.

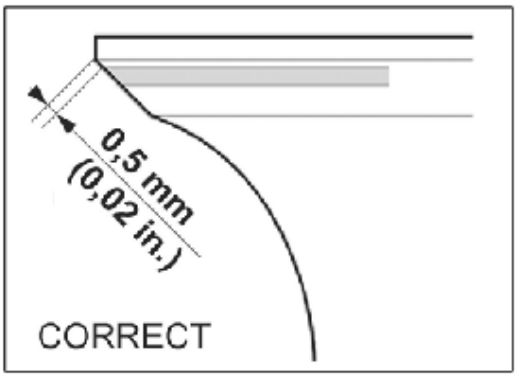
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Controllare la sede della valvola e, qualora fossero visibili tracce di danni, procedere alla ripresa. E' importante che la superficie di contatto sulla valvola si trovi nella giusta posizione. Usare del colore per contrassegnare la posizione della superficie di contatto che deve trovarsi a 0,5 mm dal bordo della valvola.

Check the valve seat, if there are any low spots or other damage, the seat must be recut. It is important that the contact surface on the valve is in the right place on the valve. Use marking colour to determine where is the contact surface. The contact surface should be 0.02 in. from the edge of the valve.

Contrôler le siège de la soupape et, si ils fussent trace visibles de dommages, procéder à la reprise. Et' important que la surface de contact sur la soupape se trouve dans la position juste. Utiliser de la couleur pour marquer la position de la surface de contact qui doit se trouver aux 0,5 mm du bord de la soupape.

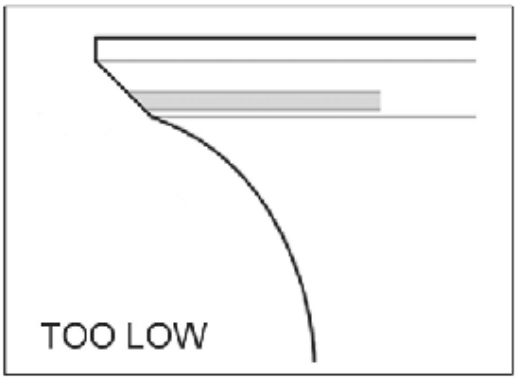


Den Sitz des Ventils kontrollieren, wenn sie beschädigt ist, soll sie nachgearbeitet werden. Es ist wichtig, dass die Angriffsfläche auf dem Ventil in der richtigen Stellung ist. Etwa Farbe benutzen, um die Stellung der Angriffsfläche zu kennzeichnen, die 0,5 mm weit vom Ventilrand sein soll.

Controlar la sede de la válvula y, en caso de que fueran visibles huellas de daños, proceder a el fresado. Es' importante que la superficie de contacto sobre la válvula se encuentra en la justa posición. Usar color para contraseñar la posición de la superficie de contacto que tiene que encontrarse a 0,5 mm del bordo de la válvula.

Se la superficie di contatto fosse troppo bassa, ripassare la sede con le frese da 73° e 45°.

If the contact surface is too low, recut the seat with the 73° and the 45° cutters.



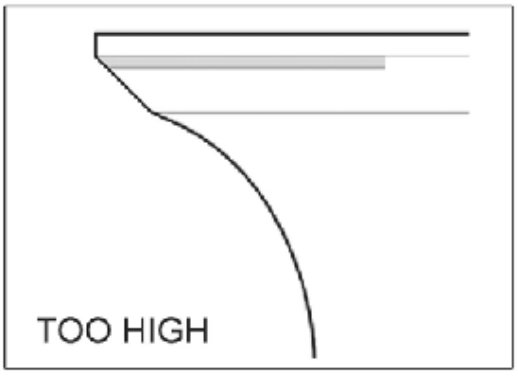
Si la surface de contact basses fosses trop, réviser le siège avec les fraises de 73° et 45°.

Wenn die Angriffsfläche zu viel niedrig ist, den Sitz mit den 73° und 45° Fräsern nacharbeiten.

Si la superficie de contacto fosos demasiado bajos, repasar la sede con las fresas de 73° y 45°.

Se la superficie di contatto fosse troppo alta, ripassare la sede con le frese da 20° e 45°. Accertarsi che la larghezza della superficie sia esatta.

If the contact surface is too high, recut the seat with the 20° and the 45° cutters. Make sure that the width of the contact surface is correct.



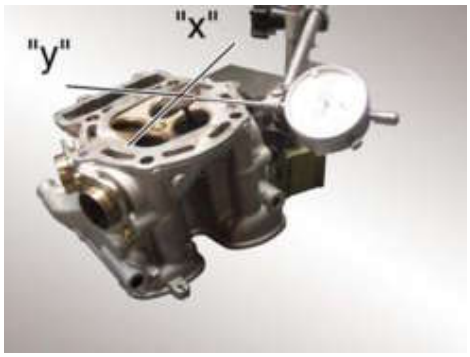
Si la surface de contact fosses hautes trop, réviser le siège avec les fraises de 20° et 45°. S'assurer que la largeur de la surface soit exigée.

Wenn die Angriffsfläche zu hoch ist, den Sitz mit den 20° und 45° Fräsern nacharbeiten. Prüfen, ob die Breite der Fläche richtig ist.

Si la superficie de contacto fosos demasiado altos, repasar la sede con las fresas de 20° y 45°. Cerciorarse que el ancho de la superficie sea exigido.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Guidavalvola
Procedere ad un accurato controllo visivo del guidavalvola.
Per rilevare l'usura dell'accoppiamento tra guida e valvola è necessario misurare il gioco utilizzando un comparatore a quadrante posizionato in modo da determinare il valore del gioco nelle direzioni "x" e "y", perpendicolari l'una all'altra.
Valvola di aspirazione (250-450-510): gioco normale: 0,008÷0,035 mm
Valvola di aspirazione (400): gioco normale: 0,009÷0,033 mm
Limite di servizio: 0,07 mm
Valvola di scarico: gioco normale: 0,012÷0,045 mm
Limite di servizio: 0,07 mm

Valve guides
Carry out a careful visual check of the valve guides.
The valve guides should be checked for wear by measuring the clearance between the valve stem and valve guide; use a dial gauge and measure the clearances on the "x" and "y" axes.
Inlet valve (250-450-510): nominal clearance 0.000315÷0.00138 in.
Inlet valve (400): nominal clearance 0.000354÷0.00130 in.
Wear limit: 0.0275 in.
Exhaust valve: nominal clearance: 0.00047÷0.00177 in.
Wear limit: 0.0275 in.

Guide-soupape
Démarche à un contrôle visuel soigné du guide-soupape.
Pour relever l'usure de l'accouplement entre guide et soupape il est nécessaire de mesurer le jeu en utilisant un comparateur à cadran positionné de façon à déterminer la valeur du jeu dans les directions «x» et «y», perpendiculaires l'un à l'autre.
Soupape d'aspiration (250-450-510): jeu normal: 0,008÷0,035 mm
Soupape d'aspiration (400): jeu normal: 0,009÷0,033 mm
Limite de service: 0,07 mm
Soupape d'echappement: jeu normal: 0,012÷0,045 mm
Limite de service: 0,07 mm

Ventilführung
Eine aufmerksame Sichtprüfung der Ventilführung vornehmen.
Zur Bestimmung des Verschleisses zwischen Führung und Ventil wird das Spiel mit Hilfe einer Messuhr gemessen; die Messuhr wird so positioniert, dass das Spiel in den zueinander senkrechten Richtungen „x" und „y"bestimmt werden kann.
Ansaugventil: Standardspiel (250-450-510): 0,008÷0,035 mm.
Ansaugventil: Standardspiel (400): 0,009÷0,033 mm.
Zulässiger Grenzwert: 0,07 mm
Ablassventil: Standardspiel: 0,012÷0,045 mm.
Zulässiger Grenzwert: 0,07 mm

Guía de válvula
Progreso a un esmerado control visual de la guía de la válvula.
Para notar la usura del acoplamiento entre guía y válvula es necesario medir el juego utilizando un comparador de cuadrante situado de modo que determinar el valor del juego en las direcciones "X" y "y", perpendiculares la una a la otra.
Válvula de aspiración: juego normal (250-450-510): 0,008÷0,035 mm.
Límite de servicio: 0,07 mm
Válvula de escape: juego normal (400): 0,009÷0,033 mm.
Límite de servicio: 0,07 mm

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Sostituzione guidavalvole
Per togliere la guida dalla testa cilindro usare un apposito punzone.
Accertarsi che la testa cilindro non sia danneggiata.



Replacement of valve guides
Use a suitable drift and drive out the guide from the cylinder head.
Make sure that the cylinder head isn't damaged.

Substitution guide-soupape
Pour enlever le guide de la culasse de cylindre utiliser un poinçon spécial.
S'assurer que la culasse ne sois pas endommagée.

Ersetzung der Ventilführung
Eine dazu bestimmen Punze benutzen, um die Führung des Zylinderkopfes abzunehmen.
Sich vergewissern, dass der Zylinderkopf nicht beschädigt ist.



Sustitución guidavalvole
Para sacar la guía de la culata cilindro usar un adecuado punzón.
Cerciorarse que la culata cilindro no sea perjudicada.

Scaldare in forno la testa a 170°C.
Installare la nuova guida dalla sommità della testa, con l'ausilio di un apposito punzone. Prima del montaggio oliare la guida. Montare nuovi anelli di tenuta.

Heat the cylinder in an oven to 170°C (338°F).
Use a suitable drift and install a new valve guide from the top of the cylinder head. Put some oil on the guide before mounting. Mount new seal rings.



Chauffer en four la culasse à 170°C.
Installer le nouveau guide de la sommité de la culasse, avec le secours d'un poinçon spécial. Avant de l'assemblage huiler le guide. Monter nouvelles bagues de tenue.

Den Kopf auf 170°C in Ofen erwärmen.
Die neue Führung von der Spitze des Kopfes installieren mit der Hilfe von einer dazu bestimmen Punze. Vor der Montierung, die Führung einölen. Neue Abdichtungsringe montieren.

Calentar en horno la cabeza a 170°C.
Instalar la nueva guía de la cumbre de la culata, con el auxilio de un adecuado punzón. Antes del montaje aceitar la guía. Montar nuevos anillos de retención.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Usare un apposito alesatore e lubrificare con olio da taglio quando la guida della valvola viene alesata. Ruotare l'alesatore al momento di rimuoverlo, in modo da non provocare delle rigature longitudinali.

Quando si sostituisce la guida, la sede valvola deve essere ripassata.

Use a suitable reamer and cutting oil when the valve guide is reamed. Turn the reamer when it is removed, so that no longitudinal scratches occur.

When a valve guide is replaced, the valve seat must be refaced.

Utiliser un aléseur spécial et lubrifier avec huile de coupe quand le guide de la soupape est alésé. Tourner l'aléseur au moment de l'enlever de façon à ne pas provoquer de réglages longitudinaux.

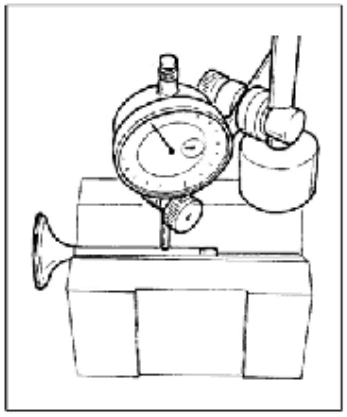
Quand il se substitue le guide, le siège soupape doit être révisée.

Einen dazu bestimmen Reibahle benutzen und mit Schneidöl schmieren, wenn die Führung des Ventils gereibt wird.
Wenn die Reibahle weggenommen wird, soll sie so gedreht werden, dass sie keine Längsrillen verursacht.

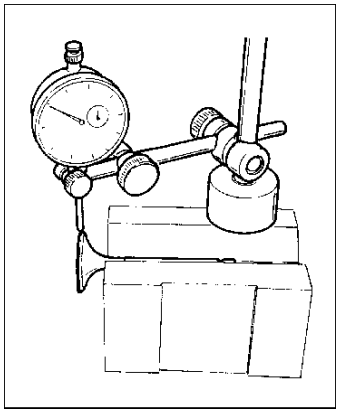
Wenn die Führung ersetzt wird, soll der Ventilsitz achgearbeitet werden.

Usar a un adecuado escariador y lubricar con aceite de corte cuando la guía de la válvula es alesada. Girar el escariador al momento de removerlo, de modo que no provocar renglonaduras longitudinales.

Cuando se sustituye la guía, la sede válvula tiene que ser r epasada.



Valvola
Controllare che lo stelo e la superficie di contatto con la sede valvola siano in buone condizioni. Non devono apparire vaiolature, incrinature, deformazioni o tracce di usura. Eseguire poi le seguenti verifiche:
- Verificare la deviazione dello stelo valvola appoggiandola su di un riscontro a "V" e misurando l'entità della deformazione con un comparatore. (Limite di servizio: 0,05 mm).
- Verificare la concentricità della testa sistemando un comparatore ad angolo retto con la testa e ruotando la valvola su di un riscontro a "V". (Limite di servizio: 0,03 mm).



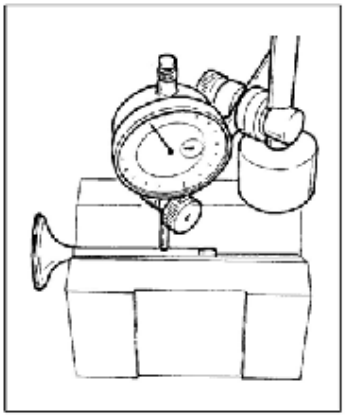
Valve
Check that the valve stem and contact surfaces are in good condition. There should be no pitting, cracks, distortions or signs of wear. Carry out the following checks:
- Check the valve stem for distortion by resting it on a Vee block and measuring the distortion with a comparator. (Wear limit: 0.0019 in).
- Check the concetricity of the valve head by resting an angle comparator against the head and then rotate the valve in a Vee block. (Wear limit: 0.0012 in).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

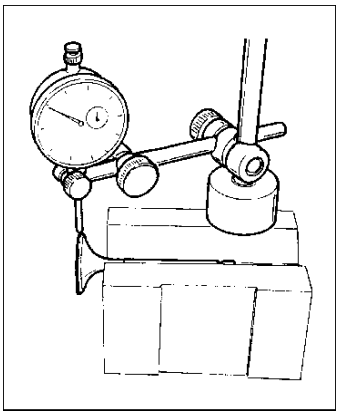
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Soupape
Contrôler que la tige et la surface de contact avec le siège soupape ils soient en bonnes conditions. Ils ne doivent pas apparaître points de roullie, fêlures, déformations ou traces d'usure. Puis exécuter les vérifications suivantes:
- Vérifier la déviation de la tige soupape en l'appuyant sur une comparaison au «V» et en mesurant l'entité de la déformation avec un comparatore. Limite de service: 0,05 mm.
- Vérifier la concentricité de la tête en rangeant un comparatore à l'angle droit avec la tête et en tournant la soupape sur une comparaison au «V». Limite de service: 0,03 mm.



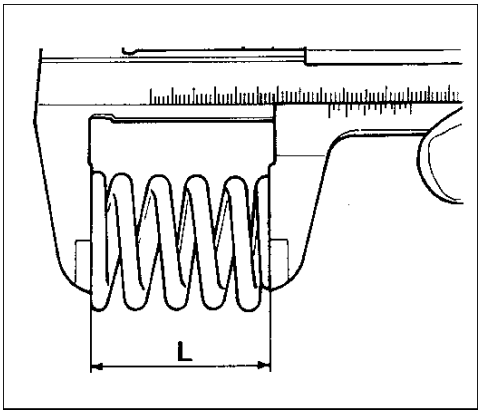
Ventil
Den einwandfreien Zustand des Ventilschafts und der Berührungsfläche mit dem Ventilsitz überprüfen. Kratererscheinunge, Riefen, Risse, Verformungen oder Verschleisserscheinungen dürfen nicht auftreten. Nun führe man folgende Kontrollen
durch:
- den Ventilschaft auf einem "V"-Bezug auflegen und mit Hilfe einer Messuhr auf Verformungen überprüfen.
Zulässiger Grenzwert: 0,05 mm.
- die Konzentrizität des Zylinderkopfes überprüfen, indem man eine Messuhr rechtzinklig auf dem Zylinderkopf positioniert und das Ventil auf dem „V"-Bezug dreht.
Zülassiger Grenzwert: 0,03 mm.



Válvula
Controlar que el vástago y la superficie de contacto con la sede válvula estén en buenas condiciones. No tienen que aparecer porosidades, rajaduras, deformaciones o huellas de usura. Ejecutar luego las siguientes verificaciones:
- Averiguar la desviación del stelo válvula apoyándola sobre de un cotejo a "V" y midiendo la entidad de la deformación con un comparador. Límite de servicio: 0,05 mm.
- Averiguar la concentricidad de la culata arreglando un comparador en ángulo recto con la culata y girando la válvula sobre de un cotejo a "V". Límite de servicio: 0,03 mm.

Molla valvola
Controllare la loro lunghezza libera "L". Se il limite di servizio indicato è superato sostituire le molle.
Molla 250cc: L= 35 mm - Limite di servizio: 33 mm
Molla 400-450-510 cc: L= 43,4 mm - Limite di servizio: 41 mm

Sostituire tutte le molle delle valvole anche se una sola è oltre il limite di servizio.

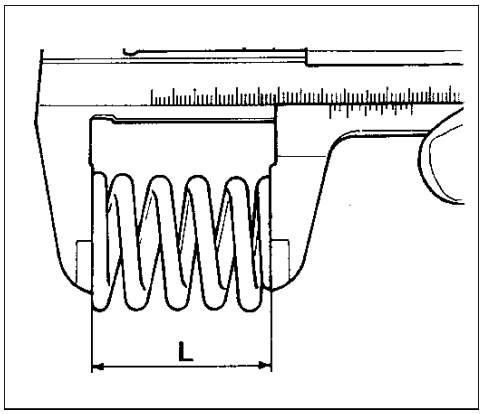


Valve spring
Check the free length "L". If this does not correspond to the prescribed limits then substitute the springs.
250cc spring: L= 1.38 in. - Wear limit: 1.3 in.
400-450-510 cc spring: L= 1.71 in. - Wear limit: 1.6 in.

If it is necessary to change one of the springs then all the other springs should also be changed.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Ressort soupape
Contrôler leur longueur libre «L». Si la limite de service indiqué est dépassée remplacer les ressorts.
Ressort 250cc: L = 35 mm - Limite de service: 33 mm
Ressort 400-450-510 cc: L = 43,4 mm - Limite de service: 41 mm

Remplacer tous les ressorts des soupapes même si une seule est au-delà de la limite de service.

Ventilfeder
Die freie Federlänge „L“ überprüfen; liegt der gemessene Wert über dem zulässigen Grenzwert, so sind die Federn zu wechseln.
Feder 250cc: L= 35 mm - Zülassiger Grenzwert: 33 mm
Feder 400-450-510 cc: L= 43,4 mm - Zülassiger Grenzwert: 41 mm

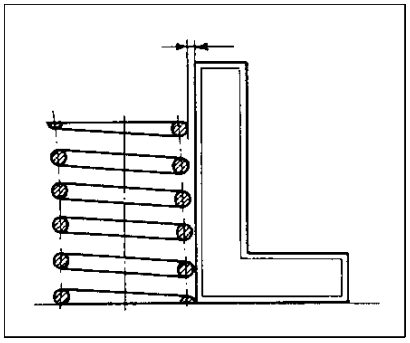
Überschreitet auch nur eine Ventilfeder den zulässigen Grenzwert, so sind sämtliche Federn zu ersetzen.

Muelle válvula
Controlar su largo libre “L”. Si el límite de servicio indicado es superado reemplazar los resortes.
Muelle 250cc: L = 35 mm - Límite de servicio: 33 mm
Muelle 400-450-510 cc: L = 43,4 mm - Límite de servicio: 41 mm

Reemplazar todos los resortes de las válvulas aunque un sola está más allá del límite de servicio.

Controllare l’ortogonalità delle molle valvole.
L’errore non deve superare 1,5 mm per parte.

Check the squareness of the valve springs.
The spring should not deviate by more than 0.059 in. either side.



Contrôler ques les ressorts des soupapes soient bien perpendiculaires.
La faute ne doit pas dépasser 1,5 mm pour partie.

Die senkrechte Ausrichtung der Ventilfedern überprüfen.
Die max. zulässige Abweichung beträgt 1,5 mm pro Seite.

Controlar el ortogonalità de las blandas válvulas.
El error no tiene que superar 1,5 mm por parte.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

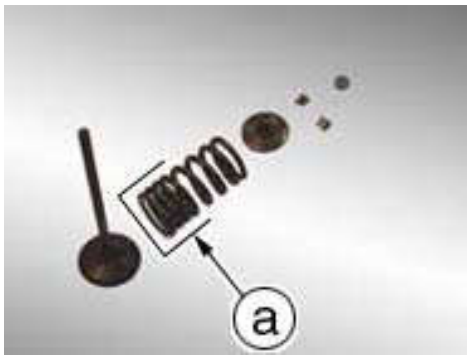
Installazione valvole
Lubrificare con olio le guide e lo stelo delle valvole al momento dell'installazione.
Montare l'anello di tenuta, le molle e lo scodellino.

Installation of valves
Lubricate the valve guides and valve stem with oil when the valve is installed.
Install the seal ring, the springs and the cup.

Installation soupapes
Lubrifier avec huile les guides et la tige des soupapes au moment de l'installation.
Monter la bague de tenue, les ressorts et ils le versent.

Ventilinstallation
Die Führungen und die Spindel der Ventile bei der Installation einschmieren.
Den Abdichtungsring, die Feder und den Teller montieren.

Instalación válvulas
Lubricar con aceite las guías y el vástago de las válvulas al momento de la instalación.
Montar el anillo de retención, los resortes y la cubeta.



a: LATO TESTA
a: CYLINDER HEAD SIDE
a: CÔTÉ CULASSE CYLINDRE
a: ZYLINDERKOPF SEITE
a: LADO CULATA

Usare un apposito attrezzo (fig. A) oppure l'attrezzo codice 8000A1576 (fig. B) per comprimere le molle delle valvole ed installare i semiconi.

Non comprimere più del necessario le molle e non danneggiare la testa cilindro.

Use tools a suitable tool (picture A) or tool code 8000A1576 (picture B) to compress the valve springs and can install halves cones.

Do not compress the valve springs more than necessary. Do not damage the cylinder head.

Utiliser un outil spécial (fig. A) ou l'outil code 8000A1576 (fig. B) pour comprimer les ressorts des soupapes et installer les demi-cône.

Ne pas comprimer plus que le nécessaire les ressorts et ne pas endommager la culasse cylindre.

Um die Feder der Ventile zu drücken und die Kegelstücke zu installieren, Einen dazu bestimmen Werkzeuge (Bild A) oder Werkzeuge 8000A1576 (Bild B) verwenden.

Die Feder nicht mehr als nötig drücken und den Zylinderkopf nicht beschädigen.

Usar un adecuado utensilio (figura A) o bien el utensilio código 8000A1576 (figura B) para comprimir los resortes de las válvulas e instalar los semiconos.

Ya de lo necesario no comprimas los muelles y no perjudiques la culata cilindro.



A



B

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Battere leggermente sullo stelo della valvola con un martello in plastica per posizionare in sede i semiconi.

Il colpo deve essere dato in cima allo stelo, per non scentrare la valvola.

Tap gently on the valve stem with a plastic hammer to make the cotters seat.

Hit straight on the top of the valve stem so that the valve stem doesn't get out of true.

Battre légèrement sur la tige de la soupape avec un marteau en plastique pour positionner en siège les demi-cône.

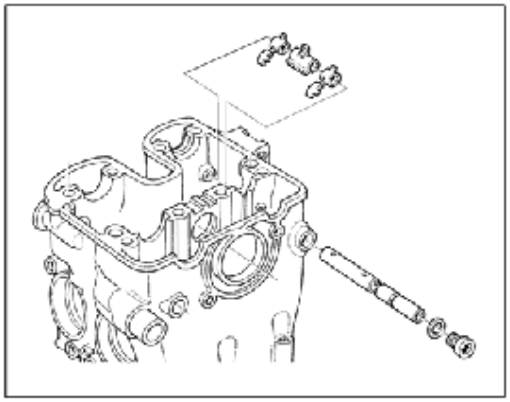
Taper sur la tête de tige pour ne pas excentrer la soupape.

Auf die Ventilspindel leicht mit einem Plastikhammer schlagen, um die Kegelstücke in den Sitz einzuführen.

Den Schlag soll auf der Spitze der Spindel gegeben werden, so das Ventil nicht ausmittig.

Golpear ligeramente sobre el vástago de la válvula con un martillo de plástico para posicionar en sede los semi-conos.

El golpe tiene que ser dado encima del vástago, para no descentrar la válvula.



Controllo del bilanciere
Controllare il gioco tra bilanciere e relativo perno. Misurare il diametro interno del bilanciere e quello esterno del perno calcolando il gioco. Gioco massimo 0,1 mm. Se risulta superiore, sostituire i due bilancieri. Al rimontaggio serrare le viti dei perni a 25 Nm-2,55 Kgm18.4 ft/lb. (+LOCTITE 243).

Inspection of rocker arm
Check the clearance between the rockerarm and the rocker arm shaft. Measure the inner diameter of the rocker arm and the outer diameter of the rocker arm shaft and accurately determine the clearance. Maximum clearance 0.04 in. If greater, replace the two rocker arms. When reassembling tighten rocker-arm axles to 25 Nm-2,55 Kgm18.4 ft/lb. (+LOCTITE 243).

Contrôle du culbuteur
Contrôler le jeu entre culbuteur et pivot relatif. Mesurer le diamètre intérieur du culbuteur et l'extérieur du pivot en calculant le jeu. Jeu maximums 0,1 mm. S'il résulte supérieur, remplacer les deux culbuteurs. Au remontage serrer les vis de les axles de culbuteurs aux 25 Nm-2,55 Kgm18.4 ft/lb. (+LOCTITE 243).

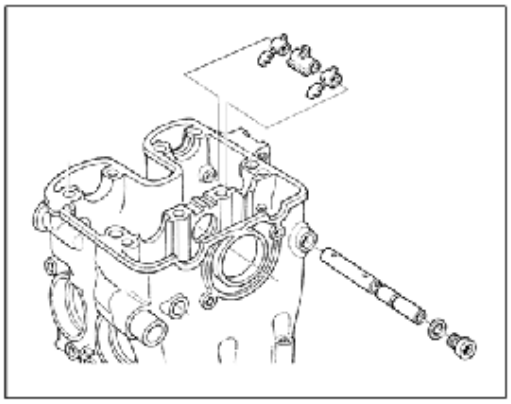


Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Prüfung des Kipphebels
Das Spiel zwischen Kipphebel und Zapfen prüfen. Innendurchmesser des Kipphebels und den Aussendurchmesser des Zapfens messen und dabei das Spiel rechnen. Das maximale Spiel beträgt 0,1 mm. Wenn es höher ist, die zwei Kipphebels ersetzen. Wenn es die Remontage ausführt, die Stützen Befestigungschrauben verschließen zu 25 Nm-2,55 Kgm18.4 ft/lb. (+LOCTITE 243).

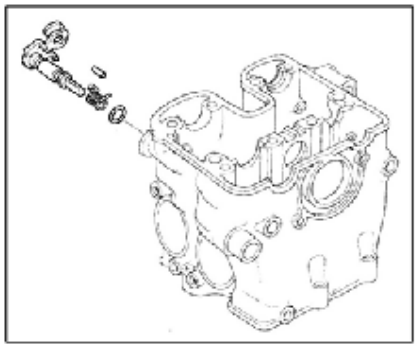


Control del balancín
Controlar el juego entre balancín y relativo perno. Medir el diámetro interior del balancín y aquel exterior del perno calculando el juego. Juego máximo 0,1 mm. Si resulta superior, reemplazar los dos balancines. Al reensamblaje cerrar los tornillos de los balancinos a 25 Nm-2,55 Kgm18.4 ft/lb. (+LOCTITE 243).



Decompressore avviamento
Controllare che il decompressore ruoti liberamente. In presenza di perdite d'olio, sostituire l'anello OR.

Starter decompressor
Check that starter decompressor rotate freely. If there is an oil leak, change the O-ring.



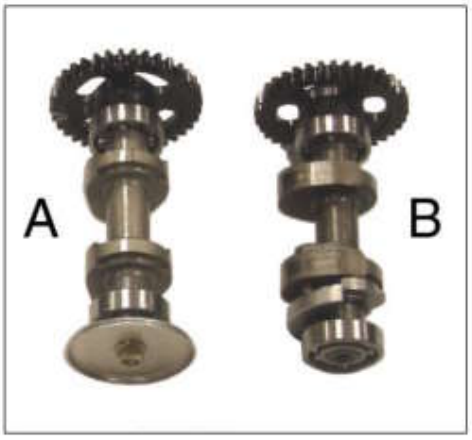
Décompresseur démarrage
Contrôler que le décompresseur tourne librement. En présence de pertes d'huile, remplacer la bague OR.

Anlaufdekompressor
Kontrollieren, daß den Anlaufdekompressor schwingt im Kreise frei. Wenn es Ölverluste gibt, den O-Ring ersetzen.

Descompresor arranque
Controlar que el descompresor gira libremente. En presencia de pérdidas de aceite, reemplazar el anillo OR.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



A. ASPIRAZIONE / INTAKE/ ADMISSION/ ANSAUGSEITE/ ASPIRACION

B: SCARICO / EXHAUST/ ECHAPPEMENT/ AUSPUFFSEITE/ ESCAPE

Albero a camme
Le camme troppo usurate sono spesso la causa di una irregolare messa in fase che riduce la potenza del motore. Inserire l'albero a camme tra due contropunte e con due comparatori verificare la deviazione.
Limite di servizio: 0,1 mm.
Misurare con un micrometro che l'altezza "H" delle camme rientri nei limiti riportati nella tabella a pag. G.19.

Camshaft
Excessively worn cams are often the cause of bad engine timing thus reducing engine power. Insert the camshaft between two references and then check deviation using two comparators.
Wear limit: 0.0039 in.
Measure the cam height "H" with a micrometer: the wear limit may not exceed the value of the schedule on page G.19.

Arbre distribution
Les cames trop usées sont souvent la cause d'une messe irrégulière en phase qu'il réduit la puissance du moteur. Insérer l'arbre aux cames entre deux contropunte et avec deux comparatori vérifier la déviation.
Limite de service: 0,1 mm.
Mesurer avec un micromètre que l'altesse «H» des cames rentre dans les limites reportées dans le tableau au page G.19.

Nockenwelle
Nocken mit zu hohmen Verschleiss sind in vielen Fällen für unregelmässige Phaseneinstellungen verantwortlich, die Motoleistung einschränken. Die Nockenwelle zwischen zwei Reitstockspitzen positioneren und mit Hilfe zweier Messuheren die Abweichtung bestimmen.
Grenzwert: 0,1 mm.
Mit einem Mikrometer, daß die Nocknhöhe messen "H" tritt wieder in die in der Tabelle zu Seite G.19 geeigneten Grenzen ein.

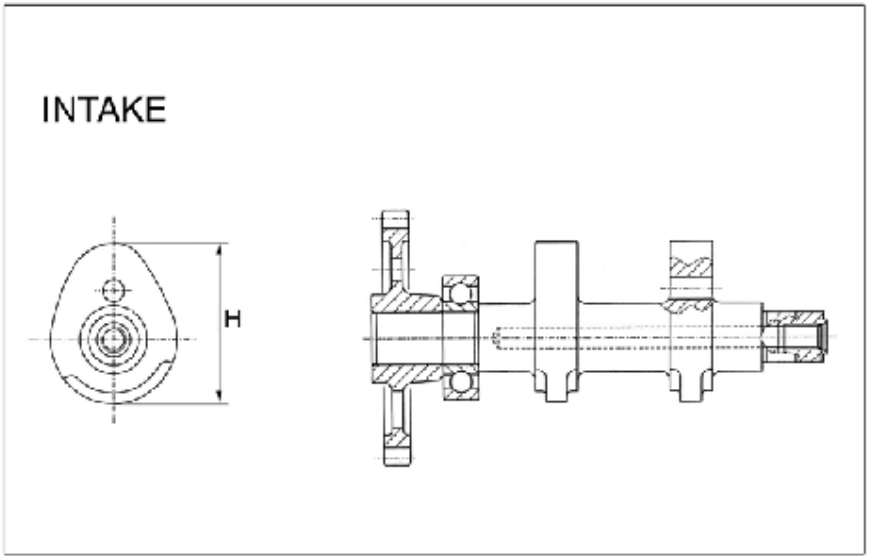
Eje distribución
Los excéntricos demasiado os gastáis a menudo soy el causa de una irregular misa en fase que reduce la potencia del motor. Insertar el eje distribución entre dos contrapuntas y con dos comparadores averiguar la desviación.
Límite de servicio: 0,1 mm.
Medir con un micrómetro que la altura "H" de los excéntricos regresa en los límites indicados en el tablero a la página G.19.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

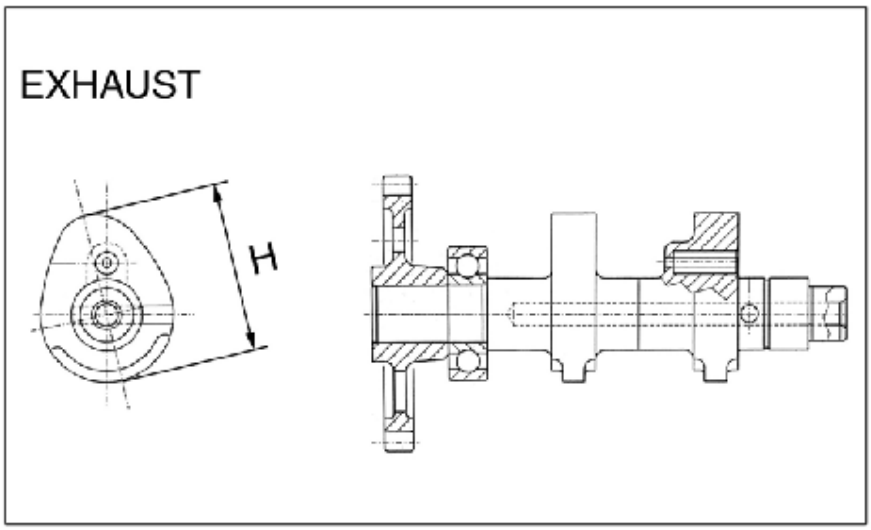
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

A)



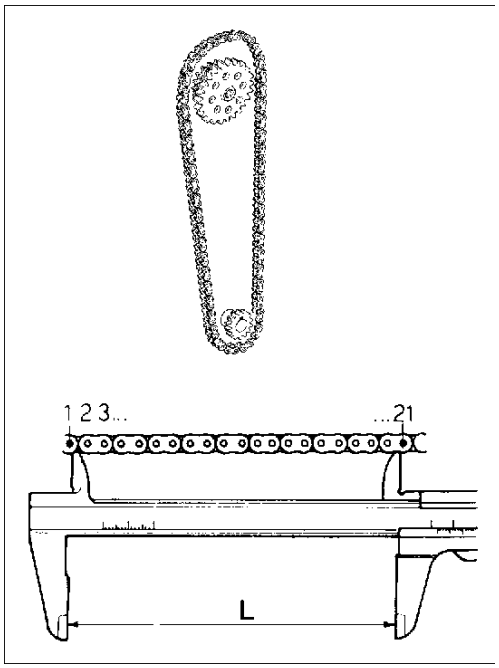
B)



	(a nuovo) (new) (neuve) (neu) (nuevo)	Limite max. Wear limit Limite de service Zulässiger Grenzwert Límite de servicio
H		
A	36,570 mm 1.44 in.	36,250 mm 1.43 in.
B	35,940 mm 1.41 in.	35,600 mm 1.40 in.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Catena e ingranaggi distribuzione
Verificare ad ogni revisione del motore lo stato di usura dei denti degli ingranaggi distribuzione e dei rulli della catena. Se i denti risultano eccessivamente consumati sostituire i tre organi. Verificare, tendendo la catena per togliere ogni allentamento, la lunghezza di 20 passi (21 perni).
Riscontrando una usura oltre il limite prescritto di solo uno dei tre componenti la distribuzione, procedere alla sostituzione di tutti.

Camshaft chain and gearing
At every engine overhaul the wear of the camshaft gear teeth and the chain rollers should be checked. If the teeth are badly worn then replace the three components. Hold the chain taut and check the length of 20 links (21 pins). If any one of three cam drive components is found to be worn then all three components should be replaced.

Chaîne et engrenages distribution
Vérifier à chaque révision du moteur l'état d'usure des dents des engrenages distribution et des roulements de la chaîne. Si les dents résultent excessivement usagées remplacer les trois organes. Vérifier, en tendant la chaîne pour enlever chaque relâchement, la longueur de 20 pas (21 pivots). En relevant une usure au-delà de la limite prescrite de seul un des trois composants la distribution, procéder à la substitution de tous.

Kette und Ventilsteuerungsgetriebe
Bei jeder Motorüberholung den Verschleiss der Ventilsteuerungsverzahnungen und der Kettenrollen überprüfen. Bei unzulässigem Verschleiss der Zähne, die drei Elemente auswechseln. Die Kette spannen und die Länge von 20 Teilungen (21 Zapfen) überprüfen. Bei einem unzulässig hohen Verschleiss auch nur eines dieser drei Elemente, sind alle drei Elemente auszutauschen.

Cadena y engranajes distribución
Averiguar a cada revisión del motor el estado de usura de los dientes de los engranajes distribución y de los rollos de la cadena. Si los dientes resultan excesivamente consumados reemplazar los tres órganos. Averiguar, desdoblando la cadena para sacar cada aflojamiento, el largo de 20 pasos (21 pernos).
Hallando una usura más allá del límite prescrito de sólo una de las tres miembro la distribución, proceder a la sustitución de todo.

"L" STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LÍMITE DE SERVICIO
155,5 mm (6.12 in)	158 mm (6.22 in)

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

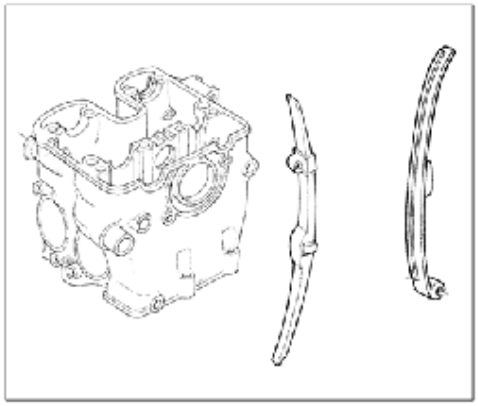
Tendicatena distribuzione
I tendicatena devono essere sostituiti quando il materiale di usura è deteriorato ed è visibile la parte metallica nella zona inferiore dei rilevatori di usura.

Camchain tensioner
The camchain tensioners should be replaced when the wear material is worn through and metal is visible in the bottom of the wear marks.

Tendeur de chaine distribution
Les tendeurs doivent être remplacés quand le matériel d'usure est détérioré et la partie métallique est visible dans la zone inférieure des détecteurs d'usure.

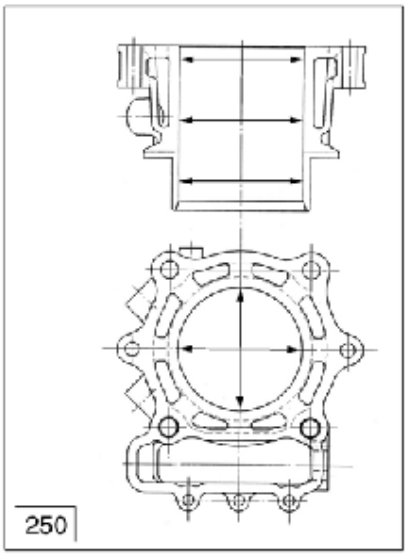
Steuerkettenspanner
Die Kettenspanner sollen ersetzt werden, wenn der Veschleisstoff beschädigt ist unddie metallische Seite im Niederteil der Verschleissfühlgeräte sichtbar ist.

Tensor de cadena distribución
Los tensores de cadena tienen que ser reemplazados cuando el material de usura es deteriorado y es visible la parte metálica en la zona inferior de los detectores de usura.



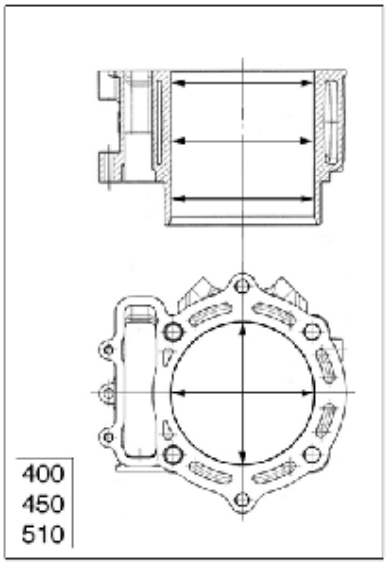
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Cilindro
Controllare che le pareti siano esenti da scalini o striature. Effettuare la misurazione del diametro del cilindro a tre diverse altezze ed in due direzioni a 90° tra loro, ottenendo così il valore di conicità e di ovalizzazione.
Max. conicità (limite di usura): 0,05 mm.
Max. ovalizzazione (limiti di usura): 0,05 mm.
Se il limite di usura supera questi valori, sostituire il cilindro unitamente al pistone; non è possibile rettificare la canna in quanto è stata sottoposta a un trattamento che le conferisce particolare durezza.

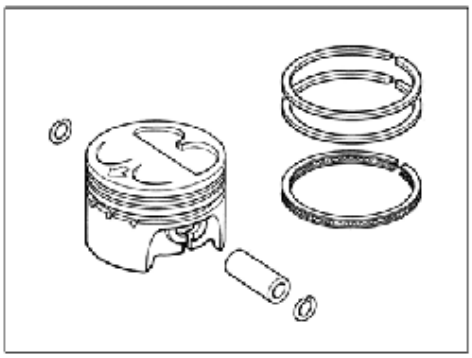
Pistone
Pulire accuratamente il cielo del pistone e le cave dei segmenti dalle incrostazioni carboniose. Procedere ad un accurato controllo visivo e dimensionale del pistone; non devono apparire tracce di forzamenti, rigature, crepe o danni di sorta.



Cylinder
The cylinder liner bore should be completely smooth, without grooving or scoring. To obtain the taper and the ovality of the cylinder liner bore take measurements at three different heights and in two positions at 90° to each other.
Max taper (wear limit): 0.0019 in.
Max ovality (wear limit): 0.0019 in.
If the wear limits are greater than those prescribed, then replace the cylinder with the piston; reboring the cylinder liner is not possible since the cylinder liner has been given a special hardening treatment.

Piston
Thoroughly clean the piston crown and piston ring grooves of any carbon deposits. Carry out a visual check and a measurement check of the piston, there should be no signs of scoring, excessive wear, cracks or other damage.

Cylindre
Contrôler que les parois du cylindre soient parfaitement lisses c'est-à-dire exempté par aspérités ou rayures. Effectuer la mesure du diamètre du cylindre aux trois différentes hauteurs et en deux directions à 90° entre eux, en obtenant ainsi la valeur de conicité et de ovalisation.
Max. conicité (limite d'usure): 0,05 mm.
Max. ovalisation (limites d'usure): 0,05 mm.
Si la limite d'usure dépasse ces valeurs remplacer le cylindre avec le piston; il n'est pas possible de la rectifier la chemise en tout ce qu'elle a été soumise à un traitement qu'il lui confère dureté spéciale.



Piston
Nettoyer soigneusement la partie supérieure du piston et les rainures des segments des incrustations de carbone. Démarche à un contrôle visuel et dimensionnel soigné du piston; ils ne doivent pas apparaître traces de forcements, de rayures, de fendillements ou dommages de sorte.

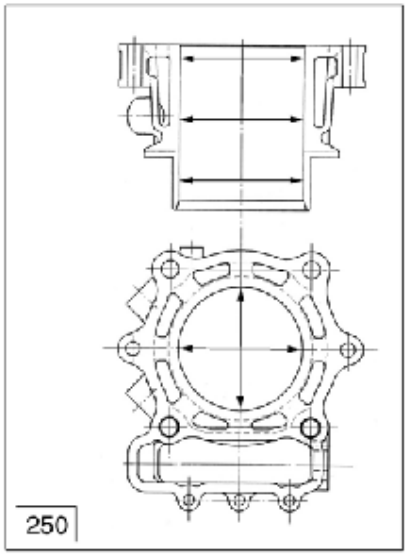
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

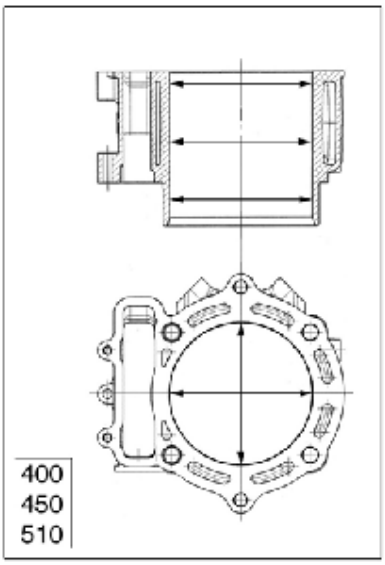
Zylinder
Überprüfen, ob die Wände völlig glatt sind, ohne Riefen und Kratzer. Der Zylinderdurchmesser muss dazu an drei verschiedenen Höhen und in zwei um 90° zueinander verschobenen Richtungen gemessen werden, um die Konizität und die Ovalität zu bestimmen.
Max. Konizität (Verschleissgrenze): 0,05 mm.
Max. Ovalität (Verschleissgrenze): 0,05 mm.
Übersteigt der gemessene Wert die Verschleissgrenze, so ist der Zyliinderbuchse istnicht möglich, da dieser durch eine spezielle Wärmebehandlung gehärtet wurde.

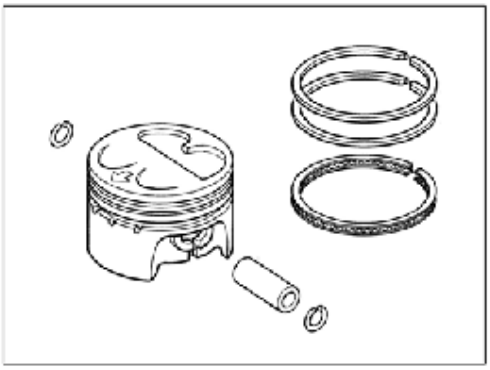
Kolben
Den Kolbenboden und die Kolbenringsitze von Kohlerückständen befreien. Eine sorgfältige Sichtkontrolle und Masskontrolle am Kolben durchführen; Klemmstellen, Kratzer, Risse oder ähnliche Beschädigungen sind nicht zulässig. Bei Einsatz eines neuen Kolbens ist auch der Kolbenbolzen und die Pleuelkopfbuchse auszutauschen.



Cilindro
Contrôle que las paredes del cilindro sean perfectamente lisas, eximido es decir por escalones o estriaciones. Efectúe la medida del diametro del cilindro a tres alturas distintas y en dos direcciones a 90° entre ellas, obteniendo de esta manera el valor de conicidad i de ovalisación.
Máx. conicidad (límite de desgaste): 0,05 mm.
Max. ovalisación (límite de desgaste): 0,05 mm.
Si el límite de desgaste va más allá de estos valores, substituya el cilindro con el pistón ; no es posible rectificar la camisa del cilindro puesto que ha sido sometido a un tratamiento que le confere dureza particular.

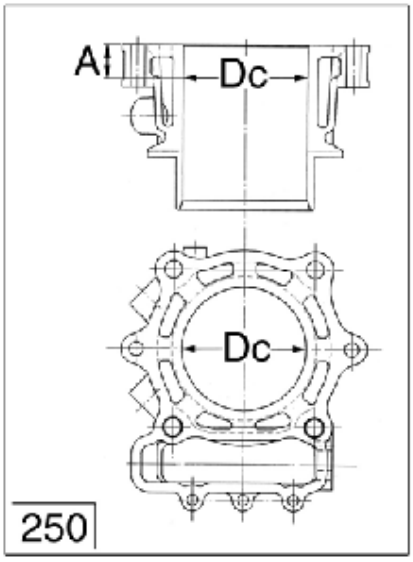
Pistón
Limpie minuziosamente el cielo del pistón y las ranuras de los segmentos quitando las incrustaciones carbonosas. Proceda a un minuzioso control visual y dimensional del pistón; no tienen que aparecer indicios de forzamientos, rayaduras, grietas o daños de cualquier tipo. Al substituir el pistón, hay que substituir también el eje del pistón y el manguito para el pie de biela.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

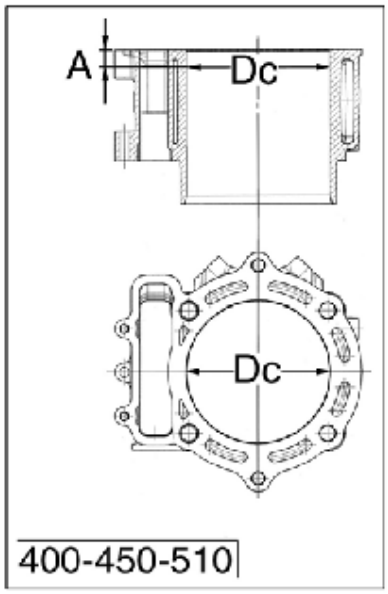


Accoppiamento cilindro-pistone
Diametro canna cilindro
Effettuare la misurazione del diametro interno (Dc), con l'ausilio di un micrometro per diametri interni, alla distanza "A" dalla sommità di 20 mm (250cc) o 10 mm (400-450-510 cc).

Diametro pistone
Rilevare il diametro del pistone (Dp) alla distanza "B" dalla base (6,0 mm. per il mod. 250; 11 mm per i mod. 400-450-510). Il gioco di accoppiamento risulterà = Dc-Dp.

Cylinder piston fitting
The cylinder and piston are supplied matched; if by chance cylinder liners and pistons become mismatched then measure their diameters as follows:
Cylinder liner bore
Use an internal micrometer (Dc) and take the reading at "A" distance from the top 0,80 in. (250cc) or 0.39 in. (400-450-510 cc).

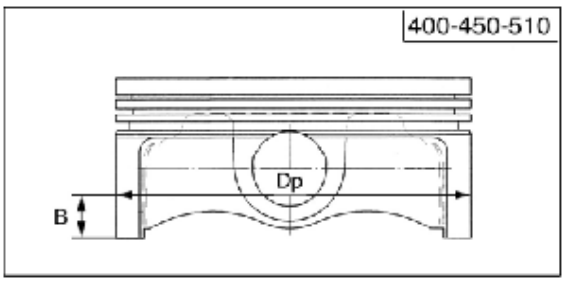
Piston diameter
Measure the piston diameter (Dp) "B" at 0.65 in. for 250 and 0.39 in. for 400-450-510 from the bottom. The clearance is = Dc-Dp.



Accouplement cylindre-piston
Diamètre chemise-cylindre:
Effectuer la mesure du diamètre intérieur (Dc), avec le secours d'un micromètre pour intérieurs, à la distance «À» de la sommité de 20 mm (250cc) ou 10 mm (400-450-510 cc).

Diamètre du piston
Relever le diamètre du piston (Dp) à la distance "B" de la base (6,0 mm. pour le modèle 250; 11 mm pour les modèles 400-450-510). Le jeu d'acouplement sera = Dc-Dp.

MODELLO MODEL MODÈLE MODELLE MODELO	GIOCO (Dc-Dp) CLEARANCE (Dc-Dp) JEU (Dc-Dp) SPIEL (Dc-Dp) JUEGO (Dc-Dp)	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LÍMITE DE SERVICIO
250	0,013÷0,047 mm (0.0005÷0.0018 in)	0,08 mm (0.0031 in)
400-450-510	0,025÷0,061 mm (0.001÷0.0024 in)	0,10 mm (0.004 in)



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

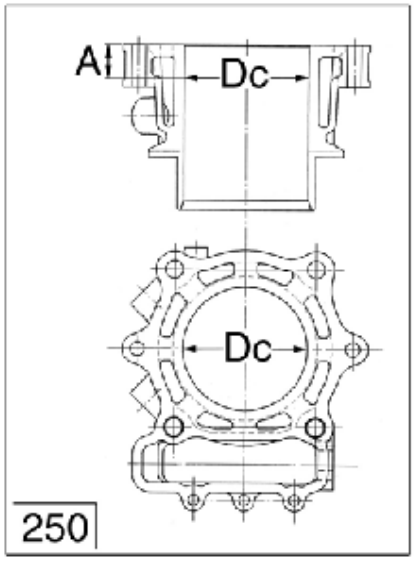
http://husqv.forumsactifs.com

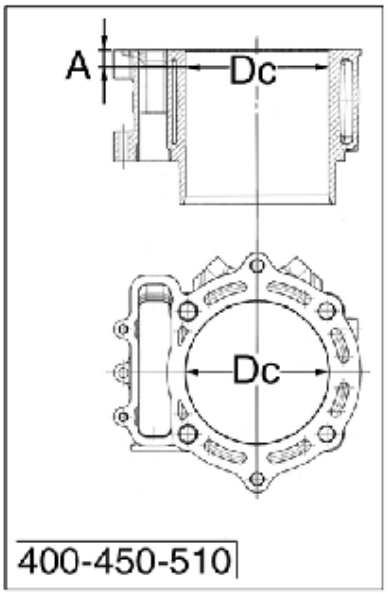
Paarung Zylinder-Kolben
Zylinderbuchsedurchmesser:
Den Innendurchmesser (Dc) mit Hilfe einer Innenmikrometerschraube am Abstand „A“ von der Spitze messen 20 mm (250cc) oder 10 mm (400-450-510 cc).

Kolbendurchmesser
Den Kolbendurchmesser (Dp) am Abstand „B“ von der Grundlage messen (6,0 mm. für 250; 11 mm für 400-450-510). Das Passungsspiel wird Dc-Dp sein.

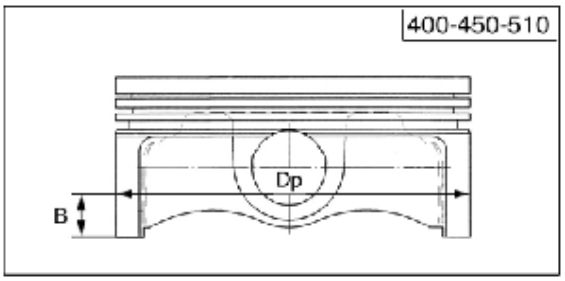
Acoplamiento cilindro-pistón
Diámetro camisa cilindro:
Efectúe la medida del diámetro interior (Dc) con la ayuda de un micrómetro para interiores, a la distancia “A” desde la parte superior de 20 mm (250cc) o bien 10 mm (400-450-510 cc).

Diámetro pistón
Registre el diámetro del pistón (Dp) a la distancia “B” de la base (6,0 mm. para los modelos 250; 11 mm para los modelos 400-450-510). El juego de acoplamiento resultará = Dc-Dp.



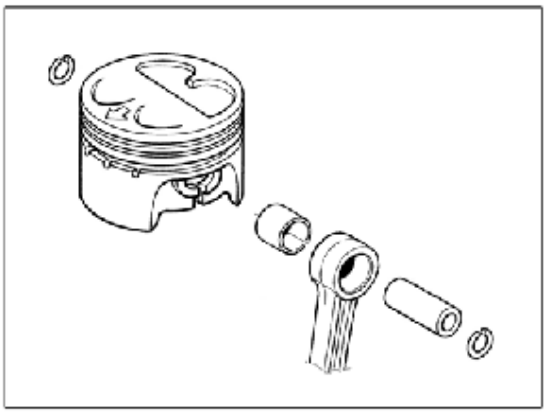


MODELLO MODEL MODÈLE MODELLE MODELO	GIOCO (Dc-Dp) CLEARANCE (Dc-Dp) JEU (Dc-Dp) SPIEL (Dc-Dp) JUEGO (Dc-Dp)	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LÍMITE DE SERVICIO
250	0,013÷0,047 mm (0.0005÷0.0018 in)	0,08 mm (0.0031 in)
400-450-510	0,025÷0,061 mm (0.001÷0.0024 in)	0,10 mm (0.004 in)



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Spinotto
Lo spinotto deve essere perfettamente levigato, senza rigature, scalini o colorazioni bluastre dovute a surriscaldamento.

Gudgeon pin
The gudgeon pin should be perfectly smooth without scoring, grooving or bluish discoloration caused by overheating.

Tourillon
Le tourbillon doit être parfaitement poli, sans rayures, aspérités ou colorations bleuâtres dues au surchauffement.

Kolbenbolzen
Der Kolbenbolzen muss völlig glatt, ohne Kratzer, Riefen oder blaue Färbungen aufgrund von Überhitzung sein.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

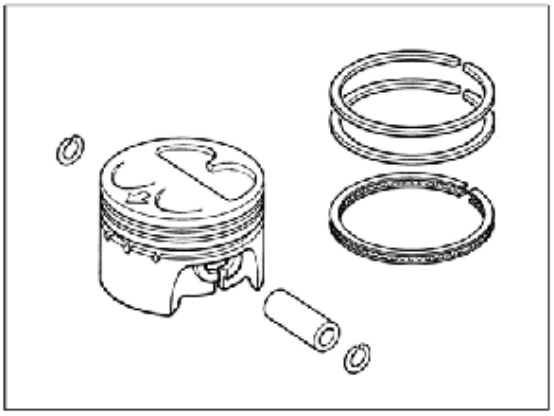
http://husqv.forumsactifs.com

Segmenti
Non devono presentare tracce di forzamenti o rigature.
I pistoni di ricambio vengono forniti completi di segmenti e spinotto.

Piston rings
The piston rings should not show signs of excessive wear or scoring.
Spacer pistons are supplied complete with rings and gudgeon pins.

Segments
Ils ne doivent pas porter de traces de forcements ni de rayures.
Les pistons de rechange sont fournis avec les segments et le tourillon.

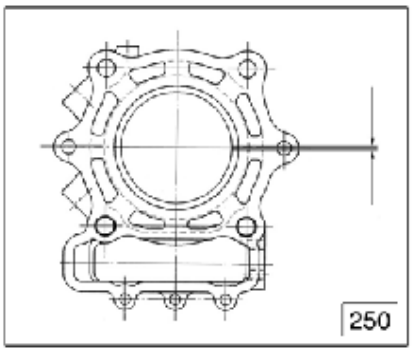
Kolbenringe
Dürfen keine Klemmstellen oder Kratzer aufweisen.
Die Ersatzkolben kommen komplett mit Bolzen und Kolbenringen zur Auslieferung.



Segmentos
No tienen que presentar rastros de forzamientos o rayaduras.
Los pistones de ricambio se entregan completos de segmentos y eje.

Accoppiamento segmenti-cilindro
Introdurre il segmento nella zona più bassa del cilindro (dove l'usura è minima) avendo cura di posizionarlo bene in "squadro" e misurare la distanza tra le due estremità del segmento.

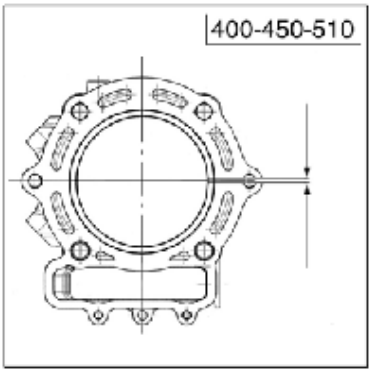
Piston rings/cylinder clearance
Introduce the ring into the lower part of the cylinder. (i.e. where there is least wear), ensure that the ring is squared up and then check the ring end gap.



Accouplement segments-cylindre
Introduire le segment dans la partie la plus basse du cylindre (où l'usure est minimum) en veillant à le positionner parfaitment "en équerre » et mesurer la distance entre les deux extrémités du segment.

Paarung Kolbenringe-Zylinder
Den Kolbenring in den unteren Abschnitt des Zylinders (wo der minimale Verschleiss vorhanden ist) einführen und korrekt ausrichten; nun wird der Abstand zwischen den beiden Enden des Kolbenrings gemessen.

Acoplamiento segmentos-cilindro
Introduca el segmento en la zona más bja del cilindro (donde el destaste es minimo) teniendo cuidado con posizionarlo bien "en ángulo recto" y mida la distanzia entre los dos extremis del segmento.



		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LÍMITE DE SERVICIO
SEGMENTI/ PISTON RINGS/ SEGMENTS/KOLBENRINGE/ SEGMENTOS		0,20÷0,40 mm 0.078÷0.0158 in.	0,70 mm 0.0275 in.
RASCHIAOLIO/ OIL SCRAPER/ RECLEURS D'HUILE/ ÖLABSTREIFRING/ RASCADOR DE ACEITE	250 cc	0,20÷0,35 mm 0.008÷0.00140 in.	0,50 mm 0.0197 in.
	400-450-510 cc	0,10÷0,20 mm 0.004÷0.008 in.	0,25 mm 0.01 in.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



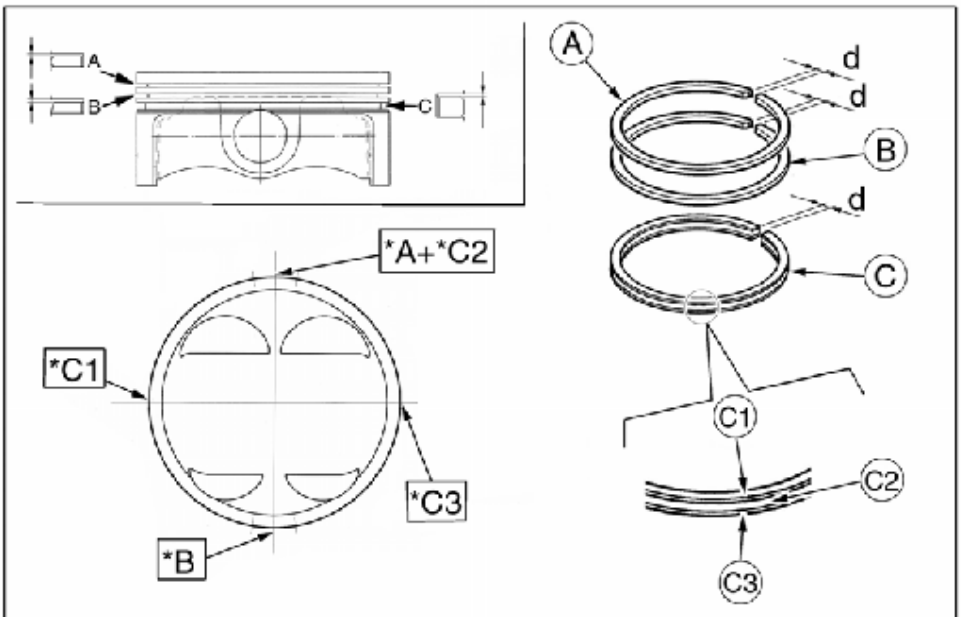
Accoppiamento segmenti-cave sul pistone
Usando uno spessimetro misurare il gioco assiale delle fasce elastiche. La stampigliatura “TOP” va sempre rivolta verso l’alto nell’accoppiamento pistone-segmenti (Sui modelli 400-450-510 cc il raschiaolio non riporta alcuna fasatura).

Piston ring/Piston rings groove clearance
Use a feeler gauge to check the axial play of the rings in the groove. The “TOP” marking should always be uppermost (on 400-450-510 cc models the oil scraper does not carry any marking).

Accouplements segments-rainure sur le piston
En utilisant un épaisseurmètre, mesurer le jeu axial des segments. L’inscription « TOP » doit toujours être orientée vers le haut pour l’acccouplement piston-segments ((sur les modéles 400-450-510 cc le segment racleur d’huile il n’est pas marquè par quelques-uns référence).

Paarung Kolbenringe-Kolbenringzitze
Mit Hilfe eines Dickenmessers bestimme man das Axialspiel der Kolbenringe.
Bei der Paarung Kolben-Kolbenringe muss die Beschriftung „TOP“ immer nach oben ausgerichtet sein (für 400-450-510 cc motorrad: der Ölabstreifring stellt keinen Bezug vor).

Acoplamiento ranuras de segmento en el pistón
Usando un espesimetro mida el juego axial de los segmentos.
La marca “TOP” tiene que estar sempre hacia arriba en el acoplamiento pistón-segmentos (Por los modelos 400-450-510 cc el rascador aceite no es contraseñado por ninguna referencia).



ORIENTAMENTO INTAGLI SEGMENTI- PISTON RING CUT SETTING- POSITION DE LA COUPE DES SEGMENTS- STELLUNGSSCHEIDE DER KOLBENRINGE- POSICION DEL CORTE DE LOS SEGMENTOS

*: posizione intaglio "d"/ "d" cut posistion/ position de la coupe "d"/ position des schneide "d"/ posición del corte "d"

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

SEGMENTO PISTON RING SEGMENT KOLBENRING SEGMENTO	GIOCO AL MONTAGGIO NOMINAL CLEARANCE JEU AU MONTAGE MONTAGESPIEL JUEGO EN EL MONTAJE	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LÍMITE DE SERVICIO
"A"	**250**: 0,040÷0,080 mm (0.0016÷0.0032 in.)	0,175 mm (0.007 in.)
"A"	**400**: 0,050÷0,085 mm (0.0020÷0.0033 in.)	0,195 mm (0.008 in.)
"A"	**450-510**: 0,030÷0,065 mm (0.0012÷0.0025 in.)	0,230 mm (0.009 in.)
"B"	**250**: 0,030÷0,070 mm (0.0012÷0.0028 in.)	0,195 mm (0.008 in.)
"B"	**400-450-510**: 0,020÷0,055 mm (0.0008÷0.0022 in.)	0,195 mm (0.008 in.)
"C"	**250**: 0,040÷0,110 mm (0.0016÷0.0043 in.)	0,355 mm (0.014 in.)
"C"	**400-450-510**: 0,010÷0,180 mm (0.0004÷0.0070 in.)	0,450 mm (0.0180 in.)

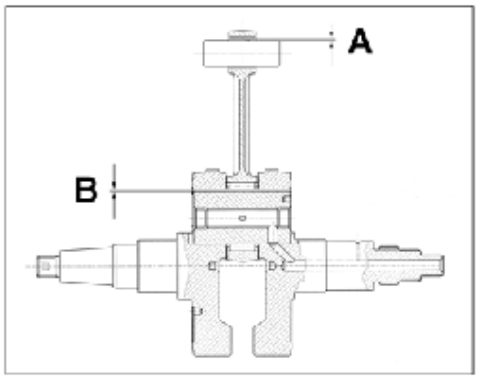
Accoppiamento spinotto-piede di biella (A)
GIOCO AL MONTAGGIO: 0,012÷0,027 mm. LIMITE DI SERVIZIO: 0,055 mm.

Gudgeon pin/connecting rod small end clearance (A)
NOMINAL CLEARANCE: 0.00047÷0.00106 in. WEAR LIMIT: 0.0022 in.

Accouplement tourillon-douille pied de bielle (A)
JEU AU MONTAGE: 0,012÷0,027 mm. LIMITE DE SERVICE: 0,055 mm.

Paarung Bolzen-Pleuelkopfbuchse (A)
MONTAGESPIEL: 0,012÷0,027 mm. ZULÄSSIGER GRENZWERT: 0,055 mm.

Acoplamiento eje del pistón-pie de biela (A)
JUEGO EN EL MONTAJE: 0,012÷0,027 mm.
LÍMITE DE SERVICIO: 0,055 mm.



Gioco radiale testa di biella (B)
GIOCO AL MONTAGGIO: 0,026÷0,036 mm. LIMITE DI SERVIZIO: 0,080 mm.

Connetting rod big end radial clearance (B)
NOMINAL CLEARANCE: 0.00102÷0.00141 in. WEAR LIMIT: 0.00315 in.

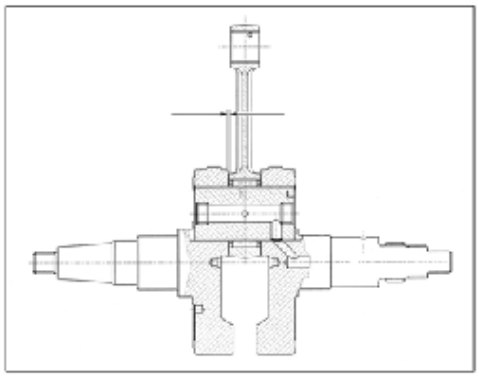
Jeu radial tête de bielle (B)
JEU AU MONTAGE: 0,026÷0,036 mm. LIMITE DE SERVICE: 0,080 mm.

Radialspiel des Pleuelkopfes (B)
MONTAGESPIEL: 0,026÷0,036 mm. ZULÄSSIGER GRENZWERT: 0,080 mm.

Juego radial cabeza de biela (B)
JUEGO EN EL MONTAJE: 0,026÷0,036 mm. LÍMITE DE SERVICIO: 0,080 mm.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqvarnamsactifs.com



Gioco assiale testa di biella

Connetting rod big end side clearance

Jeu axial tête de bielle

Axialspiel des Pleuelkopfes

Juego axial cabeza de biela

STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO/ WEAR LIMIT/ LIMITE DE SERVICE / ZULÄSSIGER GRENZWERT/ LÍMITE DE SERVICIO
0,300÷0,677 mm (0.012÷0.027 in)	0,75 mm (0.03 in)

Albero motore
I perni di banco non devono presentare solchi o rigature; le filettature, le sedi delle chiavette e le scanalature devono essere in buone condizioni.

Crankshaft
Main joiurnals must not present any scores, or grooves; their threads, key seats and slots have to be in good conditions.

Vilébrequin
Les pivots de banc ne doivent pas présenter de traces ou rayures; les filetages, les sièges des clavettes et les rainures doivent être en bonnes conditrions.

Antriebswelle
Die Kurbelzapfen und die Bankzapfen dürfen keine Rillen oder Riefen haben; die
Gewinden, die Keilsitze und die Nuten müssen einwandfrei sein.

Eje motor
Los pernos de bancada no tienen que presentar arañazos o rayaduras; las roscas, los asientos de las chavetas y las ranuras tienen que estar en buenas condiciones.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

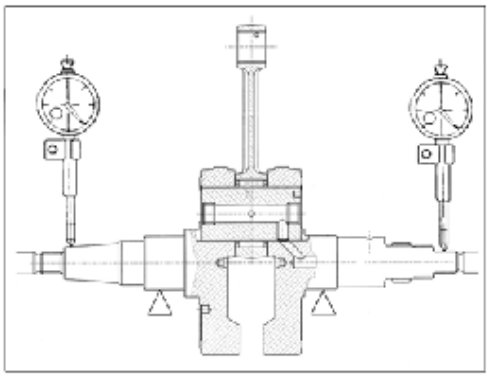
Disassamento albero motore

Crankshaft run-out

Décentrage vilébrequin

Abweichnung der Motorwelle

Eje motor fuera de eje



STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO/ WEAR LIMIT/ LIMITE DE SERVICE / ZULÄSSIGER GRENZWERT/ LÍMITE DE SERVICIO
Al di sotto di 0,02 mm under 0.00078 in. au dessous de 0,02 mm unter 0,02 mm inferior de 0,02 mm	0,05 mm 0.0019 in 0,05 mm 0,05 mm 0,05 mm

Albero motore

Crankshaft

Vilébrequin

Antriebswelle

Eje motor



Contralbero di equilibratura

Counter balance shaft

Arbre d'équilibrage

Vorgelegewelle

Eje de equilibrio

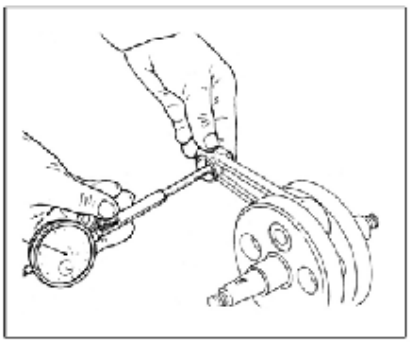
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sostituzione bussola piede di biella
La sostituzione della bussola deve essere effettuata utilizzando un punzone appropriato ed una pressa.
Prima del montaggio, applicare sulla superficie esterna della bussola del grasso al bisolfuro di molibdeno.
Inserire la bussola dal lato contraddistinto dal marchio “Husqvarna” ed assicurarsi che i fori della bussola coincidano con quelli della biella.

L’interferenza di montaggio tra bussola e relativa sede sulla biella deve essere di 0,035÷0,093 mm per il modello 250cc e di 0,049÷0,095 mm per il 400-450-510 cc. Alesare quindi la boccola portando il diametro interno “C” al valore riportato in tabella (G.33).



Connecting rod small end bush replacement
The bush should be replaced using a correct size punch and drift.
Before the assembly, smear the bush outside surface with molybdenum disulfide
grease. Insert the bush from the side marked with the elephant and check that the bush holes coincide with the ones of the rod. The clearance between the bush and its seat is 0.00138÷0.00366 in. for 250cc model and 0.00193÷0.00374 for 400-450-510 cc models. Ream the bush to an internal diameter “C” as indicated on table (G.33).

Remplacement douille de pied de bielle
Remplacer la douille en utilisant un poinçon convenable et une presse.
Avant le montage, appliquer à la surface extérieure de la douille de la graisse au bisolfure de molybdène.
Insérer la douille du côte marqué “Husqvarna” et s’assurer que le trous de la douille coïncident avec ceux de la bielle.

La tolérance de montage entre la douille et le logement relatif sur la bielle doit être de: 0,035÷0,093 mm pour le modele 250cc e di 0,049÷0,095 mm pour les modeles 400-450-510 cc. Enduite la douille pour que son diamètre interne “C” soit de à la mesure reportée en tableau.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

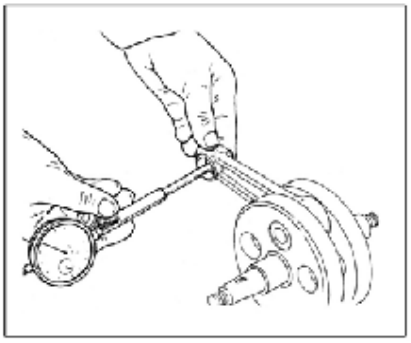
Ersetzung der Pleuelkopfbuchse
Die Buchse soll mit Hilfe eines Stempels und einer geeigneten Presse ersetzt werden. Vor der Montierung, Molybdändisulfidöl auf die Aussenfläche der Buchse anlegen.
Die Buchse von der Seite mit dem Zeichen des kleinen “Husqvarna” einführen; die Löcher der Buchse sollen mit denen der Pleuelstange zusammentreffen.

Die Montageabweichung zwischen Buchse und Sitz am Pleuel muss zwischen 0,035÷0,093 mm (für Modell 250) und 0,049÷0,095 mm (für Modell 400-450-510). Bohren also interniert die Buchse bis Durchmesser gezeigten "C" auf die Tabelle.



Substitución manguito pie de biela
La substitución del manguito se debe efectuar utilizando un punzón adecuado y una prensa.
Antes del montaje, aplique en la superficie exterior del manguito grasa al bisolfuro de molibdeno.
Introduzca el manguito por la parte marcada con la marca “Husqvarna” y asegúrese de que los orificios del manguito coincidan con los de la biela.

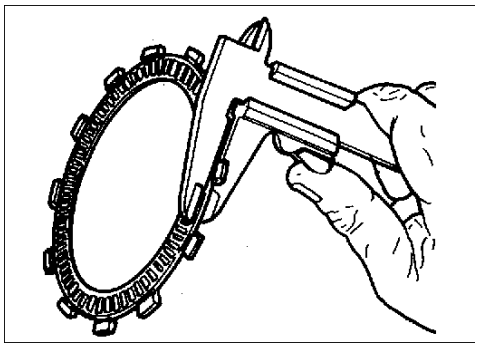
La interferencia de montaje entre el manguito y correspondiente sede en la biela tiene que ser de 0,035÷0,093 mm por el modelo 250cc y de 0,049÷0,095 mm por los modelos 400-450-510 cc. Luego alisar el manguito llevando el diámetro interior "C" a la medida indicada en tablero

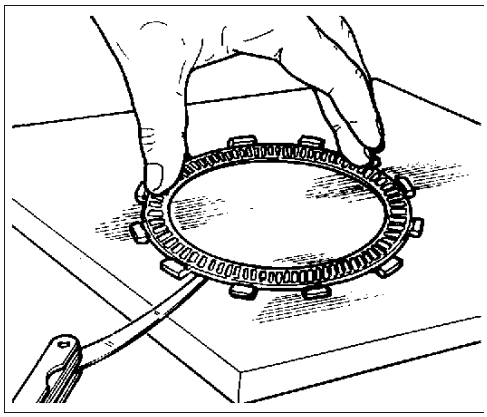


MODELLO / MODEL / MODÈLE / MODELLE / MODELO	DIAMETRO INTERNO "C" INNER DIAMETER "C" DIAMÈTRE INTERNE "C" INNENDURCHMESER "C" DIÁMETRO INTERIOR "C"
250	16,012÷16,022 mm (0.6304÷0.6308 in.)
400-450-510	20,012÷20,022 mm (0.7879÷0.7883 in.)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Frizione
Controllare che tutti i componenti del gruppo frizione siano nelle migliori condizioni. I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciature, solchi o deformazioni. Misurare lo spessore dei dischi conduttori (quelli con materiale di attrito).
Spessore disco nuovo: 3,0 mm. Limite di servizio: 2,9 mm.

Clutch unit
Check that all clutch unit components are in good condition. The clutch discs should not be burnt or scored. Check the thickness of the clutch lining discs.
Thickness of new plate: 0.118 in. Wear limit: 0.114 in.

Embrayage
Contrôler que tous les éléments du groupe d'embrayage soient en parfait état. Les disques d'embrayage ne doivent pas porter de traces de brûlure, de rainures ou de déformations. Mesurer l'épaisseur des disques conducteurs (réalisés dans une matière résistante aux frottements).
Epaisseur d'un disque neuf: 3,0 mm. Limite de service: 2,9 mm.

Kupplungsbaugruppe
Überprüfen, ob sich sämtliche Elemente der Kupplungsbaugruppe in einwandfreiem Zustand befinden. Die Kupplungsscheiben dürfen keine Brandstellen, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Dicke der angetriebenen Scheiben messen (jene mit Reibungsmaterial).
Dicke der neuen Scheibe: 3,0 mm. Zulässiger Grenzwert: 2,9 mm.

Embrague
Controle que todos los componentes del grupo embrague se encuentren en las mejores condiciones. Los discos del embrague no tienen que presentar quemaduras, arañazos o deformaciones. Mida el espesor de los discos conductores (los con material de fricción).
Espesor disco nuevo: 3,0 mm. Limite de servicio: 2,9 mm.

Controllare, appoggiandolo su di un piano, l'entità della distorsione di ogni disco (guarnito e liscio); utilizzare uno spessimetro.
Limite di servizio: 0,2 mm.

Check the distortion of each plate (both lined and unlined) by resting on a flat surface; use a feeler gauge.
Wear limit: 0,2 mm (0.00078 in.).

Contrôler la déformation de chaque disque (avec garniture et lisse) en le posant sur un plan et en utilisant un épaisseurmètre.
Limite de service: 0,2 mm.

Jede Scheibe auf einer ebenen Fläche positionieren und auf eventuelle Verformungen untersuchen (mit Belag und ohne Belag) dazu verwende man einen Dickenmesser.
Zulässiger Grenzwert: 0,2 mm.

Controle, apoyándolo sobre un asuperficie plana, la entidad de la dformación de cada disco (revestido y liso); utilice un espesímetro.
Limite de servicio: 0,2 mm.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

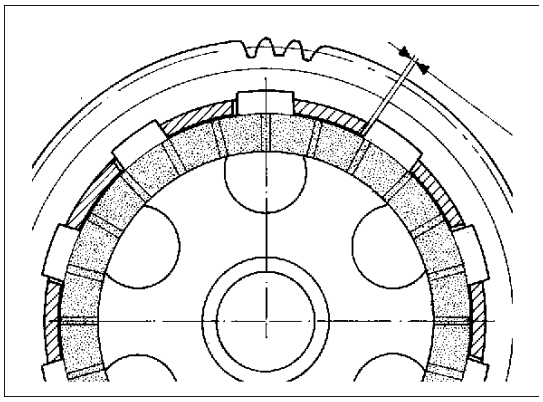
Gioco scatola frizione-disco d'attrito

Clutch housing-friction disc clearance

Jeu boîte embrayage-disque de frottement

Stärke der Reibsscheibe

Juego caja embrague-disco de fricción



STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO/ WEAR LIMIT/ LIMITE DE SERVICE / ZULÄSSIGER GRENZWERT/ LÍMITE DE SERVICIO
0,30÷0,50 mm (0.012÷0.020 in.)	0,6 mm (0.024 in.)

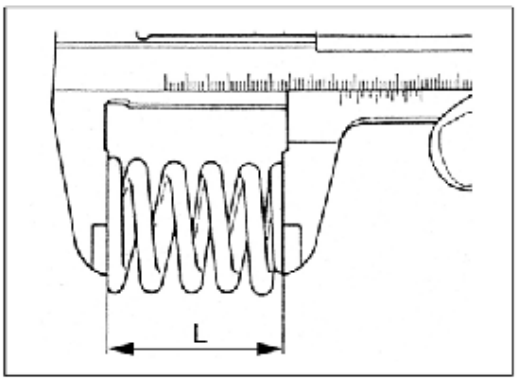
Molla frizione
Misurare la lunghezza libera "L" di ogni molla con un calibro.
Molla nuova: L= 41 mm. Limite di servizio: 39 mm.
Sostituire qualsiasi molla che superi il limite di servizio.

Clutch spring
Check the free lenght "L" of each spring with a gauge.
New spring: L= 1.61 in. Wear limit: 1.53 in.
Replace any spring which does not meet with this specification.

Ressort embrayage
Mesurer la longeur libre "L" de claque ressort en utilisant un calibre.
Ressort neuf: L= 41 mm. Limite de service: 39 mm.
Remplacer tous les ressorts qui dépassent la limite de service.

Kupplungsfeder
Die freie Länge jeder Feder „L" mit einer Lehre messen.
Neue Feder: L= 41 mm. Zulässiger Grenzwert: 39 mm.
Jede Feder, die den zulässigen Grenzwert überschreitet, ersetzen.

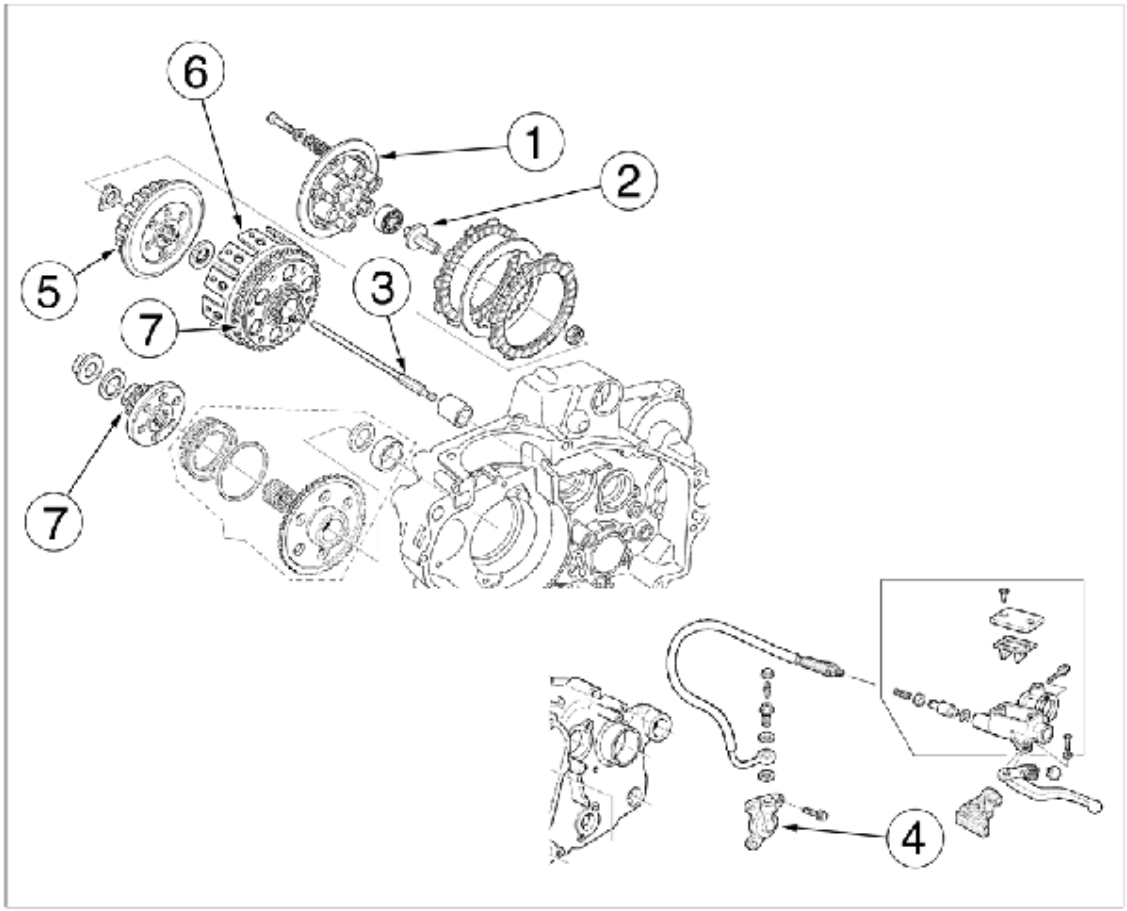
Resorte embrague
Mida la longitud libre "L" de cada resorte con un calibre.
Resorte nuevo: L= 41 mm. Limite de servicio: 39 mm.
Substituya todo resorte que sobrepase el limite de servicio.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

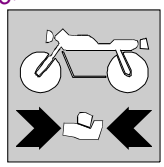
http://husqv.forumsactifs.com

Controllo della frizione (pag.G.37)
Clutch checking (page G.37)
Contrôle de l'embrayage (page G.37)
Prüfung der Kupplung (Seite G.37)
Control del embrague (pàgina G.37)



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



1- Piatto spingidischi, 2- Piattello frizione, 3- Astina disinnesto, 4- Gruppo pistoncino: Verificare che questi particolari non presentino tracce di usura o rotture. In caso contrario, effettuare la sostituzione.

1- Clutch disc pressure plate, 2- Clutch plate, 3- Clutch disengagement rod, 4- Clutch slave cylinder: Check that these parts are not worn or broken. If not, replace the part.

1- Pousse disques embrayage, 2- Plateau embrayage, 3- Bille coilessau débrayage embrayage, 4- Groupe piston: Vérifler que ces particuliers ne soient pas usurées ou cassées. En cas contraire, remplacer le détail.

1- Kupplungdruckplatte, 2- Kupplungsteller, 3- Kupplungsteuerstange, 4- Kilbenaggregat: Prüfen, daß diese Details keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

1- Plato empuia discos embrague, 2- Placa embrague, 3- Varilla desembrague, 4- Grupo pistón: Verificar que estas piezas no presenten trazas de destaste o rotura. En caso contrario, sustituir las piezas.

5- Mozzo portadischi frizione: verificare che le scanalature di alloggiamento dei dischi lisci non presentino tracce di usura o rotture. In caso contrario, effettuare la sostituzione.

5- Clutch disc hub: check the housing grooves of discs without friction material for wear or failure. If worn or breaked, replace the part.

5- Moyeau porte disque embrayage: contrôler que les rainures de logement des disques lisse ne présentent pas traces d'usure ou ruptures. En cas contraire, effectuer la substitution.

5- Kupplungscheibenhalternabe: Prüfen, daß die Zwangsrinnen des Glatte Scheiben keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

5- Cubo porta discos embrague: averiguar que las estrías de alojamiento de los discos lisos no presenten huellas de usura o roturas. En caso contrario, efectuar la sustitución.

6- Campana frizione: verificare che le scanalature di alloggiamento dei dischi d'attrito non presentino tracce di usura o rotture. Verificare che le sedi dei cuscinetti a rullini non presentino tracce di usura. In caso contrario, effettuare la sostituzione.

6- Clutch disc housing: Check the housing grooves of discs with friction material for wear or failure. Check the needle bearings seats for wear. If worn or breaked, replace the clutch disc housing.

6- Cage embrayage: contrôler que les rainures de logement des disques garnis ne présentent pas traces d'usure ou ruptures. Contrôler que les sièges des roulements à aiguilles ne présentent pas traces d'usure. En cas contraire, effectuer la substitution.

6- Kupplungkorb: Prüfen, daß die Zwangsrinnen des Belegte Scheiben keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen. Prüfen, daß die Sitze der Nadelkäfig keine Spuren von Wucher vorstellen. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

6- Campana embrague: averiguar que las estrías de alojamiento de los discos equipados no presenten huellas de usura o roturas. Averiguar que las sedes de los cojinetes de rodillos no presenten huellas de usura. En caso contrario, efectuar la sustitución.

7- Coppia ingranaggi trasmissione primaria: Verificare le condizioni dei denti degli ingranaggi che non devono presentare tracce di usura o rotture. In caso contrario, effettuare la sostituzione.

7- Set of matched primary: Check the teeth gear for wear and failure. If worn or breaked, replace it.

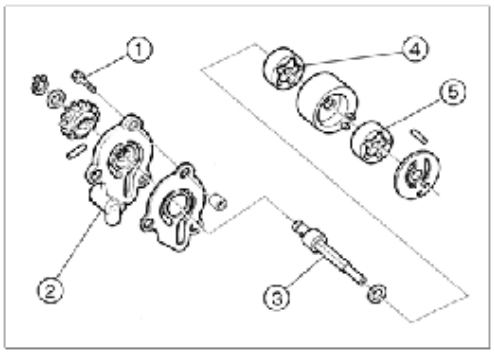
7- Engrenages transmission primaire: vérifier les conditions des dents des engrenages qui ne doivent pas présenter traces d'usure ou ruptures. En cas contraire, effectuer la substitution.

7- Stirnraderpaar: Die Bedingungen von den Zähnen der Getriebe, die keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen sollten, prüfen. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

7- Grupo engrenages transmisión primaria: controlar las condiciones de los dientes de los engranajes que no tienen que presentar huellas de usura o roturas. En caso contrario, efectuar la sustitución.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Pompa olio
Se non già effettuato in precedenza, rimuovere dalla pompa la vite (1), il coperchio (2), l'albero (3) ed i rotori (4) e (5). Pulire i rotori e rimontare i particolari sopracitati. Verificare inoltre che il piano di appoggio del corpo pompa non presenti solchi, scalini o rigature.
NOTA: prima del rimontaggio applicare olio motore sui rotori e sull'albero.

Oil pump
If they were not previously removed, remove from pump: screw (1), cover (2), shaft (3), and rotors (4) and (5). Clean the rotors and ressemble the above mentioned elements. Check that the pump mounting surface is not scored, grooved or pitted.
NOTE: before reassembling, lubricate the rotors and the shaft with Engine oil.

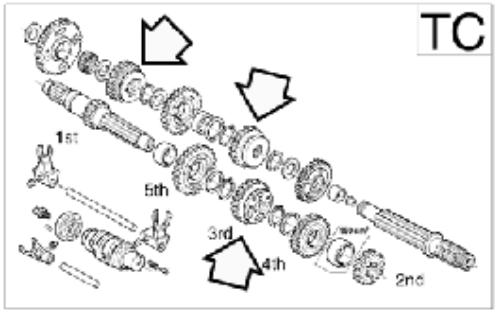
Pompe huile
Si pas effectué déjà en priorité, enlever de la pompe la vi (1), le couvercle (2), l'arbre (3) et les rotors (4) et (5). Nettoyer les rotors et remonter les particuliers. De plus, contrôler que le plan d'appui du corps de la pompe ne présente pas de rainures, de rayures ou d'escaliers.
NOTE: avant du remontage appliquer huile moteur sur les rotors et sur l'arbre.

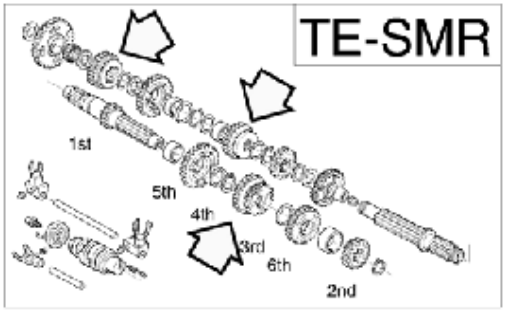
Ölpumpe
Wenn es nicht schon vorgenommen wurde, von die Ölpumpe aussteigen: die Schraube (1), der Deckel (2), die Welle (3) und die Rotoren (4) und (5). Die Rotor reinigen und die obengenannten Teile wieder einbauen. Ausserdem ist zu überprüfen, ob die Auflagefläche des Pumpenkörpers Rillen, Reifen oder Kratzer aufzweist.
ANMERKUNG : vor demWiedereinbau ist Motoröl auf die Rotore und der Welle anzubringen.

Bomba aceite
Si no ya efectuara en precedencia, remover de la bomba el tornillo (1), la tapa (2), el eje (3) y los rotores (4) y (5). Limpiar los rotores y reensamblar los particulares. Compuebre, además, que la superficie de apoyo del cuerpo de la bomba no presente surcos, escalones o rayas.
NOTA: antes del reensamblaje aplicar en aceite motor sobre los rotores y sobre el eje.

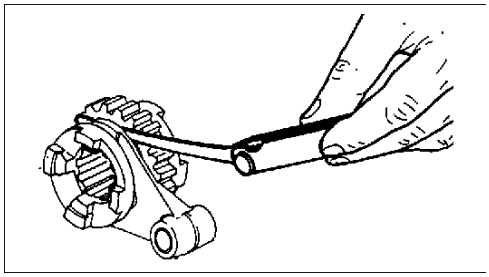
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Forcelle e ingranaggi selezione marce
Ispezionare visivamente le forcelle selezione marce, ogni forcella piegata deve essere sostituita. Una forcella piegata causa difficoltà nell'innesto delle marce e permette il loro disinnesto improvviso sotto carico.
Controllare con uno spessimetro il gioco di ogni forcella del cambio nella scanalatura del proprio ingranaggio. Se il limite di servizio viene superato da uno qualunque dei tre ingranaggi, determinare se si deve sostituire l'ingranaggio o la forcella del cambio misurando la larghezza della scanalatura dell'ingranaggio e lo spessore della forcella.
Gioco tra forcella e ingranaggio nuovi: 0,22÷0,37 mm.
Limite di servizio: 0,5 mm.

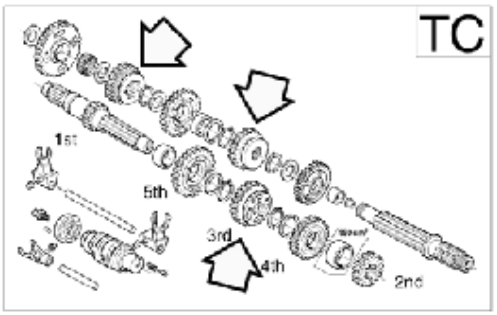


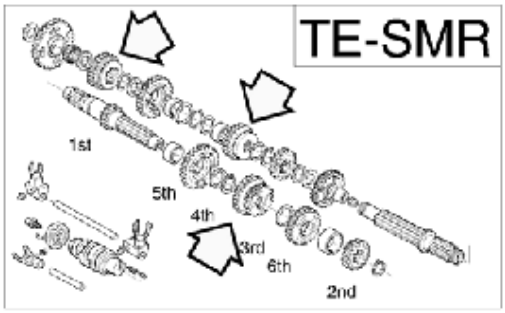
Gear selector fork and gearing
Carry out a visual inspection of the gear selector forks; any bent forks should be replaced. A bent fork will make gear changing difficult and can cause the gear to disengage without notice under power.
Use a feeler gauge to check the clearance between each selector fork and the groove on its gear. If the prescribed wear limit is exceeded for any one of the three gears then it is necessary to establish whether the gear or the selector fork it so be changed; this can be done by measuring the width of the gear groove and the thickness of the fork slide.
Clearance between fork and rear (new): 0.00866÷0.0146 in.
Wear limit: 0.0197 in.

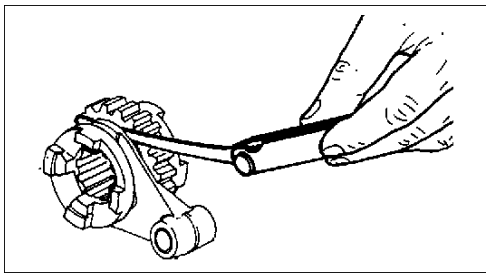
Fourchettes et engrenages de la boîte de vitesse
Examiner les fourchettes de la boîte; toutes les fourchettes pliées doivent être remplacées parce qu'elles rendent difficiles la prise de la vitesse et risquent de se déclencher sous charge.
En utilisant un épaisseurmètre, contrôler le jeu de chaque fourchette avec la rainure de l'engrenage relatif. Si la limite de service est dépassée par l'un des trois engrenages, il faut remplacer l'engrenage ou la fourchette; pour déterminer l'élément à remplacer, mesurer la largeur de la rainure de l'engrenage et l'épaisseur de la fourchette.
Jeu entre fourchette et engrenage neuf: 0,22÷0,37 mm.
Limite de service: 0,5 mm.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







Gabeln und Räderpaare zur Gangschaltung
Sichtprüfung an den Schaltgabeln durchführen; eventuell verformte Gabeln sind auszutauschen. Ein gebogene Gabel hat eine schwierige Gangschaltung zur Folge bzw. bewirkt bei Betätigung die Gangausrückung. Mit Hilfe eines Dickenmessers das Spiel jeder Schaltgabel in der Nut des entsprechenden Räderpaars überprüfen. Wird der zulässige Grenzwert bei einem der drei Räderpaare überschritten, so ist entweder das Räderpaar oder die Gabel auszutauschen; dazu misst man die Breite der Nut am Räderpaar und die Dicke .
Spiel zwischen neuer Gabel und neuem Räderpaar: 0,22÷0,37 mm.
Zulässiger Grenzwert: 0,5 mm.

Horquillas y engranajes selección marchas
Inspeccione visualmente las horquillas de selección de las marchas, cada horquilla curvada debe substituirse. Una horquilla curvada causa dificultad para el embrague de las marchas y permite el desembrague de las mismas al improviso bajo carga.
Controle con un espesímetro el juego de cada horquilla del cambio en la ranura de su propio engranaje. Si el límite de servicio se sobrepasa en cualquiera de los tres engranajes, hay que determinar si se debe substituir el engranaje o la horquilla del cambio midiendo la anchura de la ranura del engranaje y el espesor de la horquilla.
Juego entre horquilla y engranaje nuevos: 0,22÷0,37 mm.
Límite de servicio: 0,5 mm.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Tamburo comando forcelle

Controllare che le scanalature "A" non siano usurate o ammaccate e che il tamburo comando forcelle non sia piegato, usurato o danneggiato.

Selector drum

Check grooves "A" for wear or dents: if grooves are worn or dented, replace drum selector. Check drum selector for bent or damage: if bent, worn or damaged, replace it.

Tambour de commande de fourchettes

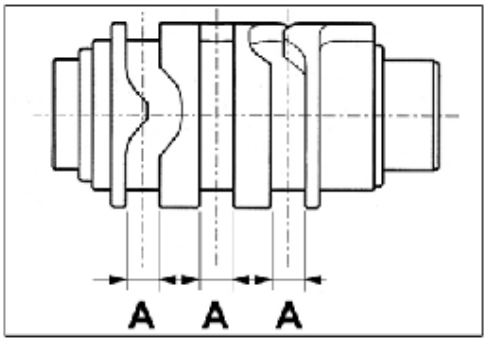
Contrôler que les rainures "À" ils ne soient pas usurate ou vous cabossez et que les tambours de commande de fourchettes ne soit pas plié, usée ou endommagé.

Trommel der Gabelsteuerung

Kontrollieren: was die wird Nut "A" nicht verbraucht oder verbeult und daß der Trommel der Gabelsteuerung bog nicht, verbraucht oder beschädigt.

Tambor mando horquillas

Controlar que las ranuras "A." no se haya gastado o abolladas y que el tambor mando horquillas no sea doblado, gastado o bien dañado.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

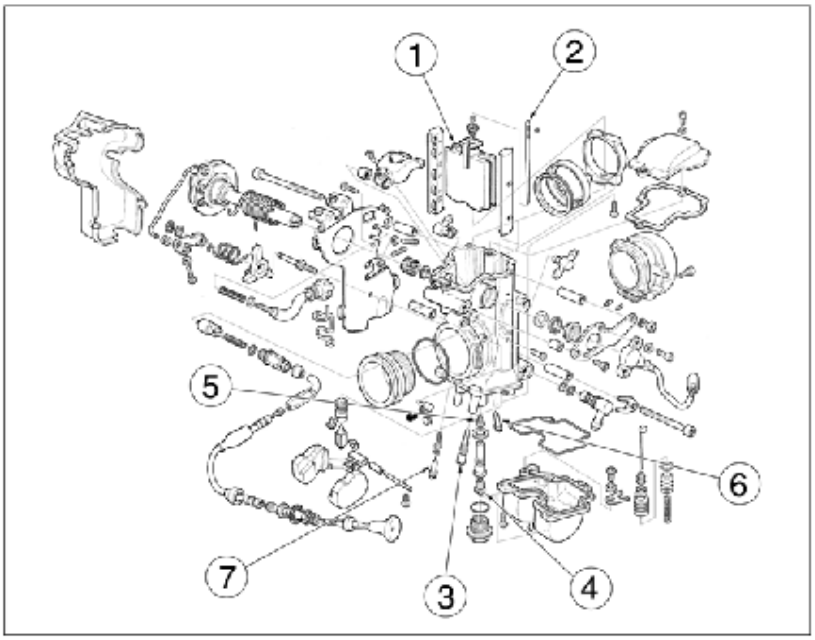
Revisione carburatore "MIKUNI" (SMR 400)
Lavare accuratamente con benzina ed asciugare con aria compressa tutti i componenti del carburatore. Pulire accuratamente tutti i getti ed i condotti esclusivamente con aria compressa, non usare mai punte o fili metallici.
Controllare che la valvola a saracinesca sia in buone condizioni e che scorra liberamente nel proprio alloggiamento ma senza gioco eccessivo. Controllare che lo spillo conico ed il polverizzatore siano in buone condizioni, controllare che la valvola a spillo faccia perfetta tenuta.

"MIKUNI" carburetor overhauling (SMR 400)
Thoroughly wash with petrol and dry with compressed air all carburetor componets. Thoroughly clean all jets and ducts with compressed air only.
Never use tips of metal wires. Check that the gate valve is in good condition and runs freely in its housing but without excessive clearance.
Check that the pin and spray nozzle are in good conditions. Check that the pin valve has a good seal.

Revision carburateur "MIKUNI" (SMR 400)
Laver tous les éléments du carburateur soigneusement avec de l'essence et les essuyer à l'air comprimé. Nettoyer tous les gicleurs et les conduites seulement avec de l'air comprimé, sans employer des pointes ou du fil métallique. Vérifier si la soupape est en bonnes conditions et glisse librement dans son emplacement, toutefois sans trop de jeu. Vérifier si al pointe conique et le pulvérisateur sont en bonnes conditions et si la vanne pointeau est parfaitement à tenue.

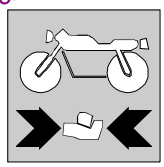
Revision des Vergaser "MIKUNI" (SMR 400)
Alle Bauteile des Vergasers sorgfältig mit Benzin waschen und mit Druckluft trocknen. Alle Düsen und Kanalleitungen sorgfältig nur mit Druckluft reinigen; nie Stahlspitzen oder Drähte verwenden. Das Schieberventil auf einwandfreien Zustand prüfen und darauf achten, dass es frei und ohne übermässiges Spiel in seiner Aufnahme gleitet. Darauf achten, das die Kegelnadel und der Zerstäuber in gutem Zustand sind; das Nadelventil auf perfekte Dichtigkeit prüfen.

Revisión carburador "MIKUNI" (SMR 400)
Lave minuciosamente con gasolina y seque con aire comprimido todos los componentes del carburador. Limpie minuziosamente todos los surtidores y los conductos exclusivamente con aire comprimido, no use nunca puntas ni alambres. Controle que la válvula de compuerta esté en buenas condiciones y que se deslice libremente en su alojamiento sin excesivo juego. Controle que la espiga cónica y el pulverizador estén en buenas condiciones, controle que la válvula de aguja sea perfectamente estanca.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

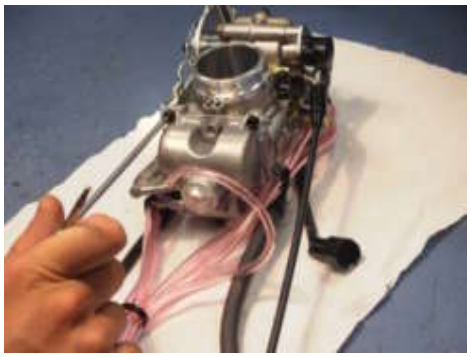


TARATURA CARBURATORE "MIKUNI" / CARBURETTOR SETTING "MIKUNI" / TARAGE CARBURATEUR "MIKUNI" / EINSTELLUNG DES VERGASER "MIKUNI" / CALIBRADO CARBURADOR "MIKUNI"

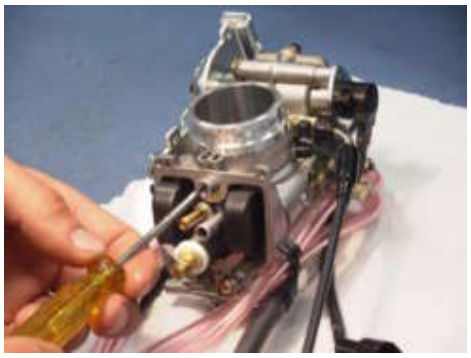
1	Valvola gas	1,0
1	Throttle valve	
1	Soupape gaz	
1	Gasventil	
1	Válvula gaz	
2	Spillo conico/tacca di fissaggio	52/4ª
2	Tapered needle/needle position	52/4th
2	Epingle conique (coche fixation)	52/4ème
2	Kegelnadel (Kegelnadelstellung)	52/4
2	Espiga conica (Ranura de fijado)	52/4ª
3	Getto del minimo	25
3	Idle jet	
3	Gicleur de ralenti	
3	Leerlaufdüse	
3	Surtidor mìnimo	
4	Getto del massimo	165
4	Main jet	
4	Gicleur principal	
4	Hauptdüse	
4	Surtidor mìnimo	
5	Polverizzatore	P4
5	Spray nozzle	
5	Pulverisateur	
5	Nadeldüse	
5	Pulverizador	
6	Getto pompa di ripresa	30
6	Accelerator pump jet	
6	Gicleur pompe de reprise	
6	Beschleunigungspumpedüse	
6	Surtidor bomba de aceleración	
7	Vite aria aperta di giri	2
7	Air screw, open by turns	
7	Vis de air, ouvert de tours	
7	Luftschraube gelockert um Drehungen	
7	Tornillo aire abierto de rev.	
-	Diametro diffusore: mm	38
-	Venturi diameter: mm (in.)	38 (1.50)
-	Diamètre diffuseur : mm	
-	Luftdüse-Durchmesser : mm	
-	Diámetro difusor : mm	

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



- Non rimuovere il sensore che rileva la posizione della valvola gas a meno che non debba essere sostituito.
- Do not remove the T.P.S. (Throttle Position Sensor) unless in case of replacement.
- Ne pas enlever le capteur de la position du papillon carburateur à moins que je ne doive pas être remplacé.
- Den sensor für Vergaser Dresselstellung nicht es sei denn sollte nicht ersetzt werden.
- No remuevas el sensor Sensor posición del mariposa carburador a menos que no tenga que ser reemplazado.



Rimuovere la vaschetta del galleggiante.
Remove the floater chamber.
Oter la cuvette du flotteur.
Den Schwimmergehäuse entfernen.
Remover la cubeta del flotador.

Rimuovere la vite di regolazione titolo miscela.

Remove the fuel-air mixture adjusting screw.

Oter la vis de réglage du mélange.

Den Einstellschraube der Mischungsstärke entfernen.

Remover el tornillo de regulación de la mezcla.



Rimuovere il getto del minimo.

Remove the idle jet.

Oter le cicleur du ralenti.

Den Leerlaufdüse entfernen.

Remover el surtidor del ralentí.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http:/husqv.forumsactifs.com

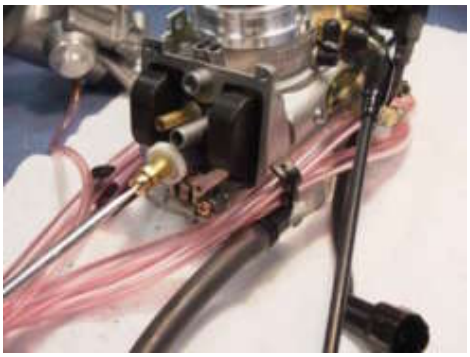
Rimuovere il getto del massimo.

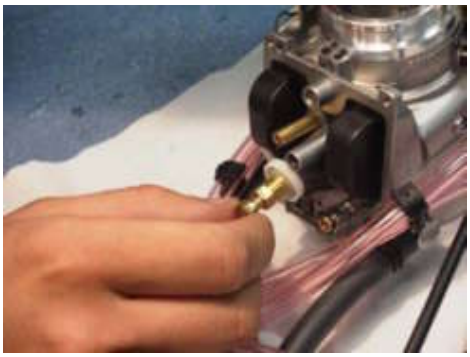
Remove the main jet.

Oter le cicleur du maximum.

Den Vollastdüse entfernen.

Remover el surtidor del máximo.





Rimuovere il perno del galleggiante, il galleggiante e lo spillo chiusura carburante.
Controllare che questi particolari non siano piegati o danneggiati: se così fosse, sostituirli.
Dopo il montaggio dello spillo sul galleggiante, controllare che quest'ultimo scorra liberamente nel carburatore.

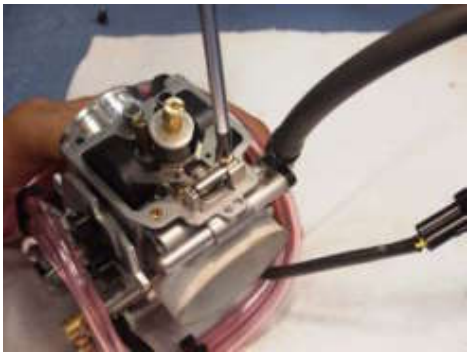
Remove the floater pin, the floater and the needle valve.
Check these parts for bends or damages: replace them, if necessary.
After installing the needle valve on the floater, check the floater moves smoothly.

Oter le pivot du flotteur, le flotteur et le pointeau fermeture essence.
Contrôler que ces particuliers ne soient pas pliés ou endommagés: si ainsi fosses, les remplacer.
Apres l'assemblage du pointeau sur le flotteur, contrôler que ce dernier je coule dans le carburateur librement.

Den Schwimmerbolzen, den Schwimmer und den Nadelventil entfernen.
Kontrollieren, daß diese Details nicht bogen oder beschädigt: er so Gruben, sie ersetzen.
Nach der Montage des Nadelventil auf der Schwimmer, kontrollieren, daß dieses letzte fließt frei im Vergaser.

Remover el perno del flotador, el flotador y el alfiler cierre carburante.
Controlar que estos detalles no sean doblados o dañados: si así fosos, reemplazarlos.
Después del montaje del alfiler en el flotador, controlar que este último corra libremente en el carburador.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





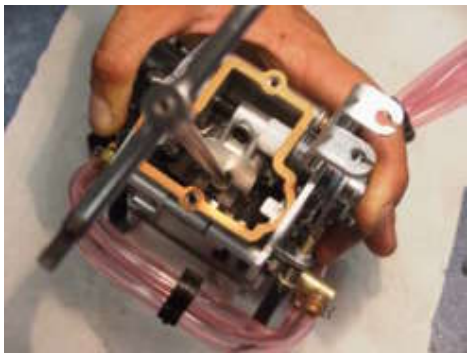
Rimuovere il coperchio della valvola gas.

Remove throttle valve cover.

Oter le couvercle de la soupape des gaz.

Den Gasventildeckel entfernen.

Remover la tapa de la válvula del gas.



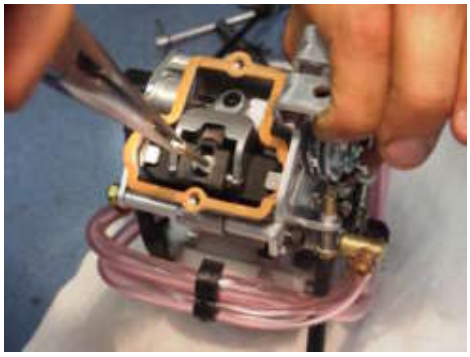
Rimuovere il fermo superiore dello spillo conico sulla valvola gas.

Remove the metering pin-throttle valve upper fastening bolt.

Oter la vis d'arrêt supérieur de le pointeau conique sur la soupape des gaz.

Den schraube entfernen von ich halte des Kegelnadel auf der Gasventil höher an.

Remover el tornillo de firme superior del alfiler cónico sobre la válvula del gas.



Rimuovere lo spillo conico con il relativo fermaglio.
Controllare che non sia piegato o usurato: se così fosse, sostituirlo.

Remove the metering pin and its retaining clip.
Check for bends or wear: replace it, if necessary.

Oter le pointeau conique avec le arret relatif .
Contrôler que pointeau conique ne soit pas pliée ou usagé: si c'était ainsi, le remplacer.

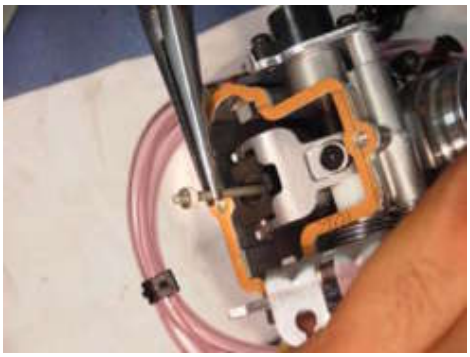
Den Kegelnadel mit dem entsprechenden Haltering entfernen . Kontrollieren, daß der Kegelnadel nicht bog oder verbraucht: wenn so Gruben, ihn ersetzen.

Remover el alfiler cónico con el relativo anillo de retención. Controlar que el alfiler cónico no sea doblado o se gastado: si así fosos, reemplazarlo.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



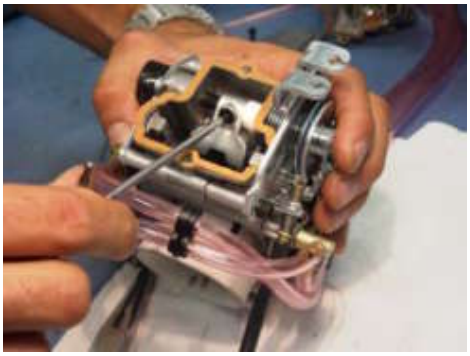
Rimuovere la vite che fissa la leva superiore.

Remove the upper lever fastening screw.

Oter la vis qui fixe le levier supérieur.

Den schraube, den der höhere Hebel befestigt, entfernen.

Remover el tornillo que fija la palanca superior.



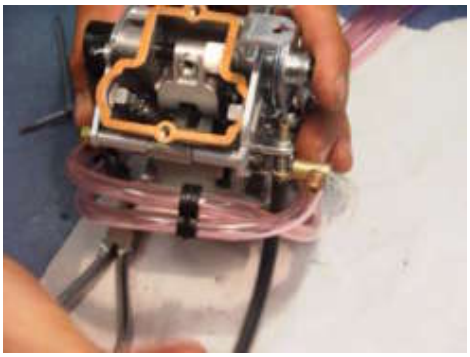
Rimuovere la leva superiore.

Remove the upper lever.

Oter le levier supérieur.

Den höheren Hebel entfernen.

Remover la palanca superior.



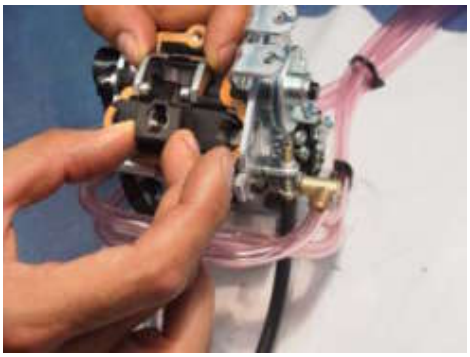
Rimuovere la valvola gas. Controllare che si muova liberamente nel corpo carburatore: in caso di bloccaggio, sostituire.

Remove the throttle valve. Check for the free movement into the carburettor body: in case of stick, replace the throttle valve.

Oter la soupape des gaz. Contrôler que la soupape gaz se remue dans le carburateur librement: en cas de blocage, remplacer.

Den Gasventil entfernen. Kontrollieren, daß der Gasventil es bewegt frei im Vergaser: in Fall von Blockierung, sie ersetzen.

Remover la válvula del gas. Controlar que el válvula del gas se mueva libremente en el carburador: en caso de bloqueo, reemplazar.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rimuovere il gruppo comando starter.
Togliere la molla e controllare che la valvola non sia danneggiata: se così fosse, sostituire il gruppo starter completo.

Remove the choke control cable.
Remove the spring and check the valve: if the valve is damaged, replace the starter assembly.

Oter le groupe commande démarrage.
Oter le ressort et contrôler que la soupape ne soit pas endommagée: si c'était ainsi, remplacer le groupe démarrage complet.

Gruppe entfernen befiehlt Starter.
Den feder abnehmen und kontrollieren, daß dem ventil nicht geschadet wird: wenn so Gruben, den Startergruppe ersetzen vervollständigt.



Remover el grupo mando arranque.
Sacar el muelle y controlar que el válvula no sea perjudicado: si así fosos, reemplazar el grupo arranque completo.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

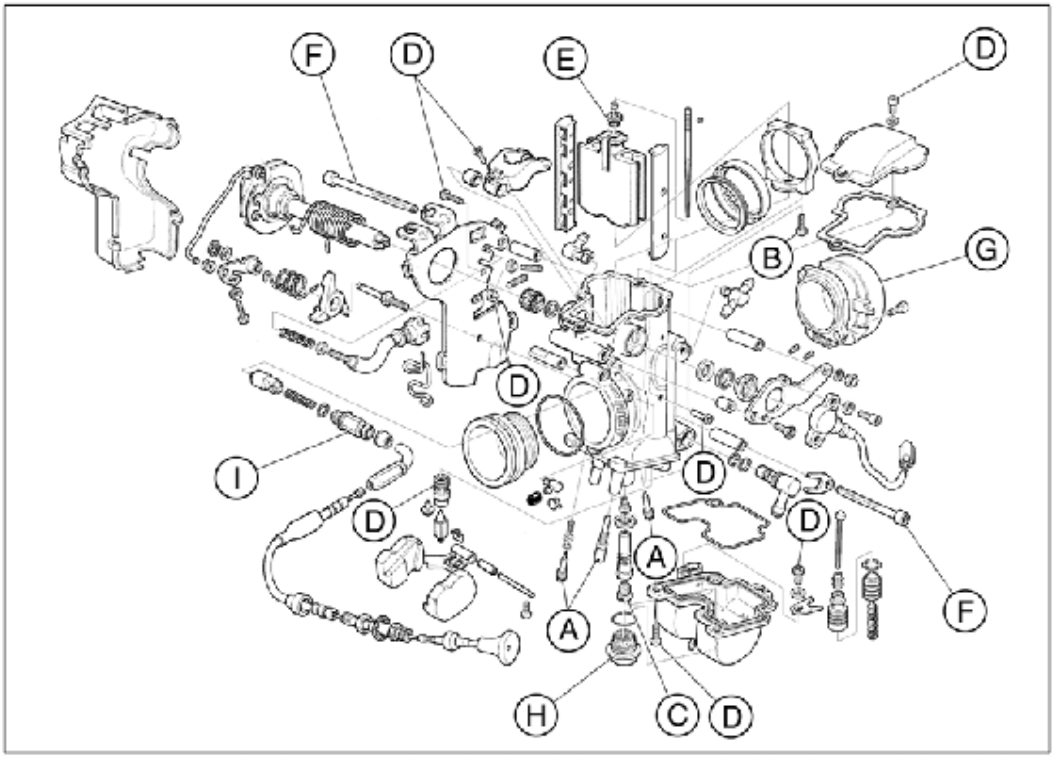
Rimontare il carburatore operando inversamente rispetto allo smontaggio.

Reassemble the carburetor in the reverse order that was shown for disassembling.

Remonter le carburateur en opérant inversement respect au démontage.

Wieder den Vergaser umgekehrt bezüglich der Zerlegung operierend, zusammensetzen.

Reensamblar el carburador obrando contrariamente con respecto del desmontaje.



COPPIE DI SERRAGGIO- TIGHTENING TORQUES- COUPLES DE SERRAGE- ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION

A: 0,5÷0,9 Nm / 0.37÷0.66 ft-lb
B: 0,7÷1,3 Nm / 0.52÷0.96 ft-lb
C: 1,3÷2,3 Nm / 0.96÷1.7 ft-lb
D: 1,5÷2,5 Nm / 1.1÷1.8 ft-lb
E: 2,5÷3,5 Nm / 1.8÷2.58 ft-lb
F: 2,5÷4,5 Nm / 1.8÷3.32 ft-lb
G, H: 4÷6 Nm / 2.95÷4.42 ft-lb
I: 2,5 Nm / 1.8 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

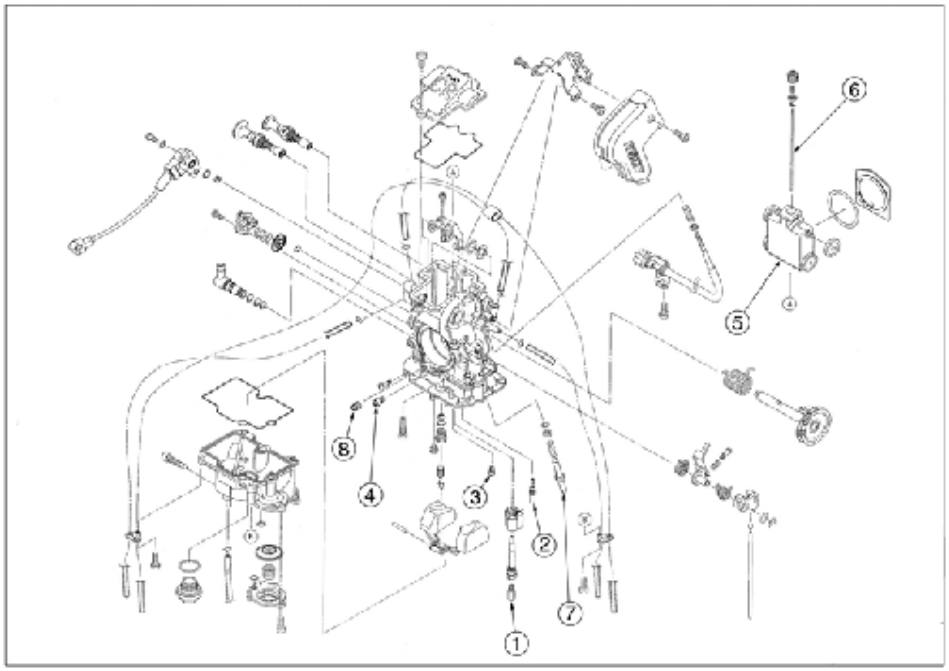
Revisione carburatore "KEIHIN" (250-450-510)
Lavare accuratamente con benzina ed asciugare con aria compressa tutti i componenti del carburatore. Pulire accuratamente tutti i getti ed i condotti esclusivamente con aria compressa, non usare mai punte o fili metallici.
Controllare che la valvola a saracinesca sia in buone condizioni e che scorra liberamente nel proprio alloggiamento ma senza gioco eccessivo. Controllare che lo spillo conico ed il polverizzatore siano in buone condizioni, controllare che la valvola a spillo faccia perfetta tenuta.

"KEIHIN" carburetor overhauling (250-450-510)
Thoroughly wash with petrol and dry with compressed air all carburetor componets. Thoroughly clean all jets and ducts with compressed air only.
Never use tips of metal wires. Check that the gate valve is in good condition and runs freely in its housing but without excessive clearance.
Check that the pin and spray nozzle are in good conditions. Check that the pin valve has a good seal.

Revision carburateur "KEIHIN" (250-450-510)
Laver tous les éléments du carburateur soigneusement avec de l'essence et les essuyer à l'air comprimé. Nettoyer tous les gicleurs et les conduites seulement avec de l'air comprimé, sans employer des pointes ou du fil métallique. Vérifier si la soupape est en bonnes conditions et glisse librement dans son emplacement, toutefois sans trop de jeu. Vérifier si al pointe conique et le pulvérisateur sont en bonnes conditions et si la vanne pointeau est parfaitement à tenue.

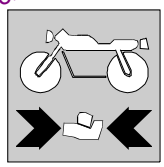
Revision des Vergaser "KEIHIN" (250-450-510)
Alle Bauteile des Vergasers sorgfältig mit Benzin waschen und mit Druckluft trocknen. Alle Düsen und Kanalleitungen sorgfältig nur mit Druckluft reinigen; nie Stahlspitzen oder Drähte verwenden. Das Schieberventil auf einwandfreien Zustand prüfen und darauf achten, dass es frei und ohne übermässiges Spiel in seiner Aufnahme gleitet. Darauf achten, das die Kegelnadel und der Zerstäuber in gutem Zustand sind; das Nadelventil auf perfekte Dichtigkeit prüfen.

Revisión carburador "KEIHIN" (250-450-510)
Lave minuciosamente con gasolina y seque con aire comprimido todos los componentes del carburador. Limpie minuziosamente todos los surtidores y los conductos exclusivamente con aire comprimido, no use nunca puntas ni alambres. Controle que la válvula de compuerta esté en buenas condiciones y que se deslice libremente en su alojamiento sin excesivo juego. Controle que la espiga cónica y el pulverizador estén en buenas condiciones, controle que la válvula de aguja sea perfectamente estanca.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TARATURA CARBURATORE "KEIHIN" / CARBURETTOR SETTING "KEIHIN" / TARAGE CARBURATEUR "KEIHIN" / EINSTELLUNG DES VERGASER "KEIHIN" / CALIBRADO CARBURADOR "KEIHIN"

1	Getto del massimo	175 (250); 180 (450); 185 (510)
1	Main jet	175 (250); 180 (450); 185 (510)
1	Gicleur principal	175 (250); 180 (450); 185 (510)
1	Hauptdüse	175 (250); 180 (450); 185 (510)
1	Surtidor maximo	175 (250); 180 (450); 185 (510)
2	Getto del minimo	50 (250); 55 (450-510)
2	Idle jet	50 (250); 55 (450-510)
2	Gicleur de ralenti	50 (250); 55 (450-510)
2	Leerlaufdüse	50 (250); 55 (450-510)
2	Surtidor mìnimo	50 (250); 55 (450-510)
3	Getto starter	72 (250); 85 (450-510)
3	Starting jet	72 (250); 85 (450-510)
3	Gicleur de starter	72 (250); 85 (450-510)
3	Starterdüse	72 (250); 85 (450-510)
3	Surtidor arranque	72 (250); 85 (450-510)
4	Getto aria massimo	200
4	Main air jet	200
4	Gicleur d'air principal	200
4	Hauptluftdüse	200
4	Surtidor aire máximo	200
5	Valvola gas	15/M
5	Throttle valve	15/M
5	Soupape gaz	15/M
5	Gasventil	15/M
5	Válvula gaz	15/M
6	Spillo conico/tacca di fissaggio	OBDVR/4ª (250); OBDVR/5ª (450-510)
6	Tapered needle/needle position	OBDVR/4th (250); OBDVR/5th (450-510)
6	Epingle conique/ coche fixation	OBDVR/4ème (250); OBDVR/5ème (450-510)
6	Kegelnadel/ Kegelnadelstellung	OBDVR/4 (250); OBDVR/5 (450-510)
6	Espiga conica/ Ranura de fijado	OBDVR/4ª (250); OBDVR/5ª (450-510)
7	Vite aria aperta di giri	1+1/2 (250-450); 2 (510)
7	Air screw, open by turns	1+1/2 (250-450); 2 (510)
7	Vis de air, ouvert de tours	1+1/2 (250-450); 2 (510)
7	Luftschraube gelockert um Drehungen	1+1/2 (250-450); 2 (510)
7	Tornillo aire abierto de rev. (250-450)	1+1/2 (250-450); 2 (510)
8	Getto aria minimo	100
8	Low air jet	100
8	Gicleur d'air de ralenti	100
8	Leerlaufluftdüse	100
8	Surtidor aire mínimo	100
-	Getto aria starter	mm 4
-	Starting air jet	0.16 in.
-	Gliceur air starter	mm 4
-	Starterluftdüse	mm 4
-	Surtidor aire arranque	mm 4
-	Diametro diffusore	37 mm (250); 41 mm (450-510)
-	Venturi diameter	1.46 in. (250); 1.61 in. (450-510)
-	Diamètre diffuseur	37 mm (250); 41 mm (450-510)
-	Luftdüse-Durchmesser	37 mm (250); 41 mm (450-510)
-	Diámetro difusor	37 mm (250); 41 mm (450-510)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

H

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Norme generali H.5
Istruzioni di montaggio e lubrificazione ..... H.6÷H.13
Rimontaggio albero motore H.14
Rimontaggio ingranaggio rinvio contralbero H.16
Rimontaggio cambio (TE-SMR) H.18
Rimontaggio cambio (TC) H.21
Rimontaggio del carter H.24
Rimontaggio comando cambio, avviamento, elettrico e pompa olio H.28
Rimontaggio albero leva cambio H.30
Rimontaggio gruppo avviamento a pedale (TE) H.31
Rimontaggio frizione H.32
Rimontaggio ingranaggio e catena distribuzione H.34
Rimontaggio volano H.35
Rimontaggio coperchio trasmissione H.36
Rimontaggio pistone e cilindro H.37
Rimontaggio testa cilindro H.38
Rimontaggio tendicatena distribuzione H.41
Rimontaggio dispositivo alzavalvole H.42
Rimontaggio coperchio testa cilindro, candela, tubazione lubrificazione H.46
Rimontaggio segnalatore marce H.46
Rimontaggio coperchio volano H.47
Rimontaggio pedali cambio e avviamento (TE) H.48
Rimontaggio filtri e tappo scarico olio H.49
Tabella di selezione guarnizione testa cilindro H.50
Rimontaggio motore e motociclo H.52

General directions H.5
Instructions for assembly and lubrication ..... H.6÷H.13
Reassembly of crankshaft H.14
Reassembly of counter balancing shaft driving gear H.16
Reassembly of transmission (TE-SMR) H.18
Reassembly of transmission (TC) H.21
Reassembly of crankcase H.24
Reassembly of gearshift mechanism, electric starting system and oil pump H.28
Reassembly of gear lever shaft H.30
Reassembly of kick start components (TE) H.31
Reassembly of clutch H.32
Reassembly of timing system drive gear and chain H.34
Reassembly of flywheel H.35
Reassembly of transmission cover H.36
Reassembly of piston and cylinder H.37
Reassembly of cylinder head H.38
Reassembly of cam-chain tensioner H.41
Reassembly of valve lifter H.42
Reassembly of cylinder head cover, spark plug, lubrication hose H.46
Reassembly of gear shift position sensor H.46
Reassembly of flywhel cover H.47
Reassembly of the gearshift pedal and kick start pedal (TE) H.48
Reassembly of the engine oil filters and drain plug . H.49
Cylinder head gasket selection chart H.50
Engine and motorcycle reassembly H.52

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Normes générales H.5
Instructions pour l'assemblage et la lubrification ..... H.6÷H.13
Remontage arbre moteur H.14
Remontage engrenage renvoi contre-arbre H.16
Remontage boîte des vitesses (TE-SMR) H.18
Remontage boîte des vitesses (TC) H.21
Remontage du carter H.24
Remontage groupe de commande de vitesse, groupe démarrage électrique et pompe huile H.28
Remontage de l'arbre du levier commande de vitesse H.30
Remontage composants démarrage à pédale (TE) H.31
Remontage embrayage H.32
Remontage de l'engrenage et de la chaine de la distribution H.34
Remontage du volant H.35
Remontage couvercle transmission H.36
Remontage du piston et cylindre H.37
Remontage culasse cylindre H.38
Remontage tendeur de chaine distribution H.41
Remontage dispositif de décompresion H.42
Remontage couvercle culasse cylindre, bougie d'allumage, tuyau lubrification H.46
Remontage capteur du boîte de vitesse H.46
Remontage couvercle du volant H.47
Remontage pédale commande vitesse et pédale démarrage (TE) H.48
Remontage filtres et bouchon de vidange huile H.49
Tableau sélection garniture culasse cylindre H.50
Remontage moteur et motocycle H.53

Allgemeine Vorschrifte H.5
Anweisungen zur Montage und Schmierung ..... H.6÷H.13
Wiederzusammensetzung der Antriebswelle H.14
Wiederzusammensetzung Zahnradvorgelege Vorgelegewelle H.16
Wiederzusammensetzung des Getriebes (TE-SMR) H.18
Wiederzusammensetzung des Getriebes (TC) H.21
Wiederzusammensetzung der Kurbelgehäuses H.24
Wiederzusammensetzung der Getriebegruppe, Elektrische Anlassergruppe und Ölpumpen H.28
Wiederzusammensetzung der Getriebewelle H.30
Wiederzusammensetzung der Details der Anlasserpedal (TE) H.31
Wiederzusammensetzung der Kupplung H.32
Wiederzusammensetzung der Ventilsteuerung und Ketten H.34
Wiederzusammensetzung des Schwungrades H.35
Wiederzusammensetzung den Triebdeckel H.36
Wiederzusammensetzung des Kolbens und des Zylinders H.37
Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfes H.38
Wiederzusammensetzung des Kettenspanners H.41
Wiederzusammensetzung Ingangsetzungsdekompressor H.42
Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfes deckel, Zündkerze, Rohr von Schmierung H.46
Wiederzusammensetzung des Leerlauflicht H.46
Wiederzusammensetzung des Schwungradesdeckel H.47
Wiederzusammensetzung des Getriebewellepedal und Anlasserpedal (TE) H.48
Wiederzusammensetzung der Filter und Albasstopfen H.49
Selektiontabelle für Zylinderkopfesdichtung H.50
Wiederzusammensetzung von den Motor und das Motorrad H.53

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Normas generales H.5
Instrucciones para el montaje y la lubricación ..... H.6÷H.13
Reensamblaje del eje motor H.14
Remontaje del engranaje rinvio contra-eje H.16
Reensamblaje del cambio (TE-SMR) H.18
Reensamblaje del cambio (TC) H.21
Reensamblaje del cárter H.24
Reensamblaje grupo mando cambio, grupo arranque electrico y bomba aceite H.29
Reensamblaje del eje palanca cambio H.30
Reensamblaje particulares del grupo arranque a pedal (TE) H.31
Reensamblaje del embrague H.32
Reensamblaje del engranaje y de la cadena de la distribución H.34
Reensamblaje del volante H.35
Reensamblaje tapa transmisión H.36
Reensamblaje del pistón y del cilindro H.37
Reensamblaje culata cilindro H.38
Reensamblaje tensor de cadena distribución H.41
Reensamblaje dispositivo de decompresión H.42
Reensamblaje tapa culata cilindro, buja de encendido, tubo de lubricación H.46
Reensamblaje señalador de la posición del cambio de velocidad H.46
Reensamblaje tapa volante H.47
Reensamblaje pedal de arranque (TE) H.48
Reensamblaje filtros y tapón de descarga aceite ... H.49
Tablero selección junta culata cilindro H.50
Reensemblaje motor y motocicleta H.54

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Norme generali
Per il rimontaggio eseguire in ordine inverso quanto mostrato per lo smontaggio, facendo tuttavia particolare attenzione alle singole operazioni che richiamiamo specificatamente. Vi ricordiamo che guarnizioni, paraolio, fermi metallici, rondelle di tenuta in materiale deformabile (rame, alluminio, fibra etc.) e dadi autobloccanti dovranno sempre essere sostituiti. I cuscinetti sono stati calcolati e dimensionati per un determinato numero di ore di lavoro. Consigliamo pertanto la sostituzione in particolar modo dei cuscinetti sottoposti alle più gravose sollecitazioni, anche in considerazione della difficoltà di controllo della relativa usura. Quanto sopra viene suggerito in aggiunta ai controlli dimensionali dei singoli componenti, previsti nell'apposito capitolo (vedere il capitolo G "REVISIONE MOTORE"). E' importantissimo pulire accuratamente tutti i componenti; i cuscinetti e tutti gli altri particolari soggetti ad usura dovranno essere lubrificati con olio motore, prima del montaggio. Viti e dadi dovranno essere bloccati alle coppie di serraggio prescritte (pagine H.6÷H.13 e capitolo X "COPPIE DI SERRAGGIO").

General directions
For a correct re-assembly follow in the adverse sense what shown for dismantling, however paying a special attention to every operation we specifically mention. We remind you that gaskets, oil rings, clamps and sealing washer in deformable material (as copper, aluminium, fibers, etc.) and self-locking nuts havealways to be renewed. Bearings have been studied and drawn for a well determined number of working hours. It is advisable to replace those bearings which undergo the greatest wear and tear especially in view of the fact that generally speaking they are difficult to check for wear. What above is suggested in addition to the size verification of the single components, as foreseen in the proper chapter (see chapter G "ENGINE OVERHAULING"). We emphasize the importance of thoroughly cleaning all components; bearings and all particulars subject to wear have to be lubricated with engine oil, before re-assembly. Screws and nuts must be locked at the prescribed torques (see pages H.6÷H.13 and chapter X "TIGHTENING TORQUES").

Normes générales
Pour le rémontage éffectuer en sens inverse ce qu'on a montré pour le démontage, en faisant attention aux particulières opérations qu'on rappelle ici spécifiquement. On vous rappelle que les garnitures, pare-huile, arrêts métalliques, rondelles d'étanchéité en matèriel déformable (cuivre, aluminium, fibre etc.) et écrous auto-blocants devront être toujours rémplacés. Les coussinets on été dimensionnés et calculés pour une spécifique nombre d'heures de travail. Il est conseillé de remplacer les roulements soumis à de fortes contraintes, surtout si l'on considère qu'il est extrêmement difficile de contrôler leur état. Ce-ci est conseillé additionnellement aux contrôles dimensionnées de chaque pièces, prévus dans le spécial chapitre (voir au chapitre G "REVISION MOTEUR"). Il est très important de nettoyer soigneusement toutes les pièces, les coussinets et tous les autres particuliers sujects à usure devront être graissés avec huile moteur, avant le remontage. Vis et écrou devront être bloqués aux couples de serrage prescriptes (voir pages H.6÷H.13 et chapitre X "COUPLES DE SERRAGE").

Allgemeine Vorschrifte
Zum Zusammenbau des Motors muß man in zur ausbau umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Die von uns spezifisch arwähnten, jeweiligen Arbeiten sind aber geneau zu beachten. Man darf nie vergessen, daß Dichtungen, Oelabdichtungen, Metallsperrungen, Dichtscheiben in unformbarem Verskstoff (Kupfer, Aluminium, Faser usw.) und selbstsichernde Muttern immer auszuwechseln sind. Die Lager sind für eine bestimmte Anzahl Arbeitsstunden bemesst und gerechnet worden. Daher empfehlen wir den Austausch insbesondere der stark beanspruchten Lager, da eine Verschleisskontrolle derselben sehr schwierig wäre.
Dies wird ausser der empfohlenen Nachmessen-Kontrollen der einzelnen Bestandteile (siehe die jeweiligen Kapitel G im Abschnitt "UEBERHOLUNG DES MOTOR") geraten. Es ist äusserst wichtig, alle Bestandteile sorgfältigst zu reinigen; die Lager und alle anderen Verschleissteile müssen mit Motoröl vor dem Anbau beschmiert werden. Schrauben und Muttern bei den vorgeschriebenen Anziehmomenten anziehen (Siehie Seiten H.6÷H.13 und kapitel X "ANZIEHMOMENT").

Normas generales
Para volver a montar ejecute en sentido inverso todo lo que ha sido mostrado para el desmontaje, pero poniendo mucha atención en cada una de las operaciones que indicamos específicamente. Le recordamos que las guarniciones, detenedor de aceite, topes metálicos, arandelas de estanqueidad de material deformable (cobre, aluminio, fibras, etc.) y tuercas autobloqueantes tendrán que ser siempre substituidos. Los cojinetes han sido dimensionados y calculados para un determinado número de horas de trabajo. Por tanto aconsejamos en especial la substitución de los cojinetes sujetos a los más gravosos esfuerzos incluso por la dificultad que existe de controlar el desgaste correspondiente. Todo esto se sugiere como añadidura a los controles dimensionales de cada uno e los componentes previstos en el capítulo especial (véase el capítulo G "REVISION MOTOR"). Es de gran importancia que se limpien minuciosamente todos los componentes; los cojinetes y las demás partes sujetas a desgaste tendrán que lubricarse con aceite motor antes del montaje. Tornillos y tuercas tienen que ser bloqueados a los pares de torsión prescriptos (ver paginas H.6÷H.13 y capítulo X "PARES DE TORSION").

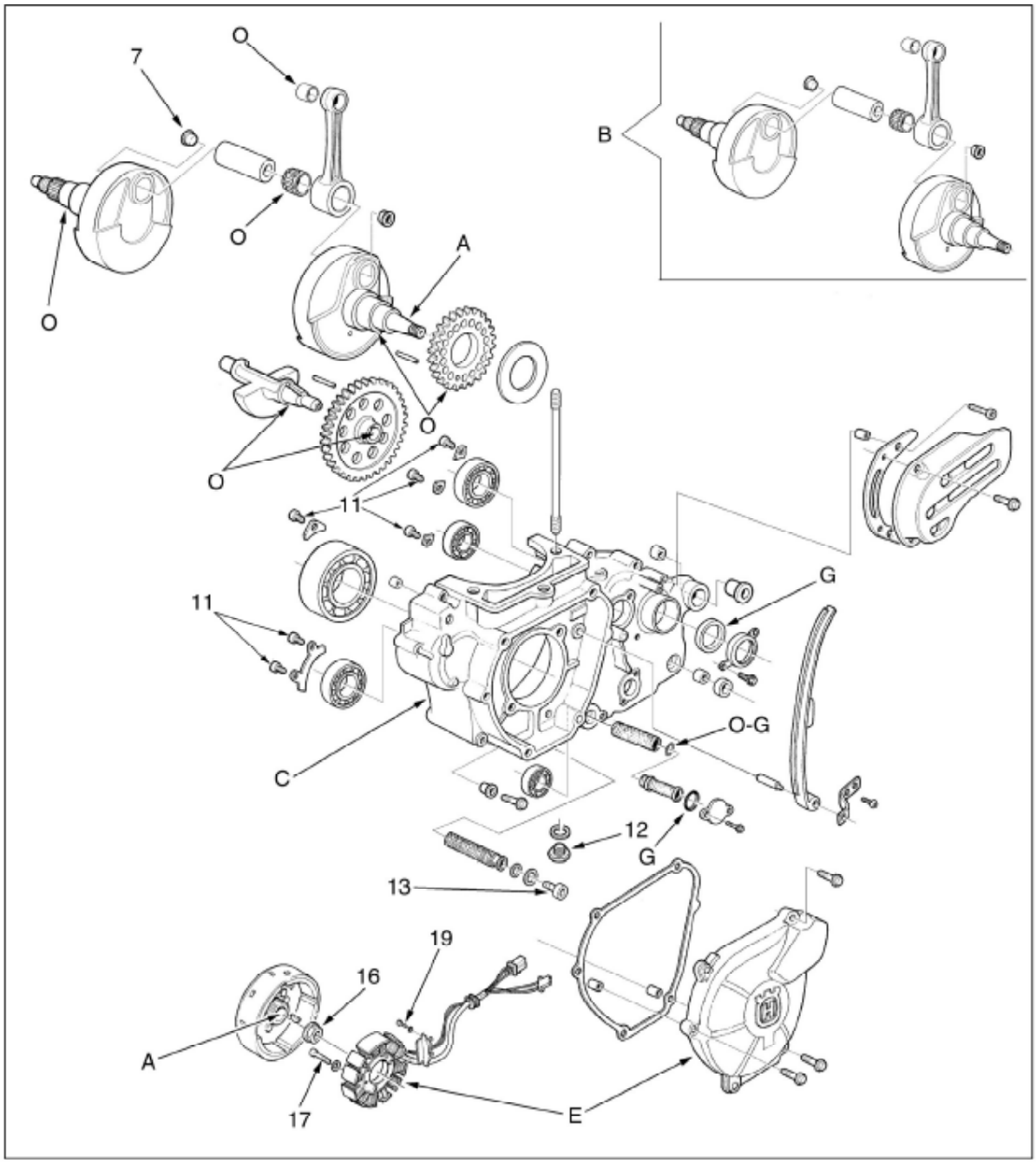
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Istruzioni di montaggio e lubrificazione/Instructions for assembly and lubrication/Instructions pour l'assemblage et la lubrification/Anweisungen zur Montage und Schmierung/Instrucciones para el montaje y la lubricación

MANOVELLISMO - ALTERNATORE - LUBRIFICAZIONE - SEMICARTER SINISTRO
CRANKSHAFT, COUNTER BALANCING SHAFT - ALTERNATOR - LUBRICATION - L.H. CRANKCASE
VILEBREQUIN, CONTRE ARBRE - ALTERNATEUR - LUBRIFICATION - CARTER GAUCHE
ANTRIEBSWELLE, WORGELEGEWELLE - LICHTMACHINE - SCHMIERUNG - LINKE KURBELGEHAUSE
EJE MOTOR, CONTRA-EJE - ALTERNADOR - LUBRICACIÓN - BANCADA IZQUIERDA



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Coppie di serraggio - Tightening torques - Couples de serrage - Anziehmoment - Pares de torsion

7	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm- 2 Kgm- 14.5 ft/lb
11	M6x1	11 Nm- 1,1 Kgm- 7.9 ft/lb
12	M16x1,5	25 Nm- 2,55 Kgm- 18.4 ft/lb
13	M14x1,5	25 Nm- 2,55 Kgm- 18.4 ft/lb
16	M12x1	75 Nm- 7,65 Kgm- 55.3 ft/lb
17	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm- 0,8 Kgm- 5.8 ft/lb
19	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm- 0,6 Kgm- 4.3 ft/lb

STANDARD

M5x0,8	**6Nm-0,6Kgm-43**ft/lb
M6x1	8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/l
M8x1,25	21 Nm- 2,1 Kgm- 15.5 ft/lb

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE-NOTE LUBRICATING POINTS-NOTES POINTS À GRAISSER-AVIS SCHMIERUNGSPUNKTE-ANMERKUNG PUNTOS DE LUBRICACION- NOTAS	LUBRIFICANTE-ISTRUZIONI DI MONTAGGIO LUBRICANT-INSTRUCTIONS FOR ASSEMBLY LUBRIFICANT-INSTRUCTIONS POUR L'ASSEMBLAGE SCHMIERMITTEL-ANWEISUNGEN ZUR MONTAGE LUBRICANTE-INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE
A	Sgrassare Degrease Degraissee Entfetten Desgrasar
B	Montare con Olio motore Mount with Engine oil Enduire avec Huile moteur Mit Motoröl einbauen Montar con Aceite para motor
C	Incollare i due semicarter con "Loctite 510" (Pianermetic) Glue the two half casings by "Loctite 510" (Pianermetic) Coller les deux demi-carters avec "Loctite 510" (Pianermetic) Die beiden halbabdeckungen mit "Loctite 510" (Pianermetic) kleben Pegar los dos semicárteres con "Loctite 510" (Pianermetic)
E	Allineare la tacca dello statore con quella sul relativo coperchio Align the stator notch to the notch on the stator cover Aligner l'encoche du stator à l'encoche du couvercle stator Ausrichten die Raste des Stator mit die Raste des Deckels Alinear la muesca del estator con aquella en la tapa del estator
G	Grasso WATER RESISTANT Grease WATER RESISTANT Graisse WATER RESISTANT Fett WATER RESISTANT Grasa WATER RESISTANT
O	Olio motore Engine oil Huile moteur Motoröl Aceite para motor
O/G	Olio motore o grasso WATER RESISTANT Engine oil or grease WATER RESISTANT Huile moteur ou graisse WATER RESISTANT Motoröl oder Fett WATER RESISTANT Aceite para motor o bien grasa WATER RESISTANT

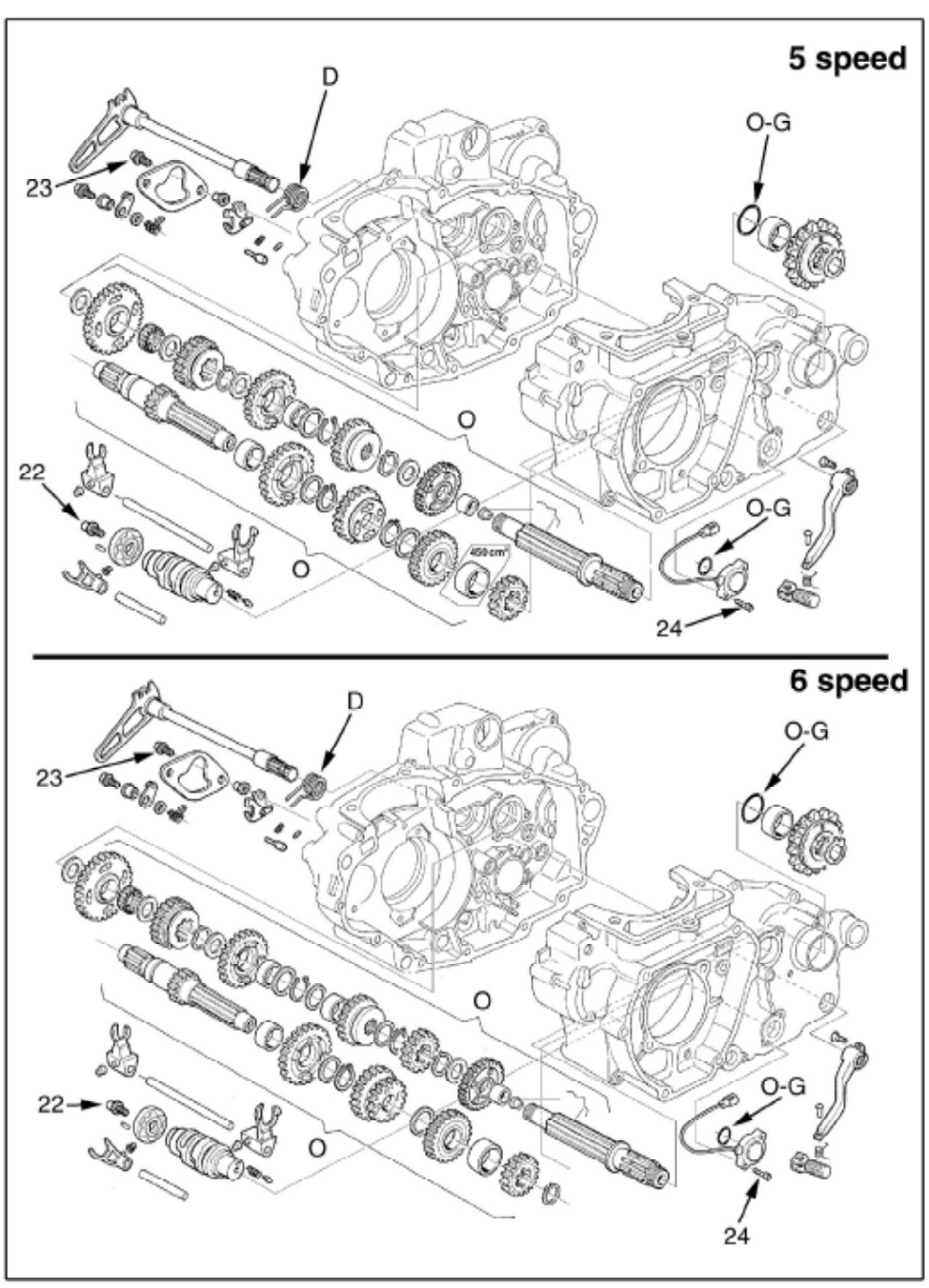
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Istruzioni di montaggio e lubrificazione/Instructions for assembly and lubrication/Instructions pour l'assemblage et la lubrification/Anweisungen zur Montage und Schmierung/Instrucciones para el montaje y la lubricación

CAMBIO, COMANDO CAMBIO
TRANSMISSION, GEARSHIFT MECHANISM
BOÎTE DES VITESSES, COMMANDE DE VITESSE
GETRIEBES, GETRIEBEGRUPPE
CAMBIO, MANDO CAMBIO



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Coppie di serraggio - Tightening torques - Couples de serrage - Anziehmoment - Pares de torsion

22- M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm- 2 Kgm- 14.5 ft/lb
23- M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm- 0,8 Kgm- 5.8 ft/lb
24- M5x0,8	6 Nm- 0,6 Kgm- 4.3 ft/lb

STANDARD

M5x0,8	6 Nm- 0,6 Kgm- 4.3 ft/lb
M6x1	8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/l
M8x1,25	21 Nm- 2,1 Kgm- 15.5 ft/lb

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE-NOTE LUBRICATING POINTS-NOTES POINTS À GRAISSER-AVIS SCHMIERUNGSPUNKTE-ANMERKUNG PUNTOS DE LUBRICACION- NOTAS	**LUBRIFICANTE-ISTRUZIONI DI MONTAGGIO LUBRICANT-INSTRUCTIONS FOR ASSEMBLY LUBRIFICANT-INSTRUCTIONS POUR L'ASSEMBLAGE SCHMIERMITTEL-ANWEISUNGEN ZUR MONTAGE LUBRICANTE-INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE**
D	Montare con l'apertura verso il centro motore Fit it with the opening towards the engine center La monter avec l'ouverture vers le centre du moteur Mit der Öffnung zur Motormitte gerichtet montieren Montar con la apertura hacia el centro del motor
O	Olio motore Engine oil Huile moteur Motoröl Aceite para motor
O/G	Olio motore o grasso WATER RESISTANT Engine oil or grease WATER RESISTANT Huile moteur ou graisse WATER RESISTANT Motoröl oder Fett WATER RESISTANT Aceite para motor o bien grasa WATER RESISTANT

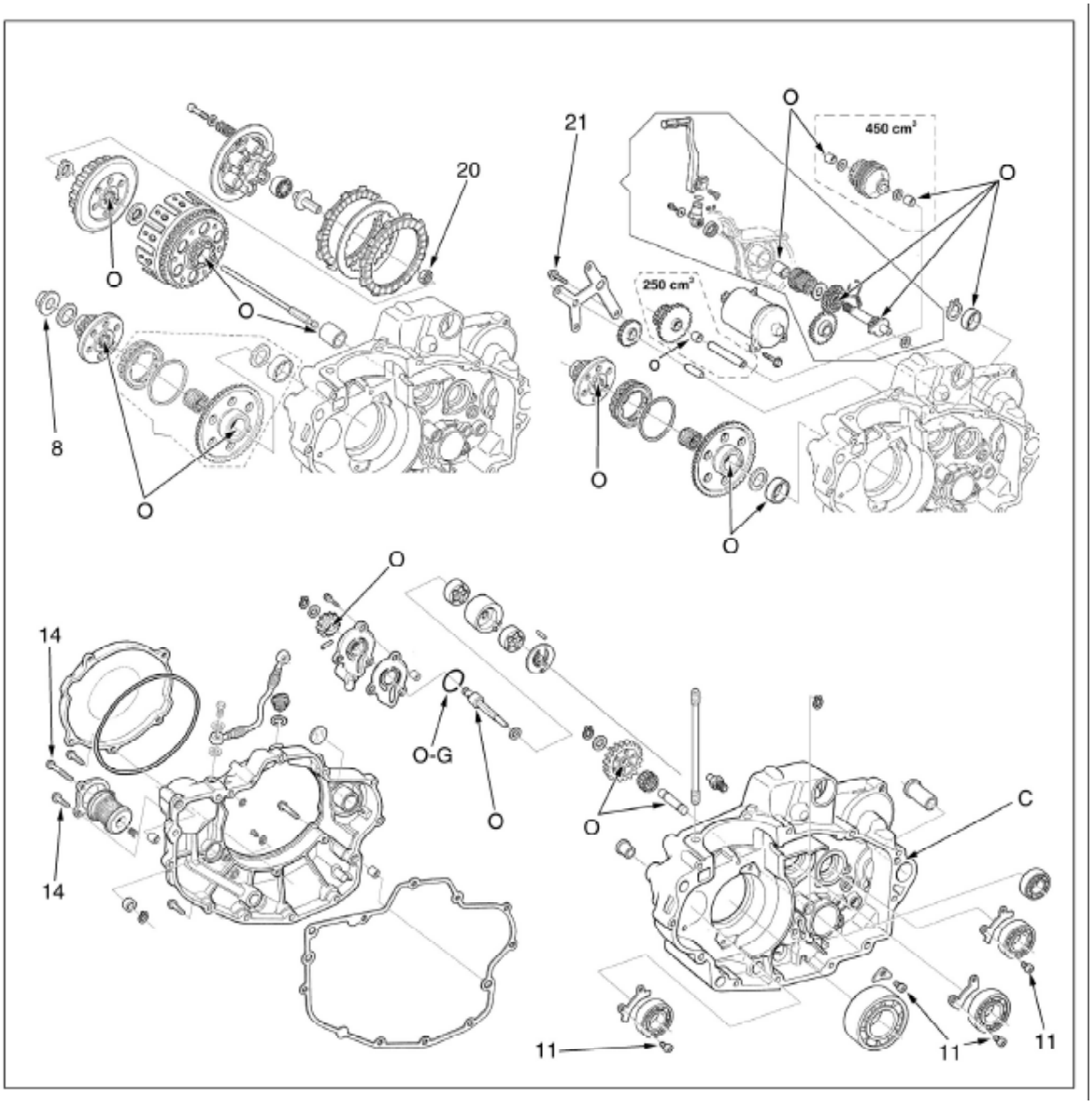
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Istruzioni di montaggio e lubrificazione/Instructions for assembly and lubrication/Instructions pour l'assemblage et la lubrification/Anweisungen zur Montage und Schmierung/Instrucciones para el montaje y la lubricación

FRIZIONE - AVVIAMENTO - LUBRIFICAZIONE - SEMICARTER DESTRO
CLUTCH - STARTING SYSTEM - LUBRICATION - R.H. CRANKCASE
EMBRAYAGE - DEMARRAGE - LUBRIFICATION - CARTER DROIT
KUPPLUNG - ANLASSER - SCHMIERUNG - RECHTE KURBELGEHAUSE
EMBRAGUE - ARRANQUE - LUBRICACIÓN - BANCADA DERECHA



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Coppie di serraggio - Tightening torques - Couples de serrage - Anziehmoment - Pares de torsion

8- M18x1,25	150 Nm- 15 Kgm- 108 ft/lb
11- M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm- 1,1 Kgm- 7.9 ft/lb
14- M6x1	8 Nm- 0,8 Kgm- 5.8 ft/lb
20- M18x1	75 Nm- 7,6 Kgm- 55 ft/lb
21- M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm- 0,8 Kgm- 5.8 ft/lb

STANDARD

M5x0,8	6 Nm- 0,6 Kgm- 4.3 ft/lb
M6x1	8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/l
M8x1,25	21 Nm- 2,1 Kgm- 15.5 ft/lb

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE-NOTE LUBRICATING POINTS-NOTES POINTS À GRAISSER-AVIS SCHMIERUNGSPUNKTE-ANMERKUNG PUNTOS DE LUBRICACION-NOTAS	LUBRIFICANTE-ISTRUZIONI DI MONTAGGIO LUBRICANT-INSTRUCTIONS FOR ASSEMBLY LUBRIFICANT-INSTRUCTIONS POUR L'ASSEMBLAGE SCHMIERMITTEL-ANWEISUNGEN ZUR MONTAGE LUBRICANTE-INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE
C	Incollare i due semicarter con "Loctite 510" (Pianermetic) Glue the two half casings by "Loctite 510" (Pianermetic) Coller les deux demi-carters avec "Loctite 510" (Pianermetic) Die beiden halbabdeckungen mit "Loctite 510" (Pianermetic) kleben Pegar los dos semicárteres con "Loctite 510" (Pianermetic)
O	Olio motore Engine oil Huile moteur Motoröl Aceite para motor
O/G	Olio motore o grasso WATER RESISTANT Engine oil or grease WATER RESISTANT Huile moteur ou graisse WATER RESISTANT Motoröl oder Fett WATER RESISTANT Aceite para motor o bien grasa WATER RESISTANT

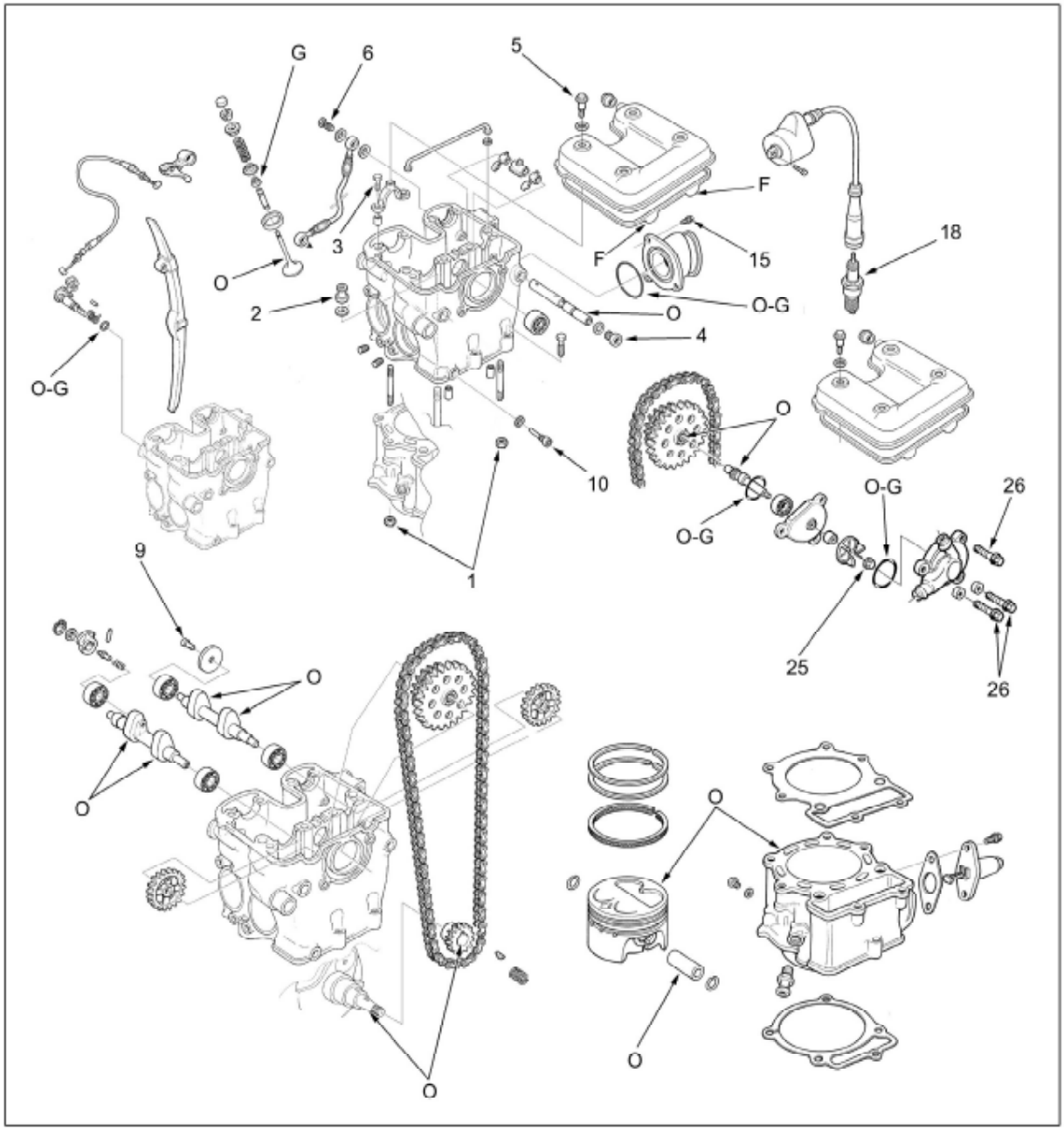
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Istruzioni di montaggio e lubrificazione/Instructions for assembly and lubrication/Instructions pour l'assemblage et la lubrification/Anweisungen zur Montage und Schmierung/Instrucciones para el montaje y la lubricación

TESTA- CILINDRO- PISTONE- DISTRIBUZIONE- POMPA ACQUA- CANDELA
CYLINDER HEAD- CYLINDER- PISTON- TIMING SYSTEM- WATER PUMP- SPARK PLUG
CULASSE- CYLINDRE- PISTON- DISTRIBUTION- POMPE EAU- BOUGIE D'ALLUMAGE
ZYLINDERKOPF- ZYLINDER- KOLBEN- VENTILSTEUERUNG- WASSERPUMPE- ZUNDKERZE
CULATA- CILINDRO- PISTON- DISTRIBUCIÓN- BOMBA AGUA- BUJIA DE ENCENDIDO



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Coppie di serraggio - Tightening torques - Couples de serrage - Anziehmoment - Pares de torsion

1- M8x1,25	15 Nm- 1,5 Kgm- 10.8 ft/lb
2- M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°- 3.8 Nm+90°- 27.5 ft/lb+90°
3- M6x1	12 Nm- 1,2 Kgm- 8.7 ft/lb
4- M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm- 2,55 Kgm- 18.4 ft/lb
5- M6x1	8 Nm- 0,8 Kgm- 5.8 ft/lb
6- M10x1	15 Nm- 1,5 Kgm- 10.8 ft/lb
9- M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm- 0,8 Kgm- 5.8 ft/lb
10- M8x1,25	10÷12 Nm- 1÷1,23 Kgm- 7.2÷8.9 ft/lb
15- M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm- 0,3 Kgm- 2.2 ft/lb
18- M10x1	12 Nm- 1,23 Kgm- 8.9 ft/lb
25- M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm- 0,4 Kgm- 2.9 ft/lb
26- M6x1(+LOCTITE 542)	8 Nm- 0,8 Kgm- 5.8 ft/lb

STANDARD

M5x0,8	6 Nm- 0,6 Kgm- 4.3 ft/lb
M6x1	8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/l
M8x1,25	21 Nm- 2,1 Kgm- 15.5 ft/lb

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE-NOTE LUBRICATING POINTS-NOTES POINTS À GRAISSER-AVIS SCHMIERUNGSPUNKTE-ANMERKUNG PUNTOS DE LUBRICACION- NOTAS	**LUBRIFICANTE-ISTRUZIONI DI MONTAGGIO LUBRICANT-INSTRUCTIONS FOR ASSEMBLY LUBRIFICANT-INSTRUCTIONS POUR L'ASSEMBLAGE SCHMIERMITTEL-ANWEISUNGEN ZUR MONTAGE LUBRICANTE-INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE**
F	Montare con sigillante "AREXONS RHODORSEAL 5552" Fit using "AREXONS RHODORSEAL 5552" seal Monter avec colle pour sceller "AREXONS RHODORSEAL 5552" Mit Dichtmasse "AREXONS RHODORSEAL 5552" montieren Montar con sellador "AREXONS RHODORSEAL 5552"
G	Grasso WATER RESISTANT Grease WATER RESISTANT Graisse WATER RESISTANT Fett WATER RESISTANT Grasa WATER RESISTANT
O	Olio motore Engine oil Huile moteur Motoröl Aceite para motor
O/G	Olio motore o grasso WATER RESISTANT Engine oil or grease WATER RESISTANT Huile moteur ou graisse WATER RESISTANT Motoröl oder Fett WATER RESISTANT Aceite para motor o bien grasa WATER RESISTANT

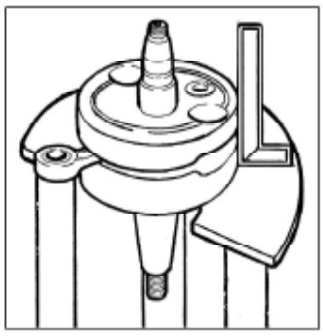
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR









Rimontaggio albero motore
Pulire con estrema cura le canalizzazioni di lubrificazione. Lubrificare il perno di biella con olio motore ed inserirlo nel semivolano.
Inserire il cuscinetto a rullini e lubrificare quest'ultimo con olio motore.
Montare la biella ed il secondo semivolano allineando i semivolani mediante una squadra.
Unire infine le parti con l'ausilio di una pressa.
Unire i semivolani senza che le estremità del perno fuoriescano dal piano.
Nel piantaggio del perno, rispettare la quota "C" indicata a pag.H.15. Verificare inoltre la quota "B".

Reassembly of crankshaft
Carefully clean the lubrication ducts. Lubricate the crankpin with motor oil and place it in the flywheel.
Fit the roller bearing and lubricate with engine oil. Fit the connecting rod and the second half-flywheel. See that the half-flywheels are aligned using a triangle.
Join all the elements using a press.
Press the crank discs together to the same distance as the length of the crankpin. Respect measure "C" shown on page H.15 when fitting the coupling pin. Check measure "B" too (page H.15).

Remontage arbre moteur
Nettoyer les canalisations de lubrification. Graisser avec huile moteur de goujon et le placer dans le demi-volant.
Insérer le palier à rouleaux et le graisser par huile moteur. Monter la bielle et le deuxième demi-volant en alignant lesa demi-volants au moyer d'une équerre. Joindre tous les éléments ay moyen d'une presse.
Rassembler les demi-volants et veiller à nous que les extrémités du goujon en sortent pas du plan des demi-volants. Au montage du goujon, respecter la mesure "C" montrée en page H.15. Vérifier la mesure "B" .

Wiederzusammensetzung der Antriebswelle
Mit äußerster Kur die Schmierkanäle reinigen. Den Zapfen mit Motoröl einschmieren und ihn ins Halbschwungrad einführen.
Die Rollenlager einsetzen und diese mit Motoröl schmieren. Die Pleuelstange und das zweite Halbschwungrad montieren; die Halbschwungräder mit einem Winkeldreieck ausrichten. Schließlich die Teile unter Zuhilfenahme einer Presse zusammenfügen. Wenn es wieder die Stütze zusammensetzt, die Dimension "C" (Seite H.15) beachten. Desweiteren die Dimension "B" prüfen.

Reensemblaje del eje motor
Limpiar los canales de lubricación. Lubricar el perno con aceite motor e introdúzcalo en el semivolante.
Introducir el cojinete de rodillos y lubricarlo con aceite de motor. Montar la biela y el segundo semivolante alineando los semivolantes con una escuadra. Por último unir las partes con el auxilio de una prensa.
Unir los semivolantes sin que sobresalgan los extremos del perno del plan de los semivolani mismos. Cuando se coloca el perno, respetar la cota "C" indicada en la página H.15. Controle la cota "B".

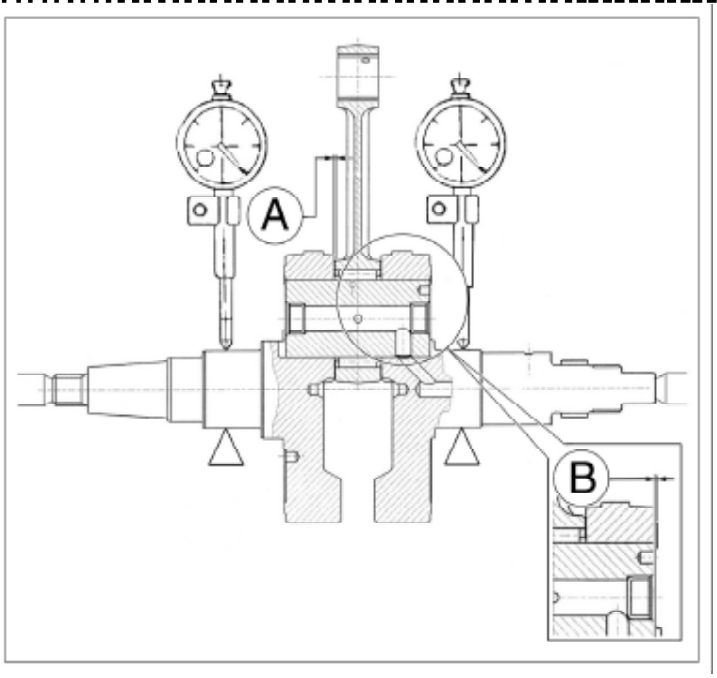
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR





A = 0,4 ÷ 0,5 mm
(0,0157÷0,0197 in.)

B = 0,5 mm (0,02 in.)
Allineato con il semivolano
Aligned with half-flywheel
En ligne avec le demi-volant
Ausgerichet mit der Halbschwungrad
Apoyado al semivolante

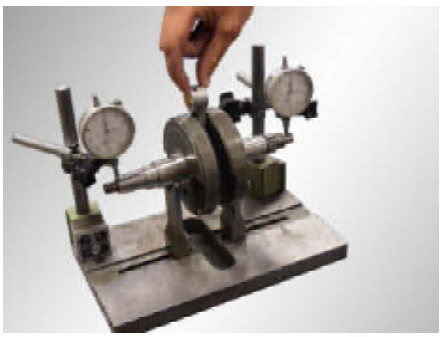
Verificare il gioco assiale della biella nei volani che deve essere 0,4÷0,5 mm.
Controllare la scentratura dell'albero motore che, rilevata in corrispondenza delle superfici di appoggio dei cuscinetti, non deve superare 0,02 mm.
Raddrizzare l'albero motore con l'ausilio di un martello in rame.

Check the connecting rod side float into the flywheels. It must be 0,4÷0,5 mm (0.0157÷0.0197 in).
Check the alignment of the crankshaft between centers.
Runout may not exceed 0.02 mm (0.0008 in) at the bearing positions.
Make an initial alignment of the flywheel using a copper hammer.

Vérifier que le jeu axial de la bielle dans les volants soit 0,4÷0,5 mm.
Contrôler l'excentration de l'arbre moteur qui ne doit pas dépasser 0,02 mm en corréspondance des surfaces d'appui des paliers.
Dresser l'arbre moteur à l'aide d'un marteau en cuivre.

Das Längsspiel der Pleuelstange in den Halbschwungrädern prüfen: es soll 0,4÷0,5 mm betragen.
Die Rundlaufabweichung der Antriebswelle prüfen; auf den Auflageflächen soll sie nicht mehr als 0,02 mm betragen.
Mit Hilfe eines Kupferhammers die Antriebswelle aufrichten.

Compruebe el juego axial de la biela en los volantes que tiene que ser de 0,4÷0,5mm.
Controle el descentrado del eje motor que, registrato en coincidencia de las superficies de apoyo de los cojinetes, no debe ir más allá de 0.02 mm.
Enderece el eje motor con la ayuda de un martillo de cobre.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Posizionare l'albero motore sul piano della pressa come indicato nella figura (deve appoggiare sul piano solo la parete interna del semivolano sinistro) e, utilizzando per la fasatura una spina (1) da 4 mm come indicato nella figura , montare l'ingranaggio (2) rinvio contralbero. Rimuovere la spina dopo il montaggio.

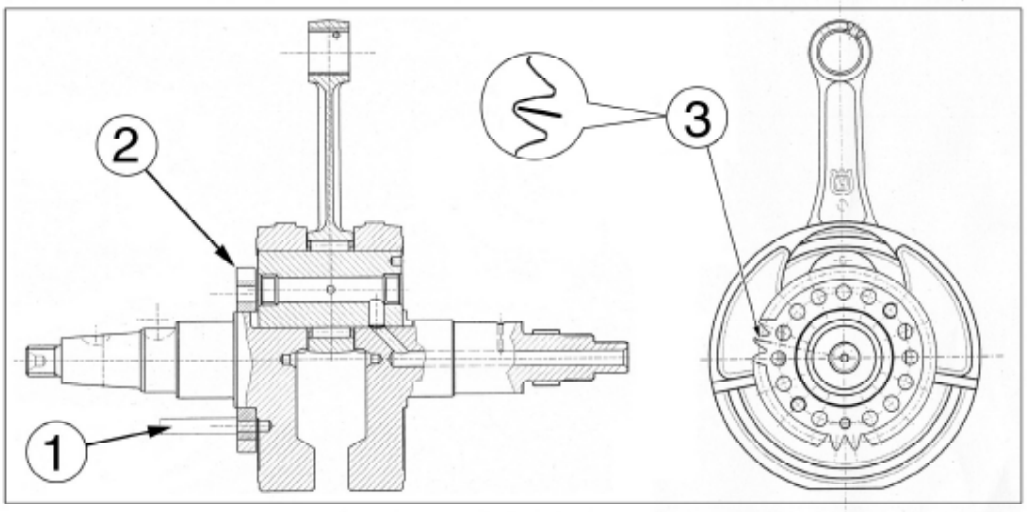
Reassembly of counter balancing shaft driving gear
Put the flywheel on the press as shown in picture (with the left half-flywheel surface on the press plane) and assemble the layshaft driving gear (2) on the flywheel (use a 4 mm - 0.16 in. pin (1) for correct assembly as shown in the picture). Remove pin after assembly.

Remontage engrenage renvoi contre-arbre
Positionner l'arbre moteur sur le plan de la presse comme indiqué dans l'illustration (il doit appuyer sur le plan seulement le paroi intérieur du demivolant gauche) et, en utilisant pour l'assemblage correct une épine (1) de 4 mm comme indiqué sur l'illustration, monter l'engrenage (2) renvoi contre-arbre. Enlever l'épine après l'assemblage.

Wiederzusammensetzung Zahnradvorgelege Worgelegewelle
Die Antriebswelle auf der Plan der Presse positionieren wie geeignet in die Figur (muß er sich an den alleinen Plan die Innen Wand des Halbschwungräder anlehnen ich schädige) und den Zahnradvorgelege Worgelegewelle (2) montieren (für die Montage eine Stift (1) von 4 mm, wie auf ihn in der Figur gezeigt wird). Der Stift nach der Montage abnehmen.

Reensemblaje engranaje rinvio contra-eje
Posicionar el eje motor sobre el plan de la prensa como indicada en la figura (tiene que apoyar en el plan solo la pared interior del semivolante izquierdo) y, utilizando por el montaje una espina (1) de 4 mm como indicado en la figura, montar el engranaje (2) rinvio contra-eje. Remover la espina después del montaje. .

Misurare con un calibro di profondità l'altezza "B" tra cuscinetto e piano unione



RIFERIMENTO (3) ALL'ESTERNO
REFERENCE (3) OUTWARD
RÉFÉRENCE (3) À L'EXTÉRIEUR
BEZUG (3) DAS ÄUßERE
REFERENCIA (3) A. EL EXTERIOR

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

semicarters su entrambi i semicarters.
Misurare la larghezza “A” dell’albero motore. Considerando che il gioco tra albero motore e basamento deve essere di 0,4 mm, lo spessore della rondella di rasamento “C” da impiegare risulta dalla seguente differenza:

Using a depth slide gauge, measure height “B” between the bearing and joint face on the two crankcase halves. Measure width “A” of the crankshaft. Taking into account that the play between crankshaft and base has to be 0.4 mm - 0,0157 in., shim washer “C” thickness to be used is given by difference:

Avec un calibre de profondeur, measures la hauter «B» entre palier et la surface du joint sur les deux semi-carters.
Measures la largeur «A» de l’arbre moteur. En tenant compte que l’épaisseur du joint «C» est 0,4 mm. et que le jeu entre arbre moteur et carter doit être 0,4 mm., l’épaisseur de la rondelle “C” à user sera donné par la différence:

Den Abstand „B“ zwischen Lager und Dichtungsauflageebene auf beide Kastenhälfte messen (eine Tiefenlehre benutzen).
Die Breite „A“ der Antriebswelle messen. Da das Spiel zwischen Antriebswelle und Kubelgehäuse bei 0,4 mm liegen soll, ergibt sich die Dicke der zu verwendenden Ausgleichscheibe „D“ aus dem folgenden Unterschield:

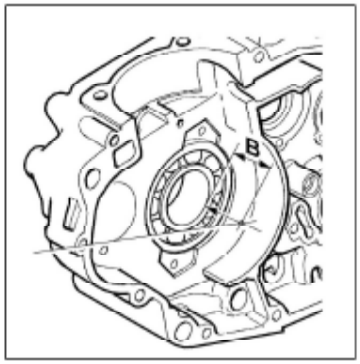
Mide con un calibre de profundidad la altura “B” entre cojinete y superficie de apoyo de la guarnición en los dos semicárters.
Mida la anchura «A» del eje motor.
Considerando que el juego entre eje motor y bancada tiene que ser de 0,4 mm, el espesor de la arandela de tope “C” a usar resulta de la siguiente diferencia:

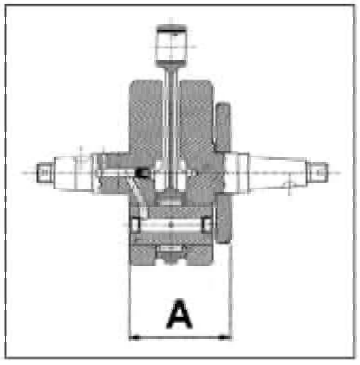
C=[“B” (su entrambi i lati)] - (“A” + 0,4 mm)
C=[“B” (on both sides)] - (“A” + 0.4 mm)
C=[«B» (sur les deux côtes)] - («A» + 0,4 mm)
C=[„B“ (auf beiden Seiten)] - („A“ + 0,4 mm)
C=[“B” (a ambos lados)] - (“A” + 0,4 mm)

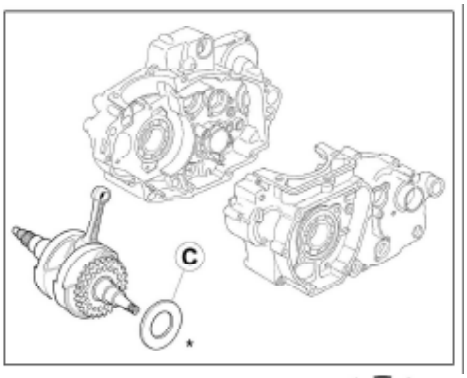
Le rondelle di rasamento sono disponibili nei seguenti spessori:
Shim washers are available in the following thicknesses:
Les rondelles d’épaisseur sont disponibles dans les mesures suivantes:
Die ausgleichscheiben haben folgende Dicken:
Las arendeals de tope se encuentran disponibles en los siguientes espesores:

0,3 mm - 0.0118 in.(codice - code no.- nr. code - Kode n°- código: 8A0028183)
0,5 mm - 0.0197 in.(codice - code no.- nr. code - Kode n°- código: 8C0028183)
0,6 mm - 0.0236 in.(codice - code no.- nr. code - Kode n°- código: 8D0028183)
0,8 mm - 0.0315 in.(codice - code no.- nr. code - Kode n°- código: 8F0028183)
1,0 mm - 0.0394 in.(codice - code no.- nr. code - Kode n°- código: 8H0028183)

* Lato sinistro
* On L.H. Side
* Côté gauche
* Linke Seite
* Lado izquierdo







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Rimontaggio cambio
Qualora si fossero smontati gli alberi del cambio, i paragrafi che seguono illustrano la sequenza di rimontaggio.

Reassembly of transmission
If the gear shafts have been disassembled, the following paragraphs show the reassembly sequence.

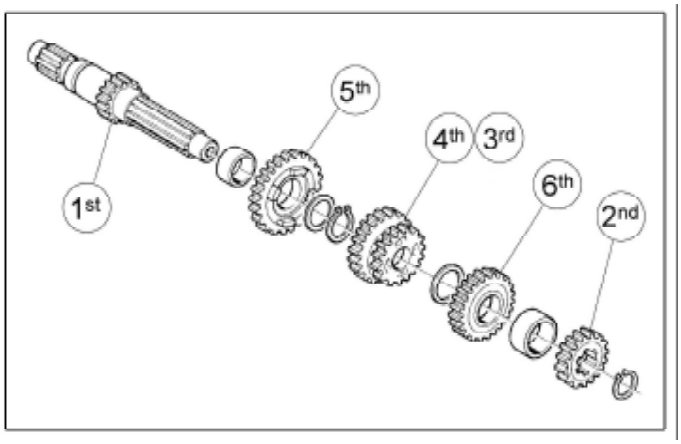
Remontage boîte des vitesses
Si les arbres de la boîte des vitesses ont été démontés, les paragraphes suivants montrent la séquence de rassemblage.

Wiederzusammensetzung des Getriebes
Wenn die Rücklaufwellen abmontiert werden, lesen Sie die folgenden Abschnitten, die die Phasen der iederzusammensetzung erläutern.

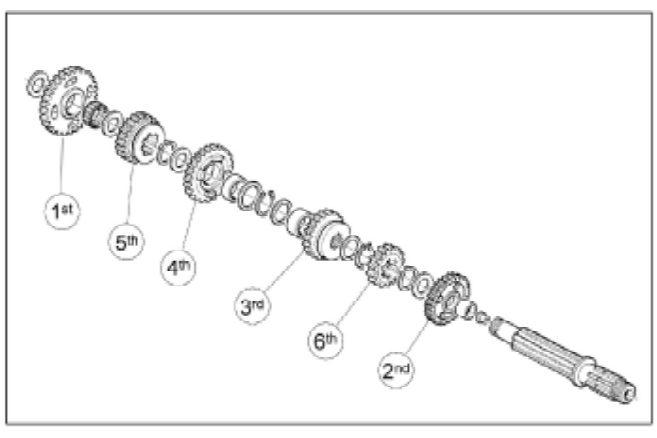
Reensemblaje del cambio
En el caso de que se hubiesen desmontado los ejes del cambio, los párrafos a continuación ilustran la sucesión en la fase para volver a montar.

Cambio a 6 marce (TE, SMR)
6 Speed transmission (TE, SMR)
Boîte à 6 vitesses (TE, SMR)
6- Gang Getriebe (TE, SMR)
Cambio de 6 marchas (TE, SMR)

Albero primario
Main shaft
Arbre primaire
Hauptwelle
Eje principal



Albero secondario
Auxiliary shaft
Arbre secondaire
Vorgelegewelle
Eje auxiliar



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Albero primario
Montare la bussola, l'ingranaggio della 5ª velocità sulla bussola, poi la rondella e l'anello di fermo. La rondella deve essere inserita tra l'ingranaggio e l'anello di fermo. Montare l'ingranaggio della 3ª e della 4ª, quindi la rondella. Montare l'ingranaggio della 6ª ed il distanziale in acciaio. Montare l'ingranaggio della 2ª e l'anello di fermo.

Main shaft
Mount the bushing, the 5th gear on the bushing and after that the washer and the circlip. The washer should be between the gear and the circlip. Mount the 3rd-4th gear and after that, the washer. Mount 6th gear and the steel spacer. Mount 2nd gear and the circlip.

Arbre primaire
Monter la douille, l'engrenage de 5ème vitesse sur la douille ensuite, la rondelle et la bague d'arret. Placer la rondelle entre l'engrenage et la bague d'arrêt. Monter l'engrenage de 3ème, de 4ème vitesse et la rondelle. Monter l'engrenage de 6ème vitesse et l'entretoise en acier. Monter l'engrenage de 2 ème et la bague d'arrêt.

Hauptwelle
Die buchse montieren, das Zahnrad der 5 Gang auf die buchse, dann die Scheibe und der Haltering. Die Scheibe muß zwischen das Zahnrad und dem Haltering eingesteckt werden. Das Zahnrad der 3 Gang und der 4 Gang montieren, also die Scheibe. Das Zahnrad von der 6 Gang und dem Distanzstück in Stahl montieren. Das Zahnrad von der 2 Gang und dem Haltering montieren.

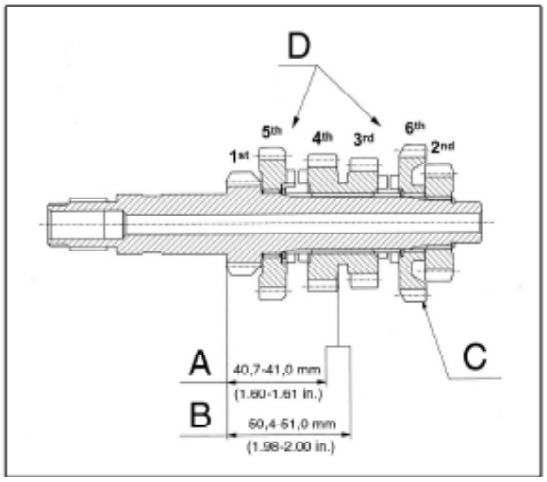
Eje principal
Monte el manguito, el engranaje de la 5° velocidad en el manguito, luego la arandela y el anillo e tope. La arandela tiene que insertarse entre el engranaje y el anillo de tope. Monte el engranaje de la 3°, de la 4° y la arandela. Monte el engranaje de la 6° y el separador de acero. Monte el engranaje de la 2° y el anillo de tope.

A: con 5a innestata
A: 5th gear engaged
A: avec la 5éme vitesse embrayee
A: mit 5° Gang eigesetzt
A: con 6° embrague

B: con 6a innestata
B: 6th gear engaged
B: avec la 6éme vitesse embrayee
B: mit 6° ang eigesetzt
B: con 6° embrague

C: 6a allineata alla battuta albero
C: 6th gear aligned with shaft broaching
C: engrenage 6éme marche en ligne avec le brochage de l'arbre
C: Getriebe sechstes Ganges, ausgerichtet mit dem Wellentäumen
C: 6° apoyado al tope eye

D: lubrificare questi accoppiamenti con MOLYKOTE G-n plus
D: lubricate at the assembly with MOLYKOTE G-n plus
D: Lubrifier ces accouplements avec du MOLYKOTE G-n plus
D: Schmieren: diese Zusammenkoppeln mit MOLYKOTE G-n Plus
D: Lubricar estos acoplamientos con MOLYKOTE G-n plus



Albero primario completo
Main shaft complete
Arbre primaire complet
Hauptwelle kpl.
Eje principal completo

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Albero secondario
Montare il tappo e la bussola. Montare l'ingranaggio della 2ª la rondella e l'anello di fermo. Montare l'ingranaggio della 6ª e l'anello di fermo. Montare la rondella. Inserire la bussola nell'ingranaggio della 3ª. Montare l'ingranaggio della 3ª, la rondella e l'anello di fermo. Applicare "MOLYKOTE G-n plus" sull'ingranaggio della 3ª. Montare la rondella. Inserire la bussola nell'ingranaggio della 4a. Montare l'ingranaggio della 4a, la rosetta e l'anello di fermo. Applicare "MOLYKOTE G-n plus" sull'ingranaggio della 4ª. Montare l'ingranaggio della 5ª e la rondella. Montare il cuscinetto, l'ingranaggio della prima e la rondella.

Auxiliary shaft
Mount the plug and the bush. Mount 2nd gear, the washer and the circlip. Mount the 6th gear and the circlip. Mount the washer. Fit the washer into the 3rd gear. Mount the 3rd gear, the washer and the circlip. Apply "MOLYKOTE G-n plus" under 3rd gear. Mount the washer. Fit the bush into the 4th speed gear. Mount the 4th speed gear, the washer and the circlip. Apply "MOLYKOTE G-n plus" under 4th gear. Mount 5th gear and the washer. Mount the needle bearing, the 1st speed gear and the washer.

Arbre secondaire
Monter le bouchon et la douille. Monter l'engrenage de 2 ème, la rondelle et la bague d'arrêt. Monter l'engrenage de 6 ème et la bague d'arrêt.
Monter la rondelle. Monter la douille entre l'engrenage de 3 ème. Monter l'engrenage de 3ème, la rondelle et la bague d'arrêt. Etaler "MOLYKOTE G-n plus" sur l'engrenage de 3ème vitesse. Monter la rondelle. Monter la douille entre l'engrenage de 4 ème. Monter l'engrenage de 4ème, la rondelle et la bague d'arrêt. Etaler "MOLYKOTE G-n plus" sur l'engrenage de 4ème vitesse. Monter l'engrenage de 5 ème et la rondelle. Monter le roulement, l'engrenage de 1 ère et la rondelle.

Vorgelegewelle
Den Verschluss und die buchse montieren. Das Zahnrad und die Scheibe und der Haltering montieren. Das Zahnrad der 6 Gang und der Haltering montieren. Die Scheibe montieren. Die buchse im das Zahnrad der 3 Gang. Das Zahnrad der 3 Gang, die Scheibe und der Haltering montieren. Des Types "MOLYKOTE G-n Plus" auf der das fett Zahnrad der 3 Gang. Die Scheibe montieren. Die buchse im das Zahnrad der 4 Gang montieren. Das Zahnrad der 4 Gang, die Scheibe und der Haltering montieren. Des Types "MOLYKOTE G-n Plus" auf der das fett Zahnrad der 4 Gang. Das Zahnrad der 5 Gang und die Scheibe montieren. Das lager, das Zahnrad der 1 Gang und die Scheibe montieren.

Eje auxiliar
Monte el tapón y el manguito. Monte el engranaje de la 2°, la arandela y el anillo de retención. Monte el engranaje de la 6° y el anillo de retención. Monte la arandela. Monte el manguito entre el engranaje de la 3°. Monte el engranaje de la 3°, la arandela y el anillo de retención. Ponga "MOLYKOTE G-n plus" en el engranaje de la 3°. Monte la arandela. Monte el manguito entre el engranaje de la 4°. Monte el engranaje de la 4°, la arandela y el anillo de retención. Ponga "MOLYKOTE G-n plus" en el engranaje de la 4°.
Monte el engranaje de la 5° y la arandela. Monte el cojinete, el engranaje de la 1° y la arandela.

A: con 1a innestata
A: 1sh gear engaged
A: avec la 1ére vitesse embrayee
A: mit 1° Gang eigesetzt
A: con 1° embrague

B: con 4a innestata
B: 4th gear engaged
B: avec la 4éme vitesse embrayee
B: mit 4° ang eigesetzt
B: con 4° embrague

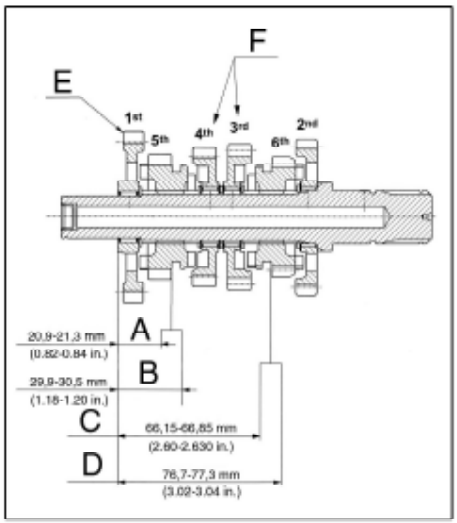
C: con 3a innestata
C: 3rd gear engaged
C: avec la 3éme vitesse embrayee
C: mit 3° ang eigesetzt
C: con 3° embrague

D: con 6a innestata
D: 6th gear engaged
D: avec la 6éme vitesse embrayee
D: mit 6° ang eigesetzt
D: con 6° embrague

E: 1a allineata alla battuta albero
E: 1st gear aligned with shaft broaching
E: engrenage 1ére marche en ligne avec le brochage de l'arbre
E: Getriebe erster Gang, ausgerichtet mit dem Wellentäumen
E: 1° apoyado al tope eye

F: lubrificare questi accoppiamenti con MOLYKOTE G-n plus
F: lubricate at the assembly with MOLYKOTE G-n plus
F: Lubrifier ces accouplements avec du MOLYKOTE G-n plus
F: Schmieren: diese Zusammenkoppeln mit MOLYKOTE G-n Plus
F: Lubricar estos acoplamientos con MOLYKOTE G-n plus

Albero secondario completo
Auxiliary shaft complete
Arbre secondaire complet
Vorgelegewelle kpl.
Eje auxiliar completo



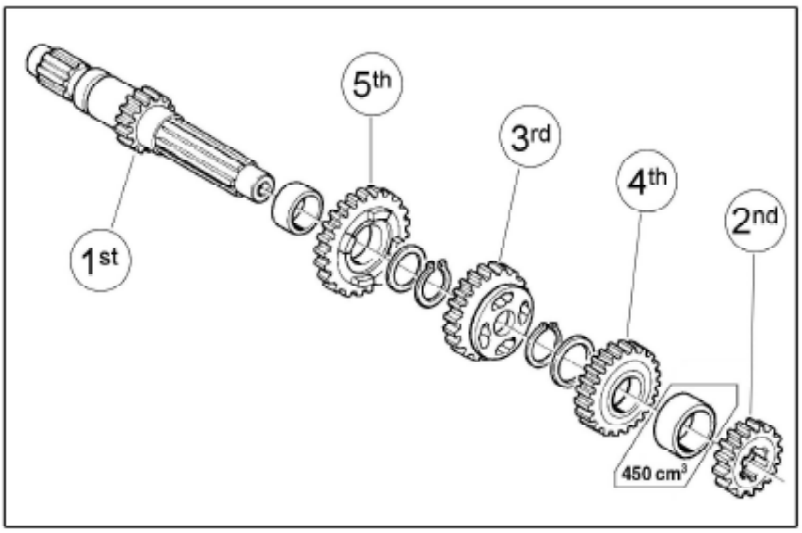
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

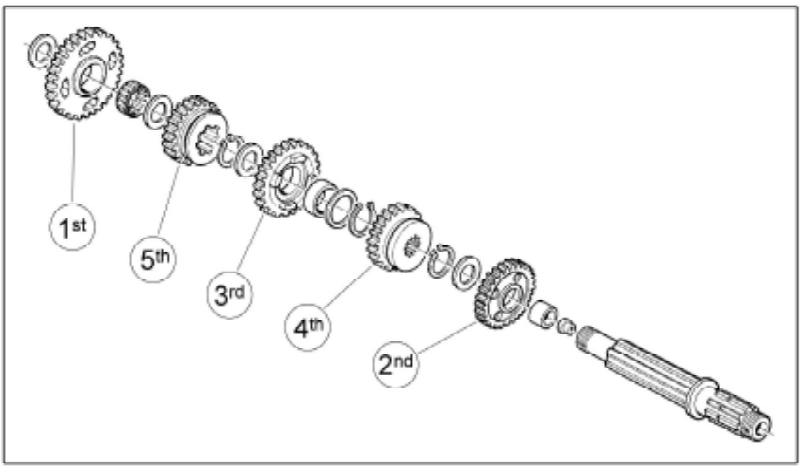
http://husqv.forumsactifs.com

Cambio a 5 marce (TC)
5 Speed transmission (TC)
Boîte à 5 vitesses (TC)
5- Gang Getriebe (TC)
Cambio de 5 marchas (TC)

Albero primario
Main shaft
Arbre primaire
Hauptwelle
Eje principal



Albero secondario
Auxiliary shaft
Arbre secondaire
Vorgelegewelle
Eje auxiliar



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Albero primario
Montare la bussola, l'ingranaggio della 5ª velocità sulla bussola, poi la rondella e l'anello di fermo. La rondella deve essere inserita tra l'ingranaggio e l'anello di fermo. Montare l'ingranaggio della 3ª, l'anello di fermo e la rondella. Montare l'ingranaggio della 4ª. Montare il distanziale (solo per 400-450-510 cc). Montare l'ingranaggio della 2ª.

Main shaft
Mount the bushing, the 5th gear on the bushing and after that the washer and the circlip. The washer should be between the gear and the circlip. Mount the 3rd gear, the circlip and the washer. Mount the 4th gear. Mount the spacer (only for 400-450-510 cc). Mount 2nd gear.

Arbre primaire
Monter la douille, l'engrenage de 5ème vitesse sur la douille ensuite, la rondelle et l'anneau ressort. Placer la rondelle entre l'engrenage et la bague d'arrêt. Monter l'engrenage de 3ème, la bague d'arrêt et la rondelle. Monter l'engrenage de 4ème. Monter l'entretoise (400-450-510 cc). Monter l'engrenage de 2ème.

Hauptwelle
Montieren: die buchse, das Zahnrad der 3 Gang auf die buchse, dann die Scheibe und der Haltering. Die Scheibe muß zwischen das Zahnrad und der Haltering eingesteckt werden. Montieren: das Zahnrad der 3 Gang, der Haltering und die Scheibe. Das Zahnrad der 4 Gang. Das Distanzstück (nur für 400-450-510 cc) montieren. das Zahnrad der 2 Gang.

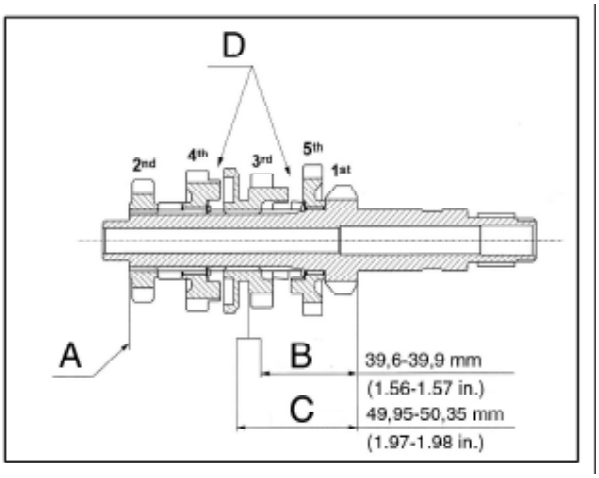
Eje principal
Monte el manguito, el engranaje de la 5° velocidad en el manguito, luego la arandela y el anillo e tope. La arandela tiene que insertarse entre el engranaje y el anillo de tope. Monte el engranaje de la 3°, el anillo de tope y la arandela. Monte el engranaje de la 4°. Monte el separador (400-450-510 cc). Monte el engranaje de la 2°.

A: 2a allineata alla battuta albero
A: 2nd gear aligned with shaft broaching
A: engrenage 2éme marche en ligne avec le brochage de l'arbre
A: Getriebe 2° Ganges, ausgerichtet mit dem Wellentäumen
A: 2° apoyado al tope eye

B: con 5a innestata
B: 5th gear engaged
B: avec la 5éme vitesse embrayee
B: mit 5° Gang eigesetzt
B: con 6° embrague

C: con 4a innestata
C: 4th gear engaged
C: avec la 4éme vitesse embrayee
C: mit 4° Gang eigesetzt
C: con 4° embrague

D: lubrificare questi accoppiamenti con MOLYKOTE G-n plus
D: lubricate at the assembly with MOLYKOTE G-n plus
D: Lubrifier ces accouplements avec du MOLYKOTE G-n plus
D: Schmieren: diese Zusammenkoppeln mit MOLYKOTE G-n Plus
D: Lubricar estos acoplamientos con MOLYKOTE G-n plus



Albero primario completo
Main shaft complete
Arbre primaire complet
Hauptwelle kpl.
Eje principal completo

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com

Albero secondario
Montare il tappo e la bussola. Montare l'ingranaggio della 2ª la rondella e l'anello di fermo. Montare l'ingranaggio della 4ª e l'anello di fermo. Montare la rondella. Inserire la bussola e l'ingranaggio della 3ª sulla bussola.Montare la rondella e l'anello di fermo. Applicare "MOLYKOTE G-n plus" sull'ingranaggio della 3ª. Montare l'ingranaggio della 5ª e la rondella. Montare il cuscinetto, l'ingranaggio della prima e la rondella.

Auxiliary shaft
Mount the plug and the bush. Mount 2nd gear, the washer and the circlip. Mount the 4th gear and the circlip. Mount the washer. Fit the washer and mount the 3rd gear into the bush. Mount the washer and the circlip. Apply "MOLYKOTE G-n plus" under 3rd gear. Mount 5th gear and the washer. Mount the needle bearing, the 1st speed gear and the washer.

Arbre secondaire
Monter le bouchon et la douille. Monter l'engrenage de 2 ème, la rondelle et la bague d'arrêt. Monter l'engrenage de 4 ème et la bague d'arrêt. Monter la rondelle. Monter la douille et l'engrenage de 3 ème entre la douille. Monter la rondelle et la bague d'arrêt. Etaler "MOLYKOTE G-n plus" sur l'engrenage de 3ème vitesse. Monter l'engrenage de 5 ème et la rondelle. Monter le roulement, l'engrenage de 1 ère et la rondelle.

Vorgelegewelle
Den Verschluss und die buchse montieren. Das Zahnrad der 2 Gang, die Scheibe und der Haltering montieren. Das Zahnrad der 4 Gang und der Haltering montieren. Die Scheibe montieren. Einstecken: die buchse und Das Zahnrad der 3 Gang auf die buchse. Die Scheibe und der Haltering montieren.
Des Types "MOLYKOTE G-n Plus" auf der das fett Zahnrad der 3 Gang. Das Zahnrad der 5 Gang und die Scheibe montieren. Das lager, das Zahnrad der 1 Gang und die Scheibe montieren.

Eje auxiliar
Monte el tapón y el manguito. Monte el engranaje de la 2°, la arandela y el anillo de retención. Monte el engranaje de la 4° y el anillo de retención. Monte la arandela. Monte el manguito y el engranaje de la 3° entre el manguito. Monte la arandela y el anillo de retención. Ponga "MOLYKOTE G-n plus" en el engranaje de la 3°. Monte el engranaje de la 5° y la arandela. Monte el cojinete, el engranaje de la 1° y la arandela.

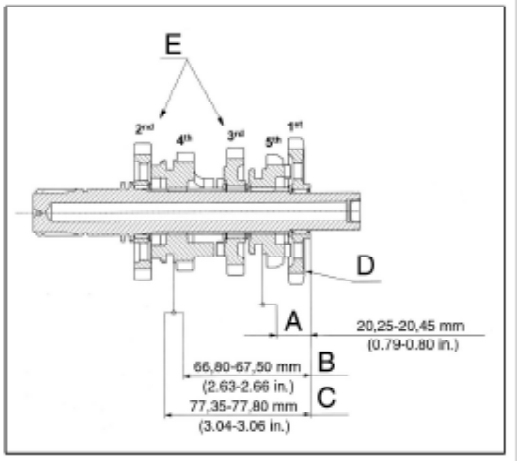
A: con 1a innestata
A: 1st gear engaged
A: avec la 1ére vitesse embrayee
A: mit 1° Gang eigesetzt
A: con 1° embrague

B: con 3a innestata
B: 3rd gear engaged
B: avec la 3éme vitesse embrayee
B: mit 3° Gang eigesetzt
B: con 3° embrague

C: con 2a innestata
C: 2nd gear engaged
C: avec la 2éme vitesse embrayee
C: mit 2° Gang eigesetzt
C: con 2° embrague

D: 1a allineata alla battuta albero
D: 1st gear aligned with shaft broaching
D: engrenage 1ére marche en ligne avec le brochage de l'arbre
D: Getriebe erster Gang, ausgerichtet mit dem Wellentäumen
D: 1° apoyado al tope eye

E: lubrificare questi accoppiamenti con MOLYKOTE G-n plus
E: lubricate at the assembly with MOLYKOTE G-n plus
E: Lubrifier ces accouplements avec du MOLYKOTE G-n plus
E: Schmieren: diese Zusammenkoppeln mit MOLYKOTE G-n Plus
E: Lubricar estos acoplamientos con MOLYKOTE G-n plus

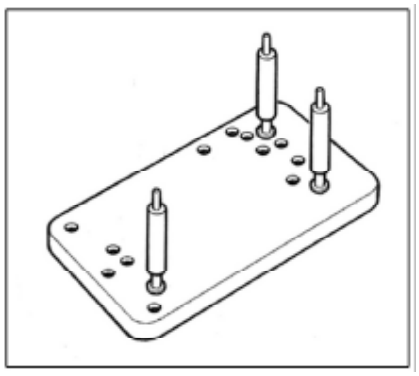


Albero secondario completo
Auxiliary shaft complete
Arbre secondaire complet
Vorgelegewelle kpl.
Eje auxiliar completo

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Rimontaggio del carter
Pulire i piani di appoggio tra i semicarter ed appoggiare il semicarter sull'attrezzo n. codice 8A00 90662.

Reassembly of crankcase
Clean the faces between the half-cases then support the half-case using a suitable tool code no. 8A00 90662.

Remontage du carter Nettoyer les étages d'appui entre les semicarter et appuyer le semicarter sur l'outil nr. code 8A00 90662.

Wiederzusammensetzung der Kurbelgehäuses
Die Pläne von Unterstützung der Kurbelgehäuses reinigen.
Sich der Kurbelgehäuses auf das Sonderwerkzeuge Code Nr 8A00 90662.

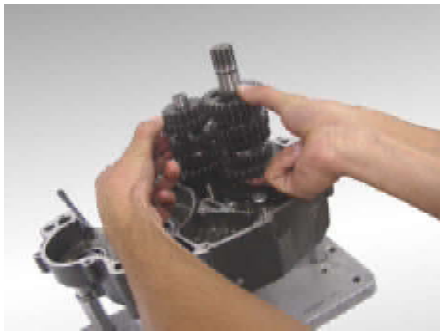


Reensamblaje del cárter
Limpiar los planes de apoyo entre los semicarter y apoyar el semicarter en el herramienta n. codigo 8A00 90662.

Riscaldare a circa 125°C e montare i cuscinetti a sfera nei due semicarter utilizzando un apposito tampone (viti fiss. piastrine ritegno cuscinetti: 11Nm/ 1,1 Kgm/ 7.9 ft-lb + LOCTITE 272).

Warm up at approx. 125°C (257°F), and fit the ball bearings into the two half-cases with a suitable tool (crankcase bearings plates screws: 11Nm/ 1,1 Kgm/ 7.9 ft-lb + LOCTITE 272).

Réchauffer à environ 125°C et monter les roulements à la sphère dans les deux demi-carter en utilisant un tampon spécial (vis de fixation plaquettes roulements carter: 11Nm/ 1,1 Kgm/ 7.9 ft-lb + LOCTITE 272).



Auf ungefähr 125°C aufheizen und die Kugellager in die beiden Halbabdeckungen montieren (um die Operation vorzunehmen, einen dazu bestimmen Tampon benutzen) (Befestigungsschraube Gehauselager Platte: 11Nm/ 1,1 Kgm/ 7.9 ft-lb + LOCTITE 272).

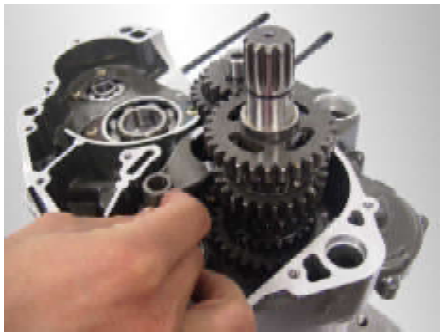
Calentar a acerca de 125°C y montar los cojinetes a esfera en los dos semicárters utilizando un tampon adecuado (tornillo fijación cojinete de carter: 11Nm/ 1,1 Kgm/ 7.9 ft-lb + LOCTITE 272).

Installare il gruppo dei due alberi del cambio.

Install the two gearbox shafts as one unit.

Installer le groupe des deux arbres de change vitesses.

Die Gruppe der zwei Getriebewellen installieren.



Instalar el grupo de los dos ejes del cambio.

Installare le tre forcelle cambio.

Install the three gear strikers.

Installer les trois fourchesde change vitesses.

Die drei Schaltgabeln installieren.

Instalar las tres horquillas cambio.

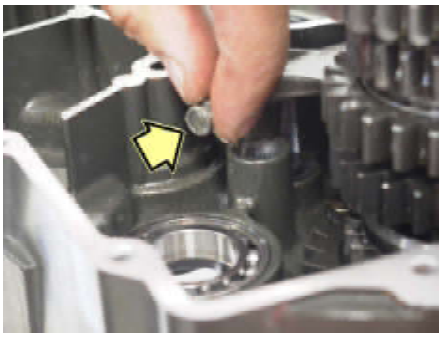
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Assicurarsi che le bussole siano inserite correttamente (applicare grasso sulle bussole).
Make sure that the mounting of the bushes is correct (apply grease on the bushes).
S'assurer que les douilles soient insérées correctement (appliquer gras sur les douilles).
Kontrollieren, daß die Buchsen korrekt eingesteckt werden (auf die Buchsen fett anwenden).
Cerciorarse que los manguitos sean insertados correctamente (auf die Buchsen fett anwenden).



Lubrificare con olio motore le superfici che si inseriscono negli ingranaggi.
Lubricate with motor oil the surfaces that fit in the gear wheels.
Lubrifier avec huile moteur les surfaces qui s'insèrent dans les engrenages.
Die Flächen mit Mototöl einschmieren, die sich in die Räder einführen.
Lubricar con aceite motor las superficies que se introducen en los engranajes.





Inserire il tamburo di selezione marce nella sua sede.
Put the selector drum in its place.
Insérer le tambour de sélection vitesses dans son siège.
Die Wählertrommel in ihren Sitz einführen.
Insertar el tambor de selección marchas en su sede.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

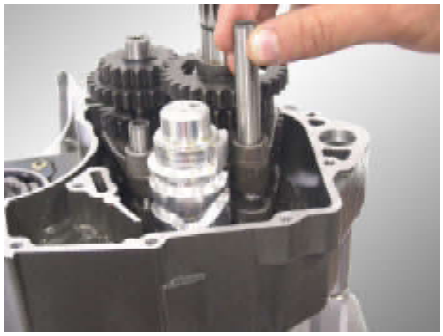


Installare gli alberi delle forcelle accertandosi che esse si muovano liberamente. Provare il gruppo cambio facendo girare il tamburo selezione marce.

Install the gear striker shafts. Make sure that the gear strikers move easily on the shafts. Check gearbox operation by turning the gear selector drum.

Installer les arbres des fourches en les vérifiant qu'elles les remuent librement. Vérifier le groupe de change vitesses en faisant tourner le tambour sélection vitesses.

Die Gabelwellen installieren; dabei sich vegewissern, dass sie sich frei bewegen. Die Getriebegruppe prüfen, indem man die Wählertrommel drehen lässt.



Instalar los ejes de las horquillas cerciorándose que ellas se muevan libremente. Probar el grupo cambio haciendo girar el tambor selección marchas.



Lubrificare con oilo motore il perno di banco e montare l'albero motore nel semicarter destro.

Lubricate with motor oil the crankshaft journal with grease and assemble the shaft
in the right half-crankcase.

Lubrifier avec huile moteur le goujon et monter l'arbre moteur dans le demi-carter droite.

Mit Mototöl der Zapfen schmieren und die Kurbelwelle im rechter Kurbelgehäuse montieren.

Lubricar con aceite motor el perno de banco y montar el eje motor en el semicarter derecho.



Riscaldare i cuscinetti di banco del basamento.

Warm the crankshaft ball bearings of the crankcase.

Réchauffer les roulement de l'arbre moteur de le carter.

Wärmen: des Lagerschale für Kurbelwelle des Kurbelgehäuse.

Calentar los cojinetes de banco del carter.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Montare contemporaneamente albero motore e contralbero di equilibratura allineando le bulinature sugli ingranaggi (il montaggio contemporaneo dell'albero motore e del contralbero è obbligatorio sui modelli 400-450-510). Montare la rosetta di rasamento sull'albero motore.



Mount contemporarily the crankshaft and the counter balancing shaft aligning the chasings on the gears (the contemporary assembling of the crankshaft and the counter balancing shaft is obligatory on 400-450-510models). Mount the distance washer on the crankshaft.

Monter arbre en même temps l'arbre moteur et l'arbre de balancement en alignant les références sur les engrenages (l'assemblage contemporain de l'arbre moteur et de l'arbre de balancementest obligatoire sur les modèles 400-450-510). Monter la rondelle d'epaulement sur l'arbre moteur.

Die Kurbelwelle und den Worgelewelle montieren und die Bezüge auf des Zahnrades aufreihen (die gleichzeitige Montage von die Kurbelwelle und den Worgelewelle ist auf die Modelle 400-450-510 verbindlich).Die Scheibe auf die Kurbelwelle montieren.



Montar al mismo tiempo el eje motor y el contra-eje de equilibrado alineando las referencias sobre los engranajes (el montaje contemporáneo del eje motor y el contra-eje de equilibrado es obligatorio sobre los modelos 400-450-510). Montar arandela de tope sobre el eje motor.

Applicare uno strato di "LOCTITE 510" sulla superficie di appoggio del semicarter sinistro; riscaldare la sede del cuscinetto di banco e montare il semicarter. Per unire il basamento, assemblare le due metà utilizzando un martello in plastica. Serrare le viti (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

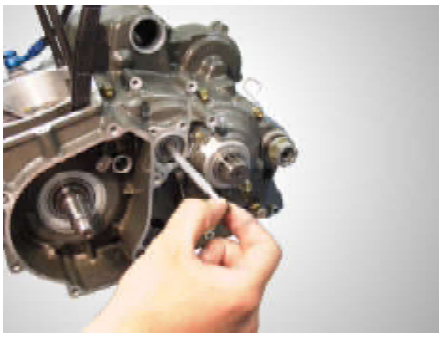


Smear the union surface of the left half case with "LOCTITE 510"; warm the crankshaft bearing seat and fit the half case. In order to join the crankcase, by striking with a plastic hammer join the two halves. Tighten the allen bolts (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

Appliquer une couche de «LOCTITE» 510 sur la surface d'appui du demi-carter gauche; réchauffer le siege de le roulement de l'arbre moteur et monter ce dernier. Pour unir le carter assembler les deux moitiés en utilisant un marteau en plastique.
Serrer les vis (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

Eine Schicht von "LOCTITE 510" auf die Oberfläche von Unterstützung des linke Kurbelgehäuse; zu 125°C den Kurbelgehäuse wärmen und den Kurbelgehäuse montieren. Die zwei Hälften mit Hilfe eines Plastikhammers zusammenzubauen.
Schrauben festmachen (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

Aplicar una capa de „LOCTITE" 510 sobre la superficie de apoyo del semicarter izquierdo; calentar la sede del cojínete del eje motor y montar el semicarter. Para unir los semicárters, ensamblar las dos mitades utilizando un martillo de plástico. Cerrar los tornillos (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

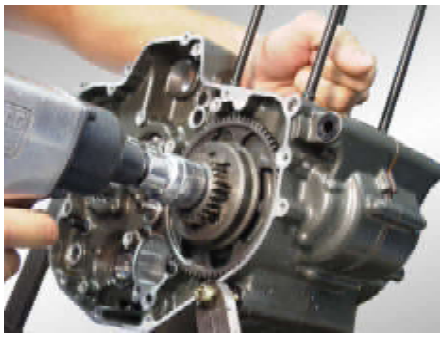




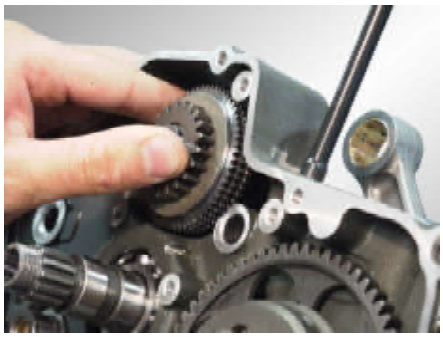
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

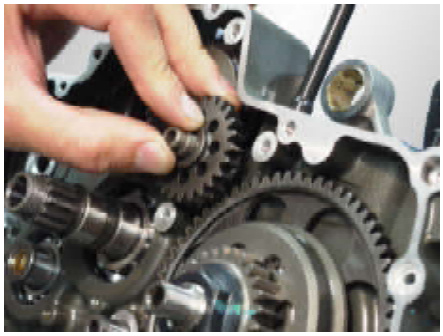
RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



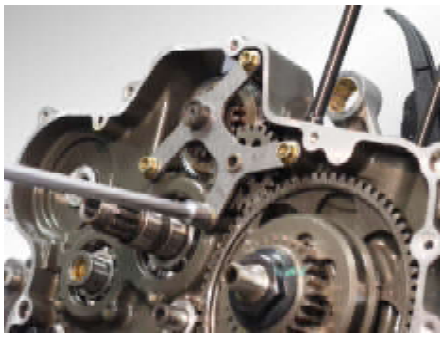
Rimontaggio comando cambio, avviamento elettrico e pompa olio
Il montaggio del selettore marce deve essere effettuato operando inversamente rispetto allo smontaggio. Serrare l'ingranaggio conduttore sull'albero motore alla coppia prescritta (180 Nm-18 Kgm-130 ft/lb + LOCTITE 243).
Montare l'ingranaggio dell'avviamento (completo di frizione anticontraccolpo per i mod. 400-450-510 cc).
NOTA per i modelli 400-450-510 cc: nel rimontaggio della ruota libera, rispettare il contrassegno effettuato in fase di smontaggio.
Verificare le condizioni dei denti degli ingranaggi che non devono presentare tracce di usura o rotture; in caso contrario, effettuare la sostituzione. Montare il secondo ingranaggio di rinvio avviamento.
Montare la piastra di ritegno (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).
Serrrare il perno fissaggio tamburo selettore (20 Nm-2 Kgm-14.5 ft/lb + LOCTITE 243), montare il saltarello e relativa molla. Montare il rocchetto selettore e fissare la flangia (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).

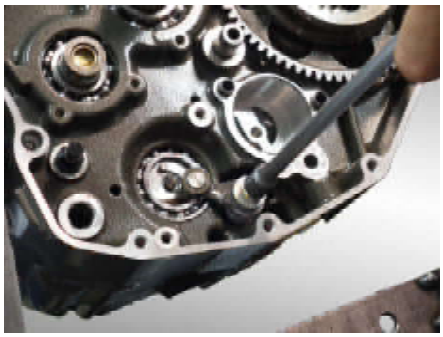


Reassembly of gearshift mechanism, electric starting system and oil pump
Assembly of the gearshift mechanism should be done in reverse order to disassembly. Tighten the driving gear on the crankshaft to the required torque (180 Nm-18 Kgm-130 ft/lb + LOCTITE 243).
Mount the starting driven gear (with anti-kick clutch for 400-450-510 cc).
NOTE for 400-450-510 cc models: reassemble the free wheel in accordance with the mark previously done, during disassembly.
Check the gears teeth for wear and failure. If worn or breaked, replace it.Mout the second starting driven gear.
Mount the retaining plate (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).
Tighten the gear selector fixing pin (20 Nm-2 Kgm-14.5 ft/lb + LOCTITE 243), mount the gear fixing click and the relative spring. Mount the sprocket and fix the plate (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).



Remontage groupe de commande de vitesse, groupe démarrage électrique et pompe huile
L'assemblage du sélecteur marches il doit être effectué en opérant inversement respect au démontage. Serrer l'engrenage conducteur sur l'arbre moteur au couple de serrage prescrit (180 Nm-18 Kgm-130 ft/lb + LOCTITE 243).
Monter l'engrenage de renvoi pompe huile et la bague d'arrêt. Monter l'engrenage du démarrage (complet de embrayage contre le recul pour les 400-450-510 cc).
NOTE pour les modeles 400-450-510 cc: remonter la roue libre en accordance avec la marque précédentement effectuee pendant le démontage.





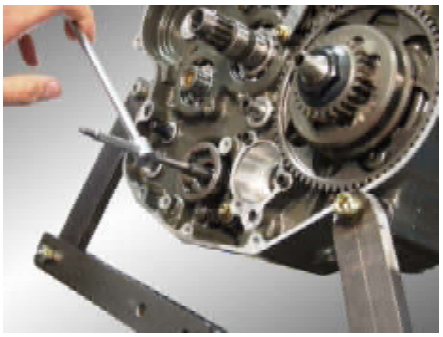
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

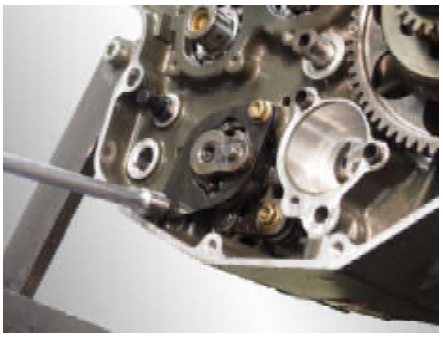
http://husqv.forumsactifs.com



Vérifier les conditions des dents des engrenages qui ne doivent pas présenter traces d'usure ou ruptures. En cas contraire, effectuer la substitution. Monter le second engrenage de renvoi démarrage.
Monter la plaque de retenue (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).
Serrer le pivot fixation tambour sélecteur (20 Nm-2 Kgm-14.5 ft/lb + LOCTITE 243), monter le cliquet et ressort relatif. Monter le rochet du sélecteur et fixer la bride (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).



Wiederzusammensetzung der Getriebegruppe, Elektrische Anlassergruppe und Ölpumpen
Um den Getriebewähler zu montieren, in umgekehrter Reihenfolge zur Abmontierung verfahren. Das Antriebsrad auf der Motorwelle mit dem vorgeschriebenem Drehmoment anziehen (180 Nm-18 Kgm-130 ft/lb + LOCTITE 243).
Das Zahradvorgelege der Pumpe Öl und die Filzring montieren. Die Anlasserzahnrad montieren (das Modellen 400-450-510 sind mit Kupplung gegen den Rückschlag begabt).
ANMERKUNG für 400-450-510 cc motorrad: in die Remontage des Freilaufes, den während der Zerlegung vorgenommenen Bezug beachten. Die Bedingungen von den Zähnen der Getriebe, die keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen sollten, prüfen. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.
Den zweiten Zahradvorgelege des Starters montieren.
Die Platte von Halten montieren (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).
Schrauben die Stütze von Befestigung der Trommel des Wählers (20 Nm-2 Kgm-14.5 ft/lb + LOCTITE 243) und der Sturmhaken mit feder. Die Spule montieren und den Flansch befestigen (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).



Reensamblaje grupo mando cambio, grupo arranque electrico y bomba aceite
El montaje del selector marchas tiene que ser efectuado obrando contrariamente con respecto del desmontaje. Cerrar el engranaje conductor sobre el eje motor al par de apriete prescrito (180 Nm-18 Kgm-130 ft/lb + LOCTITE 243.
Montar el engranaje de rinvio bomba aceite y el anillo de retención. Montar el engranaje del arranque (completo de embrague contra el rebote por los modelos 400-450-510 cc).
NOTA por los modelos 400-450-510 cc: reensemblar la rueda libre en acuerdo con la referencia efectuada anteriormente, durante el desmontaje. Controlar las condiciones de los dientes de los engranajes que no tienen que presentar huellas de usura o roturas. En caso contrario, efectuar la sustitución. Montar el segundo engranaje de rinvio arranque.
Montar la placa de retención (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).
Cerrar el perno fijado tambor selector (20 Nm-2 Kgm-14.5 ft/lb + LOCTITE 243), montar el saltarelo y relativo resorte. Montar el piñon selector y fijar la brida (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb + LOCTITE 243).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

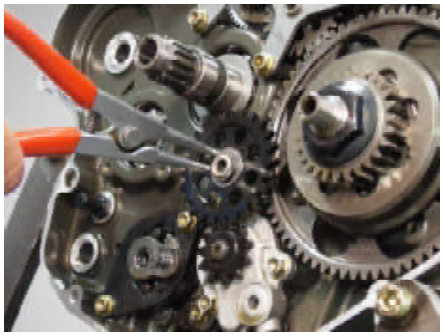


Montare la pompa olio (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Montare l'ingranaggio rinvio pompa olio e l'anello di fermo. Montare l'anello di fermo sull'albero secondario.

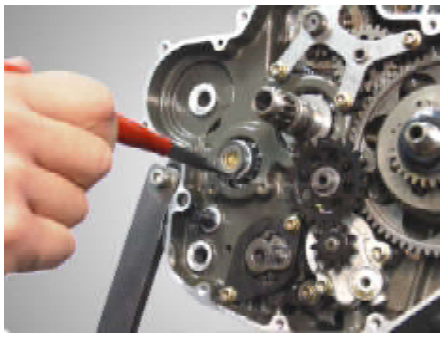
Mount the oil pump (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Mount the oil pump driven gear and the circlip. Mount the circlip on the auxiliary shaft.

Monter la pompe j'huile (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Monter l'engrenage de renvoi pompe huile et la bague d'arrêt. Monter la bague d'arrêt sur l'arbre secondaire.

Den Ölpumpen montieren (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Das Zahradvorgelege der Ölpumpen und die Filzring montieren. Die Filzring auf der Vorgelegewelle montieren.

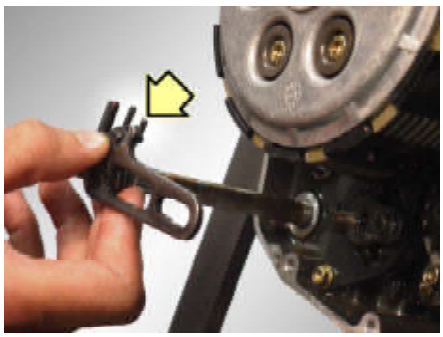


Montar la bomba aceite (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).
Montar el engranaje de rinvio bomba aceite y el anillo de retención. Montar el anillo de retención sobre el eje secundario.



Rimontaggio albero leva cambio
Verificare che l'albero non presenti tracce di usura sulla superficie e nella scanalatura per il meccanismo di comando cambio.
Montare la molla, lubrificare l'albero con olio motore ed introdurre l'albero nel basamento in modo che la molla sia orientata correttamente con il perno del selettore.

Reassembly of gear shaft
Check the shaft for wear in the gear shift mechanism groove.
Mount the spring and lubricate the shaft with motor oil. Insert the shaft in the crankcase in order to align the spring to the spring
selector pin.



Remontage de l'arbre du levier commande de vitesse
Vérifier que l'arbre ne présente pas traces d'usure sur la surface et dans la rainure pour le mécanisme de commandement échange.
Monter le ressort, lubrifier l'arbre avec huile moteur et introduire l'arbre dans le carter de manière que le ressort soit orienté avec le pivot du sélecteur correctement.

Wiederzusammensetzung der Getriebewelle
Sich vergewissern, dass die Welle keine Verschleisspur auf der Fläche des Lagers und in der Nut für die Getriebegruppe aufweist.
Die Feder montieren, mit Öl Motor die Welle und ihn im Kurbelgehäuse einführen, so daß die Feder wird korrekt mit dem Waehlerwelle orientiert.

Reensamblaje eje palanca cambio
Averiguar que el eje no presenta indicios de usura sobre la superficie y en la estría por el mecanismo de mando cambio.
Montar el resorte, lubricar el eje con en aceite motor e introducir el eje en el carter de modo que el resorte sea orientado correctamente con el perno del selector.

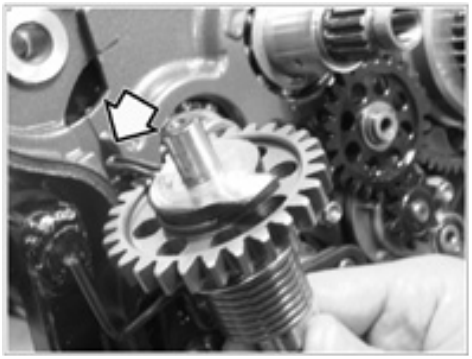
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

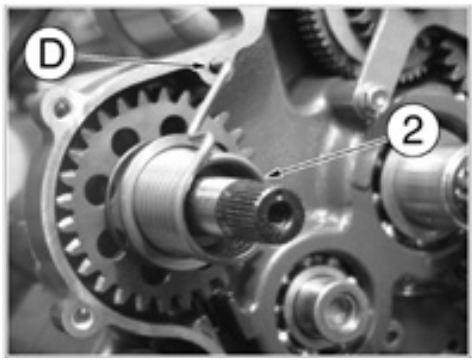
Rimontaggio gruppo avviamento a pedale (TE)
Montare sul carter destro il nuovo gruppo inserendo prima la molla di frizione nell'apposita sede ed agganciando poi la molla (2) nel foro (D).
Rimontare l'ingranaggio rinvio avviamento a pedale, la rondella e l'anello elastico.



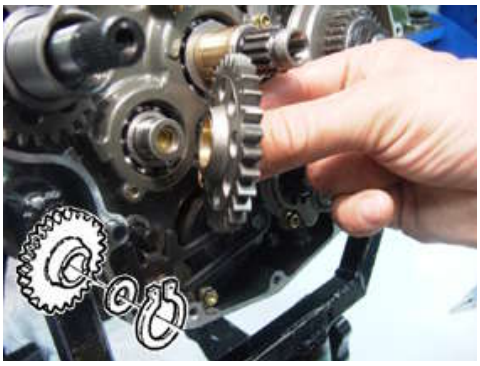
Reassembly of kick start components (TE)
Assemble new shaft assy. on R.H. crankcase: first insert clutch spring in the seat then hook return spring (2) in crankcase hole (D).
Mount the kick starting idle gear, the washer and the circlip.

Remontage composants démarrage à pédale (TE)
Monter sur le carter droit le nouveau groupe en insérant premier le ressort de friction dans le siège spécial et puis en accrochant le ressort (2) dans le trou (D).
Monter l'engrenage du renvoi démarrage à pédale, le rondelle et la bague d'arrêt.

Wiederzusammensetzung der Details der Anlasserpedal (TE)
Montieren: auf der rechte Kettenschutz neue Gruppe, Premiere die Feder von Kupplung im dazu bestimmen Sitz einsteckend, und dann der Feder (2) im Loch (D) anhängend.
Montieren: die Zähnrader der Verschiebung Anlasser, der Scheibe und die Stopring.



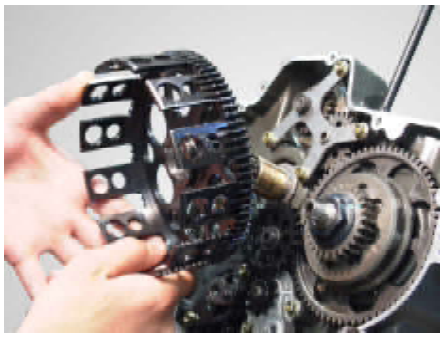
Reensamblaje particulares del grupo arranque a pedal (TE)
Montar sobre el cárter derecho el nuevo grupo insertando primera el resorte de fricción en la adecuada sede y enganchando luego el resorte (2) en el agujero (D).
Montar el engrenaje del rinvio arranque, la arandela y el anillo de sujeción.



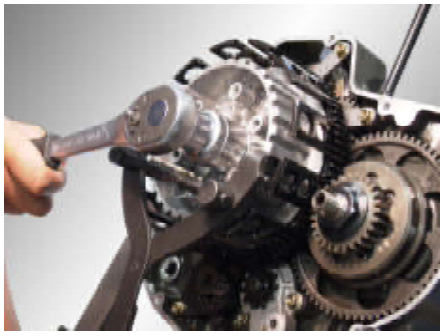
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

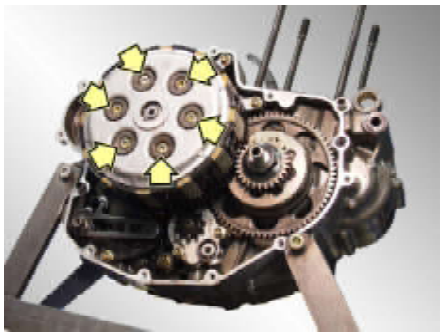


Rimontaggio frizione
Montare la rosetta, la bussola e la campana frizione.
Reassembly of clutch
Mount the washer, the bush and the clutch housing.
Remontage embrayage
Monter la rondelle, la douille et la cage embrayage.
Wiederzusammensetzung der Kupplung
Die Scheibe, die Buchse und der Kupplungkorb montieren.
Reensemblaje embrague
Montar l'arandela, el manguito y la campana embrague.



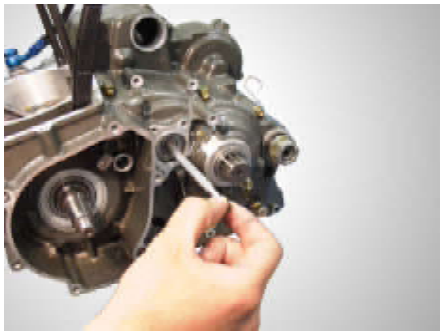
Montare la rosetta dentata, il mozzo, la rosetta di sicurezza e il dado. Serrare il tutto a 75 Nm-7,6 Kgm- 55 ft/lb (interponendo uno spessore in alluminio tra gli ingranaggi della trasmissione primaria per evitarne la rotazione). Rimontare i dischi (montare il gruppo dei dischi frizione partendo con uno dei dischi conduttori guarniti alternato con uno dei dischi condotti; chiuderà il pacco l'ultimo dei dischi conduttori), il piatto spingidischi e le molle. Serrare le viti delle molle procedendo in senso incrociato e gradualmente (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

Mount the toothed washer, the hub, the tab washer and the nut.
Tighten the nut to the required torque (75 Nm-7,6 Kgm- 55 ft/lb; place an aluminium shim between the teeth of the primary drive gears, in order to prevent its rotation). Reassemble clutch discs (mount the clutch plates starting with one of the lined driving discs followed by one of the driven discs; the last of the driving discs goes on last), pressure plate and springs. Tight the clutch springs screws whilst following a cross-over pattern and in steps (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).



Monter la rondelle dentelée, le moyeu porte-disques, la rondelle et l'ecrou. Serrer au couple de serrage prescrit (75 Nm-7,6 Kgm- 55 ft/lb; interposer une épaisseur d'aluminium entre les engrenages de la transmission primaire pour en éviter la rotation). Monter les disques (monter le groupe des disques embrayage en partant avec l'un des disques conducteurs garnis, alterné avec l'un des disques conduits; le dernier des disques conducteurs ferme la série), le pousse disques et les ressorts. Serrer les vis de les ressorts en sens croisé et graduellement (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Montieren: die Zahn Scheibe, der Kupplungscheibenhalternabe, die Scheibe Sicherheits und die Mutter. Schrauben zum die Verschraubungsmomente schreibt (75 Nm-7,6 Kgm- 55 ft/lb; eine Dicke aus Aluminium zwischen die Zähne vom Zahnrad des Hauptantriebsrads um die Rotation zu verhindern) . Wieder Zusammensetzen: die Kupplungsscheiben (die Kupplungsscheibeneinheit einlegen, man beginnt hierbei mit einer der Mitnehmerscheiben; das Paket schließt die letzte der Leitscheibe ab.), der Kupplungdruckplatte und die Federn. Schrauben die Schrauben der die Federn (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).



Montar la arandela dentada, el cubo porta discos, la arandela de seguridad y la tuerca. Cerrar al par de apriete prescrito (75 Nm-7,6 Kgm- 55 ft/lb; interponer un espesor de alluminio entre los engrenajes de la transmisión primaria para evitar de ellos la rotación). Montar los discos (montar el grupo de los discos embrague partiendo con uno de los discos accionadores recubiertos alternado con uno de los discos accionados; cerrará el paquete el último de los discos accionadores), el plato emouya discos y los resortes. Cerrar los tornillos de los resortes en sentido cruzado y gradualmente (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Montare l'astina disinnesto frizione.
Mount the clutch control rod.
Monter bille coilessau débrayage embrayage.
Die Kupplungsteuerstange montieren.
Montar la varilla desembrague.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Reinserire il distanziale del pignone posizionandolo con la sede per l'anello OR rivolta verso l'interno.

Fare attenzione a non danneggiare l'anello OR sull'albero scanalato.

Reassemble the pinion spacer with the O-ring housing turned inwards.

Be careful not to damage O-Ring on the spline shaft.

Réinsérer le entretoise du pignon en le positionnant avec le siège pour la bague OR il retourne vers l'intérieur.

Faire attention à ne pas endommager la bague OR sur l'arbre avec rainures.

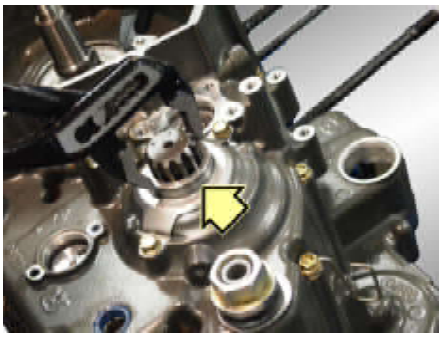
Das Distanzstück des Ritzel mit dem Sitz für den Ring OR dreht wieder nach der Innen Seite um montieren.

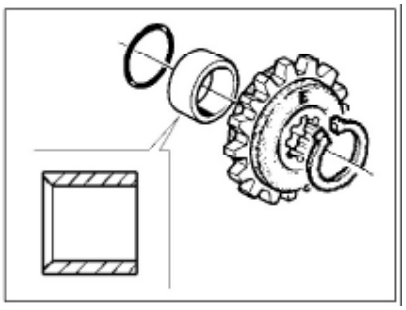
Aufpassen, zum Ring OR nicht schaden auf die kehlt Welle.

Reinsertar el separador del piñón posicionándolo con la sede por el anillo OR vuelve hacia el interior.

Tener cuidado con no perjudicar el anillo OR sobre el eje con ranuras.

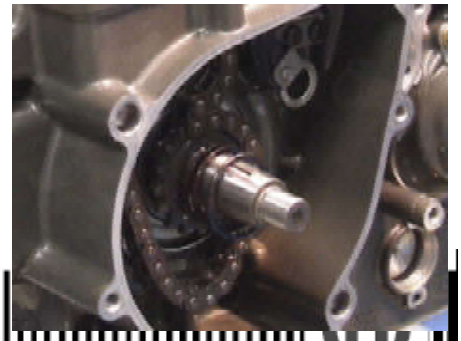
Montare il pignone e l'anello di sicurezza.
Mount the pinion and the circlip.
Monter le pignon et la bague d'arrêt.
Das Ritzel und den Sprengring montieren.
Montar el piñón y el anillo de seguridad.











Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

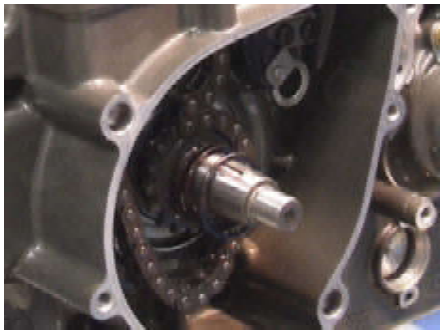
RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Rimontaggio ingranaggio e catena distribuzione
La linguetta di detto ingranaggio deve essere montata con l'estremità tagliata rivolta verso l'esterno.
Reassembly of timing system drive gear and chain
The key for the cam chain sprocket must be installed with the cut end out towards the drive gear.
Remontage de l'engrenage et de la chaine de la distribution
Monter la languette de cet engrenage avec l'extrémité coupée à l'extérieur.
Wiederzusammensetzung der Ventilsteuerung und Ketten
Die Zunge dieses Rades soll mit der geschnittenen Endung nach aussen zusammengebaut werden.
Reensamblaje del engranaje y de la cadena de la distribución
La lengüeta de dicho engranaje tiene que estar montada con la extremidad cortada hacia afuera.



Lubrificare l'ingranaggio conduttore della distribuzione e montarlo sull'albero motore con l'ausilio di un punzone.
Lubricate the cam-chain sprocket and install it on the crankshaft using a drift.
Lubrifier l'engrenage conducteur de la distribution et le monter sur l'arbre moteur avec un poinçon.
Das Antriebsrad der Steuerung schmieren und es auf die Antriebswelle mit einer Punze zusammenbauen.
Lubricar el engranaje conductor de la distribución y montarlo sobre el eje motor con un punzón.



Riposizionare la catena distribuzione.
Reassemble the cam drive chain.
Monter la chaine de la distribution.
Wieder den Ventilsteuerungkette zusammensetzen.
Reensamblar la cadena de la distribución.



Montare la chiavetta, la molla ed il volano.

Reassemble the flywheel key, the spring and the flywheel.

Monter la languette du volant, le ressort et le volant..

Montieren: die Zunge, die Feder und den Schwungrades.

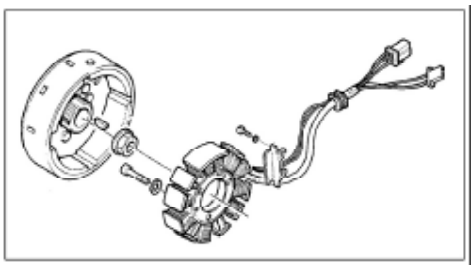
Reensamblar la lengüeta, el resorte y el volante.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



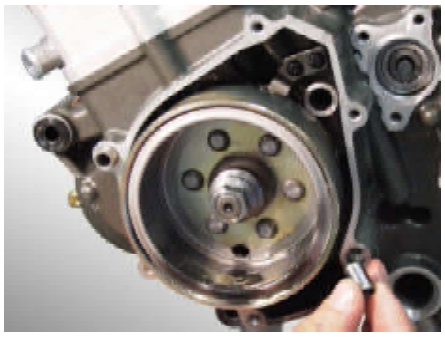
Rimontaggio volano
Pulire il rotore del volano dalle scorie accumulate dall'olio centrifugato ed attirate dalle calamite. Montare la linguetta sull'albero motore e rimontare il rotore. Mantenendo fermo il rotore ed interponendo, sul lato destro, uno spessore in alluminio tra gli ingranaggi della trasmissione primaria per evitarne la rotazione, avvitare il dado e serrarlo a 75 Nm-7,65 Kgm- 55.3 ft/lb. Inserire le due bussole di centraggio.

Reassembly of flywheel
Clean the flywheel rotor removing any debris gathered in centrifugated oil and attracted to the magnets. Reassembly the Woodruff key and the rotor on the crankshaft. Holding the rotor (on the R.H. side place an aluminium shim between the teeth of the primary drive gears, in order to prevent its rotation), mount the nut and tighten it to 75 Nm-7,65 Kgm- 55.3 ft/lb. Mount the two centering bushes.

Remontage du volant
Nettoyer le rotor du volant pour éliminer les scories accumulées par l'huile centrifugé et attirées par les aimants. Monter la languette sur l'arbre moteur et remonter le rotor. En maintenant bloqué le rotor (interposer sur le côté droit une épaisseur d'aluminium entre les engrenages de la transmission primaire pour en éviter la rotation), visser l'ecrou et le serrer aux 75 Nm-7,65 Kgm- 55.3 ft/lb. Insérer les deux douilles.

Wiederzusammensetzung des Schwungrades
Den Rotor des Schwungrades von dem Öl aufgenommenen und vom Magneten angezogen verunreinigungen befrein. Das Zunge auf die Kurbelwelle montieren und wieder der rotor zusammensetzen. Unbeweglichen der rotor erhaltend (auf die rechte Seite, eine Dicke aus Aluminium zwischen die Zähne vom Zahnrad des Hauptantriebsrads um die Rotation zu verhindern), die Mutter schrauben und ihn zum vorgeschriebenen Verschraubungsmomente (75 Nm-7,65 Kgm-55.3 ft/lb.) verschließen. Die zwei Buchsen einstecken.

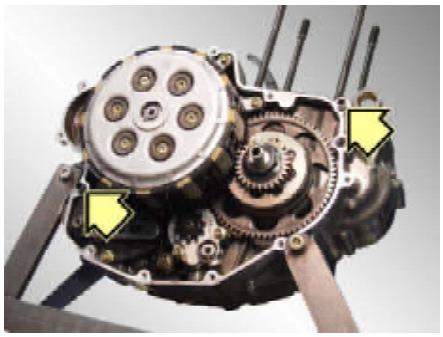
Reensamblaje del volante
Limpie el rotor del volante de las escorias acumuladas por el aceite centrifugado y atraidas por el imam. Montar la lengüeta sobre l'eje motor y reensamblar el rotor. Manteniendo paro el rotor (interponer, sobre el lado derecho, un espesor de alluminio entre los engrenajes de la transmisión primaria para evitar de ellos la rotación), atornillar la tuerca y cerrarla a 75 Nm-7,65 Kgm- 55.3 ft/lb. Insertar los dos manguitos.

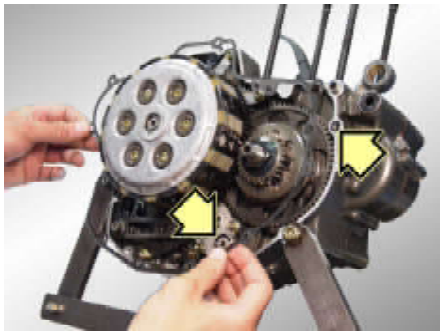


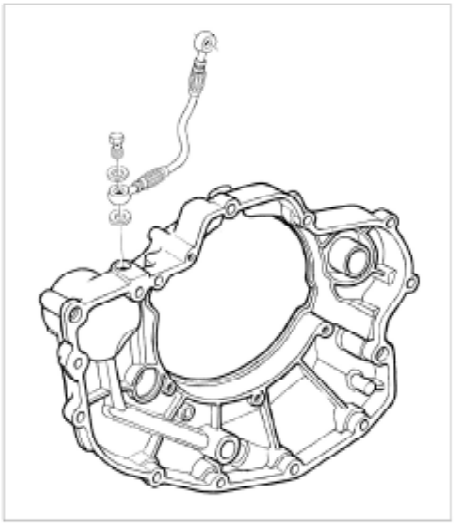
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR







Rimontaggio coperchio trasmissione
Nel caso siano state precedentemente rimosse, rimontare le bussole di centraggio. Montare la guarnizione e gli anelli OR di tenuta.

Controllare che il foro olio non sia ostruito.

Montare il coperchio della trasmissione e serrare le dodici viti (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

Reassembly of transmission cover
If the centering bushes have been removed, reassemble them in the crankcase. Mount the gasket and the O-rings.

Check that the engine oil hole is not obstructed.

Mount the transmission cover and tighten the twelve screws (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

Remontage couvercle transmission
Dans le cas précédemment elles aient été enlevées, remonter les douilles. Monter la garniture et les bagues or de tenue.

Contrôler que le trou de l'huile ne soit pas obstrué.

Monter le couvercle de la transmission et serrer les douze vis (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).

Wiederzusammensetzung Den Triebdeckel
Ihr wurdet im Fall zerlegt, wieder die Buchsen zusammensetzen.Die Dichtung und die O-Ringe montieren.

Kontrollieren, daß das Loch des Öles nicht versperrt wird.

Den Triebdeckel montieren und Schraube die zwölf Schrauben zum die Verschraubungsmomente schreibt (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Reensamblaje tapa transmisión.
En el caso hayan sido removidas anteriormente, reensamblar los manguitos. Montar la junta y los anillos or de retención.

Controlar que el agujero del aceite no sea obstruido.

Montar la tapa de la transmisión y cerrar los doce tornillos (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

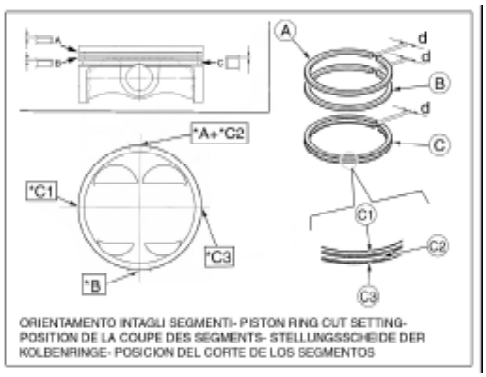
Montare i segmenti del pistone come indica la figura. Il contrassegno TOP deve essere rivolto verso l'alto (sui modelli 400-450-510 cc il raschiaolio non riporta alcuna fasatura).

Fit the piston rings as shown in the picture. The mark "TOP" must be turned highwards (on 400-450-510 cc models the oil scraper does not carry any marking).

Monter les segments du piston comme il est indiqué sur l'illustration. La marque TOP doit être tournée en haut (sur les modéles 400-450-510 cc le segment racleur d'huile il n'est pas marquè par quelques-uns référence).

Die Kolbenringe montieren wie auf ihn wird auf der Figur gezeigt.
Achtung: Das Kennzeichen TOP soll nach oben gewandt sein.
(für 400-450-510 cc motorrad: der Ölabstreifring stellt keinen Bezug vor).

Montar los segmentos del pistón orientando su luz como indicado sobre la figura. La marque TOP doit être tournée en haut.
(Por los modelos 400-450-510 cc el rascador aceite no es contraseñado por ninguna referencia).



ORIENTAMENTO INTAGLI SEGMENTI- PISTON RING CUT SETTING- POSITION DE LA COUPE DES SEGMENTS- STELLUNGSSCHEIDE DER KOLBENRINGE- POSICION DEL CORTE DE LOS SEGMENTOS

*: posizione intaglio "d"/ "d" cut posistion/ position de la coupe "d"/ position des schneide "d"/ posición del corte "d"

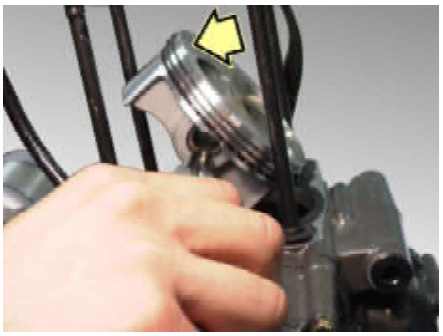
Montaggio pistone e cilindro
Installare una nuova guarnizione base cilindro. Montare il pistone sulla biella lubrificando con olio motore, montare gli anellini ritegno spinotto. Assicurarsi che la freccia sul pistone sia orientata in avanti.

Assembly of piston and cylinder
Install a new base gasket. Install the piston, lubricate the piston with motor oil and install the piston pin circlips. Make sure that the arrow on the piston is pointing forward.

Montage du piston et cylindre
Installer un nouveau joint sur la base du cylindre. Monter le piston sur la bielle après l'avoir graissé avec huile moteur; monter les bagues de l'axe du piston. S'assurer que la flèche sur le piston soit orientée en avant.

Wiederzusammensetzung des Kolbens und des Zylinders
Eine neue Dichtung installieren. Montieren: der Kolben auf der Pleuelstange, mit Motoröl schmierend, die kleinen Bolzenringe. Sich vergewissern, dass der Pfeil auf dem Kolben nach vorn gewandt ist.

Ensemblaje del pistón y del cilindro
Instale una nueva guarnición base cilindro. Monte el pistón lubricado con aceite motor; monte los anillos de sujeción perno pistón. Asegúrese de que la flecha en el pistón esté orientada hacia adelante.



Lubrificare con oilo motore la canna del cilindro e spingerla sopra i segmenti.
Lubricate the cylinder liner with engine oil and push it down over the piston rings.
Lubrifier le cylindre avec huile moteur et le pousser au dessus des segments.
Die Zylinderbuchse einschmieren mit Motoröl und sie über die Kolbenringe schieben.
Lubrique la camisa del cilindro con aceite motor y empújela sobre el segmento.

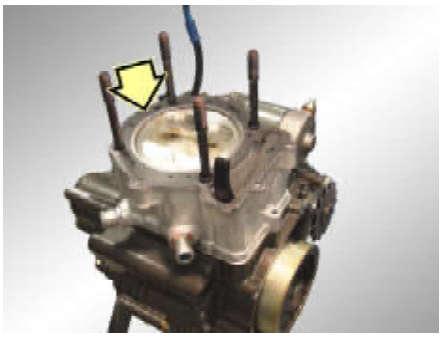


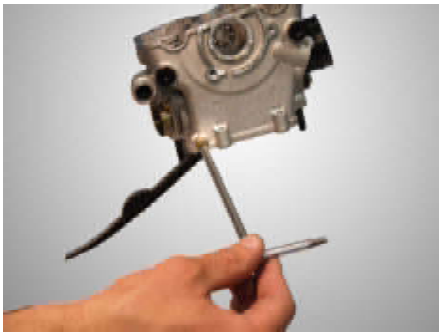
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR









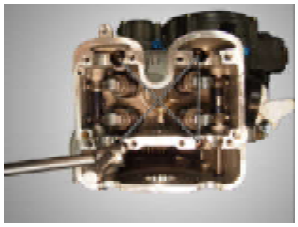
Montaggio testa cilindro
Il rimontaggio delle valvole è descritto alla pagina G.15. Qualora si fossero smontati i perni dei bilancieri, al rimontaggio serrare le viti a 25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb (+LOCTITE 243). Usare sempre una nuova guarnizione della testa al montaggio: vedere la “tabella selezione guarnizione testa cilindro” a pag. H. 50. Montare il pattino catena sulla testa (12 Nm-1,23 Kgm-8.9 ft/lb) quindi montare la testa. Serrare i dadi della testa in senso incrociato e gradualmente a 37 Nm+90°-3.8 Kgm+90°-27.5 ft/lb+90° (+ MOLIKOTE HSC).

Assembly of cylinder head
For valves reassembly see page G.15. If the rocker arm pivots have been disassembled, tighten the pivots fastening screws to 25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb (+LOCTITE 243), when reassembling. Always use a new gasket head when assembling: see “Cylinder head gasket selection chart” on page H. 50. Assemble chain slider on cylinder head (12 Nm-1,23 Kgm-8.9 ft/lb) then the cylinder head. Tighten the cylinder head nuts whilst following a cross-over pattern and in steps to 37 Nm+90°-3.8 Kgm+90°-27.5 ft/lb+90° (+ MOLIKOTE HSC).

Montage culasse cylindre
Le remontage des soupapes est décrit au page G.15. Si ils se fussent démontés les pivots des culbuteurs, au remontage serrer les vis aux 25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb, +LOCTITE 243.
Utiliser toujours une nouvelle garniture de la culasse à l’assemblage: Voir le «tableau sélection garniture teste cylindre» au page H. 50. Monter le patin chaîne sur la culasse (12 Nm-1,23 Kgm-8.9 ft/lb) et la culasse. Serrer les ecrous de la culasse en sens croisé et graduellement a 37 Nm+90°-3.8 Kgm+90°-27.5 ft/lb+90° (+ MOLIKOTE HSC).

Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfes
Die Remontage der Ventile wird zur Seite G.15 beschrieben. Bei Zerlegung von den Zapfen der Kipphebels, die Schrauben verschließen: 25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb (+LOCTITE 243). Bei der Wiederzusammensetzung immer eine neue Kopftdichtung verwenden: Siehe den “Selektiontabelle für Zylinderkopfesdichtung” zur Seite H. 50. Der Rollschuh der Kette (12 Nm-1,23 Kgm-8.9 ft/lb) und den Zylinderkopf montieren. Schritt- und gekreuztweise die Muttern des Kopfes klemmen: 37 Nm+90°-3.8 Kgm+90°-27.5 ft/lb+90° (+ MOLIKOTE HSC).

Ensamblaje culata cilindro
El reensamblaje de las válvulas es descrito a pág. G. 15. En caso de que se hubieran desanimado los goznes de los balancines, al reensamblaje cerrar los tornillos a 25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb, +LOCTITE 243.
Siempre usar una nueva junta de la culata al montaje: ver el “tablero selección junta culata cilindro” a pág. H. 50.
Montar el patín de la cadena (12 Nm-1,23 Kgm-8.9 ft/lb) y la culata.
Cerrar las tuercas de la culata en sentido cruzado y gradualmente a 37 Nm+90°-3.8 Kgm+90°-27.5 ft/lb+90° (+ MOLIKOTE HSC).



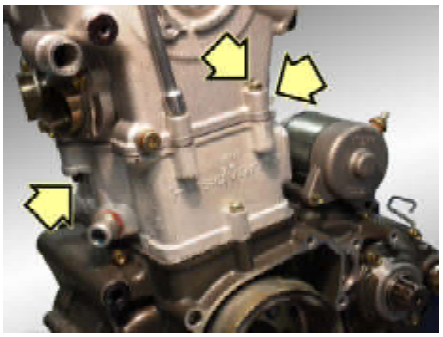
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

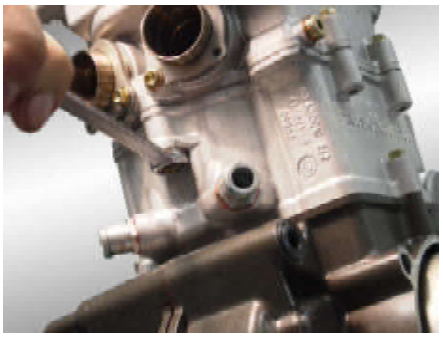
RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

Serrare le due viti esterne sul lato sx (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb) ed i dadl inferiori (15 Nm-1,5 Kgm- 10.8 ft/lb). Rimontare la tubazione di lubrificazione sul coperchio trasmissione (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb). Qualora si fosse smontato il raccordo di aspirazione (A) dalla testa cilindro, serrare le due viti a 3 Nm-0,3 Kgm-2.2 ft/lb+LOCTITE 272.



Tighten the two L.h. external screws (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb) and the lower nuts (15 Nm-1,5 Kgm- 10.8 ft/lb). Reassemble the lubrication hose on the transmission cover (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb). If the intake manifold (A) of the cylinder head has been dismantled, tighten the two screws to 3 Nm-0,3 Kgm-2.2 ft/lb+LOCTITE 272.

Serrer les deux vis extérieures sur le côté gauche (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb) et les ecrous inferieurs (15 Nm-1,5 Kgm- 10.8 ft/lb). Monter le tuyau de lubrification sur le couvercle transmission (15 Nm-1,5 Kgm- 10.8 ft/lb). S'il se fût démonté le raccord d'aspiration (A) de la culasse du cylindre, seerer les deux vis aux 3 Nm-0,3 Kgm-2.2 ft/lb+LOCTITE 272.



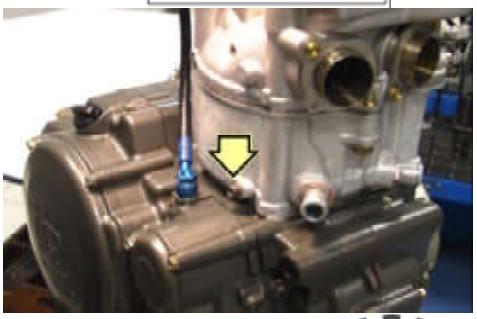
Schrauben die zwei Außen Schrauben auf die Seite schädigen (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb) und die untere Mutter (15 Nm-1,5 Kgm- 10.8 ft/lb).
Wieder das Rohr von Schmierung (prüfen) daß en Keine Verluste auf der Rohr gibt und, wenn notwendig, sie ersetzen (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb). Falls das Ansaug-Anschlußstück (Á). des Zylinderkopfes ausgebaut wurde, schrauben die zwei Schrauben zum vorgeschriebenen Verschraubungsmomente (3 Nm-0,3 Kgm-2.2 ft/lb+LOCTITE 272).

Cerrar los dos tornillos externas sobre el extenso izquierdo (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) y las tuercas inferiores (15 Nm-1,5 Kgm- 10.8 ft/lb). Montar el tubo de lubricación en la tapa transmisión (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb).
En caso de que se hubiera realizado el desmontaje del empalme de aspiración (A), de la culata cilindro, cerrar los dos tornillos a 3 Nm-0,3 Kgm-2.2 ft/lb+LOCTITE 272.





Rimontare la vite scarico refrigerante sulla destra del cilindro (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).
Reassemble the coolant drain screw on cylinder, R.H. side (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).
Remonter la vis déchargé réfrigerant sur le côté droit du cylindre (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).
Der Ausschraube des Kühflüssigkeit auf die rechte Seite des Zylinders montieren (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).
Reensemblar el tornillo de descarga líquido de enfriamiento (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb).



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Posizionare il pistone al P.M.S. al termine della fase di compressione. Senza ruotare l'albero motore, posizionare l'ingranaggio di rinvio della distribuzione e montare la catena sull'ingranaggio.

Position the piston at TDC at the end of the compression stroke. Put the timing gear in seat without rotating the crankshaft and mount the chain.

Positionner le piston au P.M.S à la fin de la phase de compression. Sans tourner l'arbre moteur, positionner l'engrenage de renvoi de la distribution et monter la chaîne sur l'engrenage.

Am Ende der Dekompressionsphase den Kolben auf den OT stellen. Ohne im Kreise die Antriebswelle schwingen, montieren: das Zahradvorgelege der Ventilsteueren und die Kette auf das Getriebe.

Posicionar el pistón al P.M.S al final de la fase de compresión. Sin girar el eje motor, posicionar el engranaje de rinvio de la distribución y montar la cadena sobre el engranaje.



Senza ruotare l'albero motore, montare la pompa di raffreddamento completa di alberino (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb+LOCTITE 542) in modo che la doppia bulinatura posta sull'ingranaggio sia allineata con la scanalatura posta sul piano della testa, come indica la figura (serrare le viti fissaggio pompa acqua a 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 542). Montare la tubazione testa-pompa acqua.

Mount the water pump (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb+LOCTITE 542), without rotating the crankshaft, in order to obtain the perfect alignement of the twin chasing on the gear to the spline on head face (see picture) (tighten water pump fastening screws to 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 542). Mount cylinder head-water pump hose.



Sans tourner l'arbre moteur, monter la pompe de refroidissement complète d'arbre (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb+LOCTITE 542) de manière que la référence double poste sur l'engrenage je sois alignée avec la rainure il poste plat de la culasse, comme il indique l'illustration (serrer les vis fixation pompe eau aux 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 542). Monter le tuyau culasse-pompe eau.

Ohne im Kreise die Antriebswelle schwingen, das Wasserpumpe mit die Welle montieren (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb+LOCTITE 542) so daß die zwei Bezüge auf das Getriebe werden mit die Höhlung aufgereiht, stellt es auf dem Plan von der Zylinderkopf auf, wie du zeigst auf die Figur (Befestigunsschraube für Wasserpumpe: 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 542). Der Rohr zwischen der Zylinderkopf und das Wasserpumpe montieren.

Sin girar el eje motor, montar la bomba de enfriamiento completa de eje (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb+LOCTITE 542)de modo que la doble referencia apuesta sobre el engranaje sea alineada con la estría apuesta despacio culata, como indica la figura (cerrar los tornillos fisaje bomba agua a 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 542). Montar la tubería culata-bomba agua.

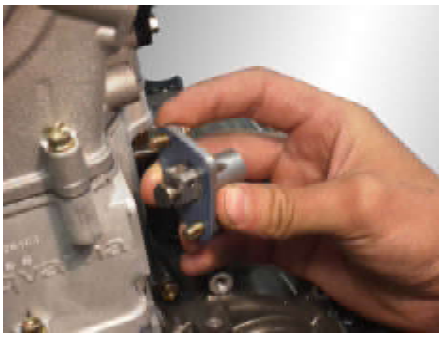
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

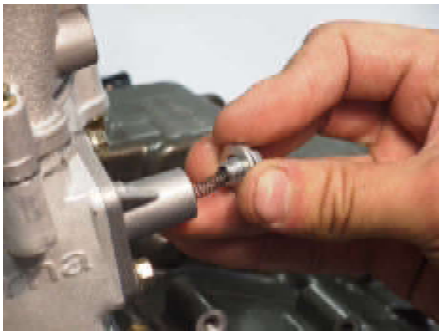
Montaggio tendicatena distribuzione
Arretrare il perno tendicatena, rimontare il tendicatena mediante le due viti di fissaggio (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Inserire successivamente la molla, la rosetta e la vite posteriore (5 Nm-0,5 Kgm-3.6 ft/lb).



Assembly of cam-chain tensioner
Back the pin for tightening the chain, reassemble the cam-chain tensioner with its two screws (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Insert the spring, the washer and the rear bolt (5 Nm-0,5 Kgm-3.6 ft/lb).

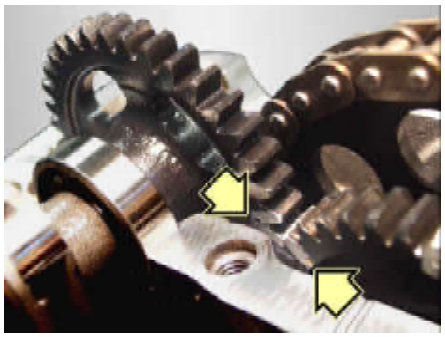
Montage tendeur de chaine distribution
Tirer en arrière le pivot du tendeur de chaine, remonter le tendeur par les deux vis de fixation (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Insérer le ressort, la rondelle et la vis arrière successivement (5 Nm-0,5 Kgm-3.6 ft/lb).

Wiederzusammensetzung des Kettenspanners
Den kettespannenden Zapfen zurückbringen, durch die zwei Schrauben den Kettenspanner zusammenbauen (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Dann die Feder, den Scheibe und die hintere Schraube einführen (5 Nm-0,5 Kgm-3.6 ft/lb).



Ensamblaje tensor de cadena distribución
Echarse atrás el perno del tensor de cadena, reensamblar el tensor de cadena a través de los dos tornillos de fijado (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Insertar sucesivamente el resorte, la arandela y el tornillo trasero (5 Nm-0,5 Kgm-3.6 ft/lb).

Montare l'albero a camme dell'aspirazione allineando la bulinatura dell'ingranaggio con quella posta a sinistra sull'ingranaggio della distribuzione.
Mount the intake camshaft aligning the reference on the gear with the left reference on the timing gear.
Monter l'arbre distribution de l'aspiration en alignant à gauche la référence de l'engrenage avec cette poste à gauche sur l'engrenage de la distribution.
Die Nockenwelle für AUSAUGSEITE montieren: links den Bezug des Getriebes mit jenem Platz auf das Getriebe der Ventilsteueren.
Montar el eje distribución de la aspiración alineando la referencia del engranaje con la apuesta a mano izquierda sobre el engranaje de la distribución.



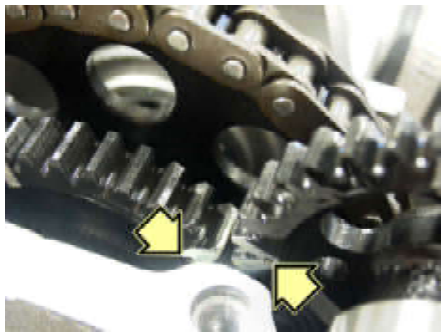
Montare l'albero a camme dello scarico allineando la bulinatura dell'ingranaggio con quella posta a destra sull'ingranaggio della distribuzione.

Mount the exhaust camshaft aligning the reference on the gear with the right reference on the timing gear.

Monter l'arbre distribution d'échappement en alignant la référence de l'engrenage avec cette poste à droite sur l'engrenage de la distribution.

Die Nockenwelle für AUSAUGSEITE montieren: links den Bezug des Getriebes mit jenem Platz auf das Getriebe der Ventilsteueren.

Montar el eje distribución del escape alineando la referencia del engranaje con el apuesto a la derecha sobre el engranaje de la distribución.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Montaggio dispositivo alzavalvole
Montare l'alzavalvole nella testa e, mantenendolo nella posizione di alzata, inserire il perno di ritegno.

Assembly of valve lifter
Mount the valve lifter in the head and, turning it in lift position, insert the retaining pin.

Montage dispositif de décompresion
Monter le dispositif de décompresion dans la culasse et, en le tenant dans la position de soulèvement, insérer le pivot de retenue.

Wiederzusammensetzung ingangsetzungsdekompressor
Den ingangsetzungsdekompressor im Zylinderkopf montieren und, ihn in Position von Erhebung haltend, die Stütze von Blockierung einstecken.



Ensamblaje dispositivo de decompresión
Montar el dispositivo de decompresión en la culata y, teniéndolo en la posición de levantamiento, insertar el perno de retención.

Rimontare il tubetto di lubrificazione.
Reassemble the lubrication tube.
Remonter le tuyau de graissage.
Wieder das Röhrchen von Schmierung zusammensetzen.
Reensamblar el tubo de lubricación.



Mettere abbondante olio motore sulle camme.
Lubricate the cammes abundantly with motor oil.
Mettre abondante huile moteur sur les cammes.
Reichliches Öl Motor auf die Nocken.
Poner abundante aceite motor sobre los cammes.



Rimontare i quattro cavallotti di fissaggio alberi a cammes serrando le viti a 12 Nm-1,2 Kgm-8.7 ft/lb.

Reassemble the four U-bolts for fixing the camshaft and tight the screws to 12 Nm-1,2 Kgm-8.7 ft/lb.

Remonter les quatre cavaliers de fixation des arbres au cammes dans en serrant les vis aux 12 Nm-1,2 Kgm-8.7 ft/lb.

Die vier Bügelbolzen der Nockenwellen montieren; zum Verschraubungsmomente (12 Nm-1,2 Kgm-8.7 ft/lb) die Schrauben schrauben.

Reensamblar los cuatro caballetes de fijado ejes distribución cerrando los tornillos a 12 Nm-1,2 Kgm-8.7 ft/lb.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

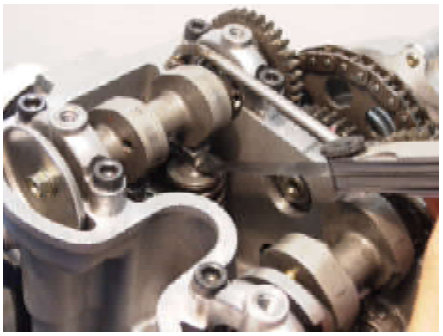
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

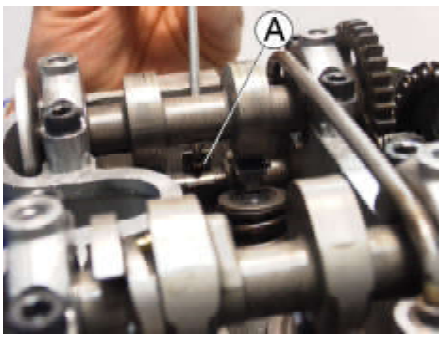
RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

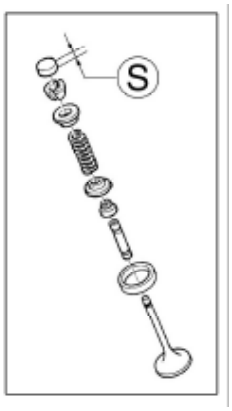
Far compiere qualche giro all'albero motore per assestare gli organi della distribuzione, portare il pistone al Punto Morto Superiore (in questa condizione, la tacca riportata sulla testa coincide con i due riferimenti posti sull'ingranaggio di rinvio degli alberi a camme, come indicato sulla figura).
Verificare, usando uno spessimetro, che il gioco valvole sia
0,10-0,15 mm per il lato ASPIRAZIONE e
0,15-0,20 mm per il lato SCARICO;
In caso contrario, sollevare la molletta (A) di ritegno con l'ausilio di un attrezzo tiramolla, far scivolare il bilanciere da un lato, estrarre con una pinzetta la pastiglia e verificarne lo spessore;
In base al valore rilevato, montare la nuova pastiglia (a ricambio, sono fornite pastiglie con spessore da 1,60 mm a 2,60 mm con maggiorazioni di 0,05 mm).
Lo spessore (S) della nuova pastiglia da impiegare sarà:
S=(G1-G)+S1
S=spessore della nuova pastiglia
G1=gioco valvole rilevato
G=gioco valvole prescritto
S1=spessore della pastiglia esistente
Riportare in sede la molletta ed il bilanciere.
Verificare di nuovo il gioco valvole.





Turn the crankshaft a few times in order to set the timing elements, bring the piston to Top Dead Center (in this condition, the mark on the cylinder head is aligned with the two marks on the idle gear of the camshafts, as shown in the figure).
Check, by means of a feeler gauge, that the valve clearance is
0,10-0,15 mm (0.004-0.006 in.) for INTAKE and
0,15-0,20 mm (0.006-0.008 in.) for EXHAUST.
Otherwise, lift the retaining clip (A) using a hook, let the rocker arm slide to one side, extract the pad with a pair of pliers and check the thickness.
Depending on the result, fit a new pad (as spare parts, pads are supplied ranging from 1.60 mm-0.063 in. to 2.60 mm-0.102 in. in steps of 0.05 mm-0.002 in.).
The new pad thickness (S) will be:
S=(G1-G)+S1
S=new pad thickness
G1=measured valve clearance
G=correct valve clearance
S1=measured pad thickness
Reassemble the clip and rocker arm.
Check the valve clearance again.





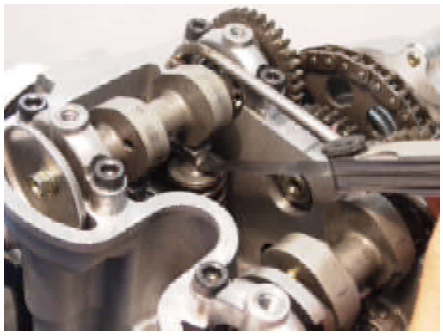
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

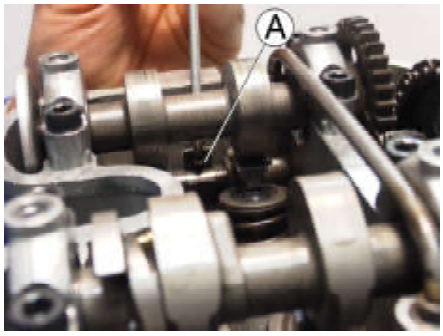
http://husqv.forumsactifs.com

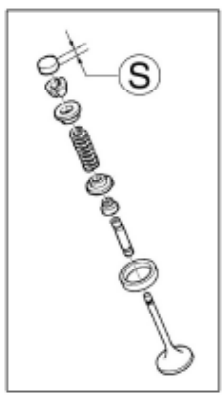
RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Faire accomplir quelque tour à l'arbre moteur pour arranger les organes de la distribution, porter le piston au Point Mort Supérieur (dans cette condition, l'encoche reportée sur la culasse coïncide avec les deux références qui se trouvent sur l'engrenage de renvoi des arbres aux cames, comme indiqué sur l'illustration).
Avec un épaisseurmètre, vérifier le jeu des soupapes qui doit être de
0,10-0,15 pour ADMISSION et de
0,15-0,20 pour ECHAPPEMENT
En cas contraire, soulever la pince (9) de retenue avec le secours d'un outil (crochet), faire glisser le
culbuteur d'un côté, extraire avec une pincette la plaquette et en vérifier l'épaisseur.
En base à la valeur relevée, monter la nouvelle pastille (au rechange, pastilles sont fournies avec épaisseur de 1,60 mm aux 2,60 mm avec des augmentations de 0,05 mm).
L'épaisseur (S) de la nouvelle pastille à employer il sera:
S=(G1-G)+S1
S=épaisseur de la nouvelle pastille
G1=jeu soupapes relevées
G=jeu soupapes prescrites
S1=épaisseur de la pastille existante
Reporter en siège la pince et le culbuteur.
Vérifier le jeu de nouveau soupapes.







Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

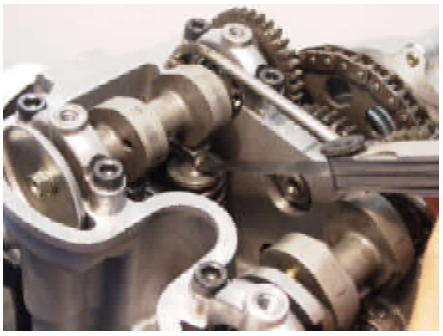
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

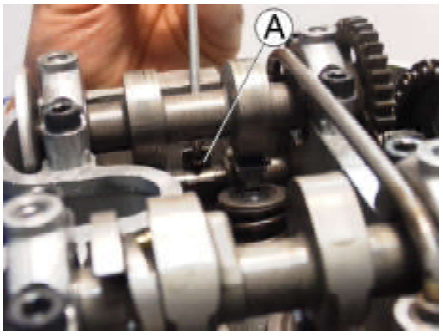
http://husqv.forumsactifs.com

Zur Kurbelwelle einige Drehungen tun machen, um die Organe des Ventilsteueren zu ordnen und dem Höheren Totpunkt den Kolben bringen (in diese Bedingung, die Kerbe auf der Zylinderkopf überschneidet sich mit den zwei Bezügen auf der Zahnradvorgelege der Nockenwellen, wie auf der Figur gezeit wird).
Das Ventilspiel, das 0,10-0,15 mm für den ANSAUGSEITE und 0,15-0,20 mm für den SEIN muß, mit
einem Dickenmesser überprüfen;
Andernfalls, die Klammer heben (A) ihm einen Haken benutzend, den Schwinghebel gleiten machen
einerseits, mit einer Pinzette die Einstellscheibe herausziehen und die Dicke davon prüfen.
Aufgrund der vorspringenden Dicke wird die neue Einstellscheibe (zu Austausch Einstellscheiben montieren
mit Dicke von 1,60 geliefert mm zu 2,60 mm mit Erhöhungen von 0,05 mm).
Die Dicke (S) der neuen Beilage wird sein:
S=(G1-G)+S1
S=Dicke der neuen Beilage
G1=Erhebt Ventilspiel
G=Schreibt Ventilspiel
S1=Dicke der bestehende Beilage
Wieder im Sitz die Klammer und den Schwinghebel bringen.
Nochmal das Spiel der Ventile prüfen.



Hacer cumplir alguna vuelta al eje motor para arreglar los órganos de la distribución, colocar el pistón al Punto Muerto Superior (en esta condición, la muesca indicada sobre la culata coincide con las dos referencias sobre el engranaje de renvio de los ejes distribución, como indicado sobre la figura).
Con un espesímetro verificar el juego de las válvulas que debe ser de 0,10-0,15 mm para la ASPIRACIÓN y de
0,15-0,20mm para el ESCAPE;
En caso contrario, levantar la pinza (9) con el auxilio de un gancho, hacer resbalar el balancín de un lado, extraer con un alicate la pastilla y averiguar de ello el espesor.
Con base en el valor que ha sido notado, montar la nueva pastilla (a repuesto, son provistas pastillas con espesor de 1,60 mm a 2,60 mm con aumentos de 0,05 mm).
El espesor (S) de la nueva pastilla de emplear será:
S=(G1-G)+S1
S=espesor de la nueva pastilla
G1=juego válvulas notado
G=juego válvulas prescrito
S1=espesor de la pastilla existente
Reconducir en sede la pinza y el balancín.
Averiguar de nuevo el juego válvulas.







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR



Rimontaggio coperchio testa cilindro, candela, tubazione lubrificazione
Montare sulla testa il coperchio testa con la relativa guarnizione . Serrare le viti seguendo uno schema incrociato (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Montare la candela accensione (10÷12 Nm-1÷1,23 Kgm-7.2÷8.9 ft/lb) e la tubazione di lubrificazione sulla testa (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb).

Reassembly of cylinder head cover, spark plug, lubrication hose
Mount the cylinder head cover and its gasket on the cylinder head. Tight the screws whilst following a cross-over pattern and in steps (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Assemble the spark plug (10÷12 Nm-1÷1,23 Kgm-7.2÷8.9 ft/lb) and the lubrication hose (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb).

Remontage couvercle culasse cylindre, bougie d'allumage, tuyau lubrification
Monter le couvercle culasse et la garniture relative sur la culasse. Serrer les vis en suivant un schéma croisé (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Monter la bougie d'allumage (10÷12 Nm-1÷1,23 Kgm-7.2÷8.9 ft/lb) et le tuyau de lubrification (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb).



Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfesdeckel, Zündkerze, Rohr von Schmierung
Das Zylinderkopfsdeckel mit Dichtung montieren. Schritt- und gekreuztweise die Schrauben festmachen dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Die Zündkerze (10÷12 Nm-1÷1,23 Kgm-7.2÷8.9 ft/lb) und das Rohr von Schmierung (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb) montieren .

Reensamblaje tapa culata cilindro, buja de encendido, tubo de lubricación
Montar la tapa culata y la relativa junta sobre la culata. Cerrar los tornillos siguiendo un esquema cruzado (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb). Ensamblar la buja de encendido (12 Nm-1,23 Kgm-8.9 ft/lb) y el tubo de lubricación (15 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb).



Rimontaggio segnalatore del folle
Rimontare la molla ed il puntalino del folle nella sede dell'albero desmodromico.

Reassembly of the gear shift position sensor
Remount the spring and the neutral cap in their seat on the positive shaft.

Remontage capteur du point mort
Remonter le ressort et le puntalino du point mort dans le siège de l'arbre commande fourches transmission.

Wiederzusammensetzung des Leerlauflicht
Die Feder und den Stösselschaft im Sitz des Wählertrommel montieren.



Reensamblaje señalador de la posición de desmbrague
Reensamblar el muelle y el puntalino de la posición de desmbrague en la sede del eje mando horquilla cambio.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Inserire un nuovo anello OR e rimontare il segnalatore del folle serrando le due viti (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243).

Fit a new O-ring and remount the neutral indicator locking the two fastening screws (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243).

Insérer une nouvel bague OR et remonter le capteur du point mort en serrant les deux vis (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243).

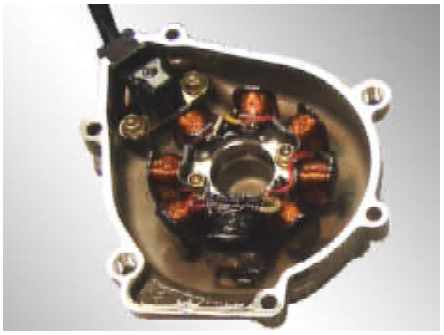
Einen neuen O-Ring einstecken und den Leerlauflicht zum die zwei Schrauben vorgeschriebenen Verschraubungsmomente schraubend, montieren (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243).

Insertar un anillo OR nuevo y reensamblar el señalador punto morto cerrándo los dos tornillos (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243).



Rimontaggio coperchio volano
Montare lo statore allineandone il riferimento con quello esistente sul coperchio volano e serrare le due viti di fissaggio (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 272). Inserire il passacavo nella sede sul coperchio e serrare le due viti di fissaggio del pick-up (6 Nm-0,6 Kgm- 4.3 ft/lb+LOCTITE 272). Montare il coperchio volano e serrare le sei viti a 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb.

Reassembly of flywheel cover
Mount the stator plate so its mark and stator cover mark are aligned and tighten the two stator fastening screws (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 272). Fit the fly wheel grommet on the crankcase. Tighten the two pick-up fastening screws (6 Nm-0,6 Kgm- 4.3 ft/lb+LOCTITE 272). Mount the flywheel cover and tightenthe six screws to 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb.



Remontage du couvercle du volant
Monter le stator en alignant la référence avec l'existant sur le couvercle ils volent et serrer les deux vis de fixation (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 272). Insérer le pièce caoutchouc dans le siège sur le couvercle et serrer les deux vis de fixation du pick-up (6 Nm-0,6 Kgm- 4.3 ft/lb+LOCTITE 272). Monter le couvercle du volant et serrer les six vis aux 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb.

Wiederzusammensetzung des Schwungradesdeckel
Der Stator den Bezug mit jenem aufreihend, das auf dem Deckel ist, und die zwei Befestigunsschrauben verschließen (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 272). Der Gummistück im Sitz auf der Deckel und die zwei Befestigunsschrauben von Pick-up verschließen (6 Nm-0,6 Kgm- 4.3 ft/lb+LOCTITE 272). Den Schwungradesdeckel montieren und zum die sechs Schrauben vorgeschriebenen (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

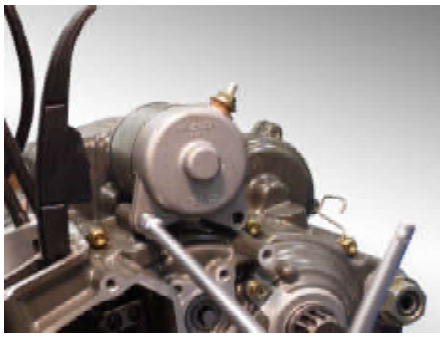


Reensamblaje de la tapa volante
Montar el estátor alineando de ello la referencia con aquel existente sobre la tapa vuelan y cerrar los dos tornillos de fijado (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb+LOCTITE 272). Insertar la junta de goma en la sede sobre la tapa y cerrar los dos tornillos de fijado del pick-up (6 Nm-0,6 Kgm- 4.3 ft/lb+LOCTITE 272). Montar la tapa vuelan y cerrar los seis tornillos a 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb.

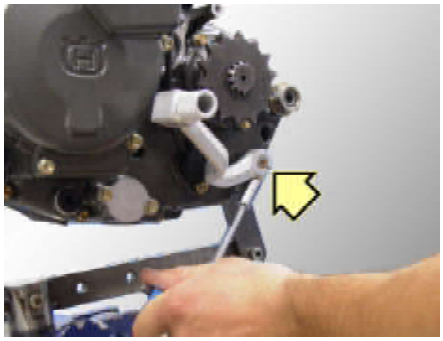
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

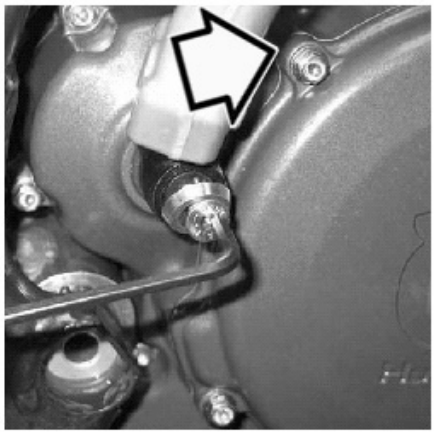


Montare il motorino di avviamento (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).
Mount the electric starting motor (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).
Monter le moteur de démarrage (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).
Der Elektrischer Anlasser montieren (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).
Montar el motor de arranque (8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).



Rimontaggio pedali cambio e avviamento (TE)
Montare il pedale del cambio (serrare la vite a 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).
Controllare che il pedale non sia danneggiato.
Rimontare il pedale avviamento (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) e controllare che non interferisca col coperchio del carter.

Reassembly of gearshift pedal and the kick start pedal (TE)
Mount the gearshift pedal (tighten fastening screw to 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Check that the control pedal is not damaged. Reassemble kick start pedal (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb); verify that the start pedal does not touch the crankcase cover.



Remontage pédale commande vitesse et pédale démarrage (TE)
Monter la pédale de commande de vitesse (serre la vis aux 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Vérifier que la pédale ne soit pas endommagée. Remonter la pédale démarrage (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) et contrôler que la pédale n'appuies pas sur le couvercle du carter.

Wiederzusammensetzung Hebel für Getriebewelle und des Anlasserpedal (TE)
Der Hebel für Getriebewelle (Schrauben zu 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Kontrollieren, daß der Hebel wird nicht geschadet. Wieder das Pedal Starter zusammensetzen (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) und kontrollieren, daß das Pedal nicht auf den Deckel stützt.

Reensamblaje pedal del cambio y pedal de arranque (TE)
Montar la palanca del cambio (cerrar el tornillo a 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb). Controlar que el pedal no sea perjudicado. Reensamblar el pedal arranque (8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb) y controlar que el pedal no apoyas en la tapa del carter.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

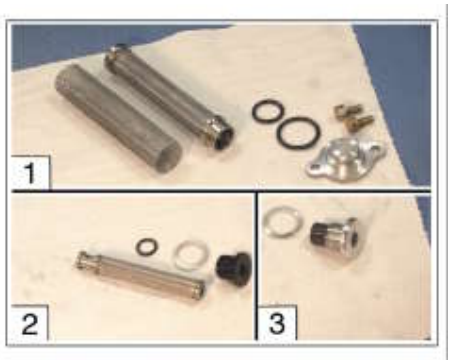
Rimontaggio filtri e tappo scarico olio
Rimontare, sulla sinistra del motore, i filtri (1) (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243) e (2) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) ed inferiormente il tappo (3) scarico olio (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).

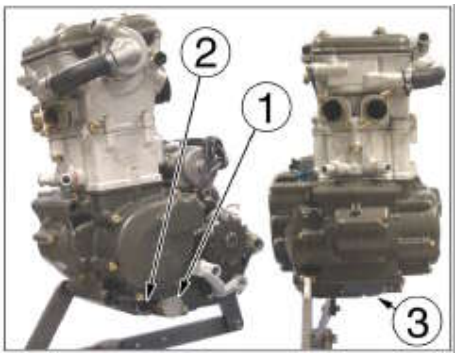
Reassembly of the engine oil filters and drain plug
Reassemble, on engine L.H. side, filter (1) (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243) e (2) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) ed inferiormente il tappo (3) scarico olio (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).

Remontage filtres et bouchon de vidange huile
Remonter, sur la gauche du moteur, les filtres (1) (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243) et (2) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) et inférieurement le bouchon (3) de vidange huile (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).

Wiederzusammensetzung der Filter und Albasstopfen
Wieder auf der Linke des Motors die Filter (1) (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243) und (2) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) und unten den Ablasstopfen (3) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb).

Reensamblaje filtros y tapón de descarga aceite
Reensamblar, sobre la izquierda del motor, los filtros (1) (6 Nm-0,6 Kgm-4.3 ft/lb+LOCTITE 243) y (2) (25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb) y inferiormente el tapón (3) de descarga aceite, 25 Nm-2,55 Kgm-18.4 ft/lb.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TABELLA SELEZIONE GUARNIZIONE TESTA CILINDRO
Posizionare il pistone al P.M.S. al termine della fase di compressione, misurare la distanza “A” tra cielo del pistone e piano appoggio guarnizione testa e scegliere la guarnizione in base alla tabella sottoriportata.

CYLINDER HEAD GASKET SELECTION CHART
Position the piston to T.D.C. at the end of the compression stroke, measure the distance “A” between piston crown and cylinder and cylinder head face then choose the gasket as shown in the table below.

TABLEAU SÉLECTION GARNITURE CULASSE CYLINDRE
Positionner le piston au P.M.S à la fin de la phase de compression, mesurer la distance «À» entre ciel du piston et étage j’appuie garniture de la culasse et choisir la garniture en base au tableau suivant.

SELEKTIONTABELLE FÜR ZYLINDERKOPFESDICHTUNG
Am Ende der Dekompressionsphase den Kolben auf den OT stellen, die Entfernung "Á." zwischen Himmel vom Kolbenhaupt und dem Plan, auf dem der Zylinderkopfesdichtung sich stützt messen und den dichtung aufgrund der folgenden Tabelle wählen.

TABLERO SELECCIÓN JUNTA CULATA CILINDRO
Posicionar el pistón al P.M.S al final de la fase de compresión, medir la distancia “A.” entre cielo del pistón y plan apoyo junta culata y elegir la junta con base en el tablero siguiente.

250

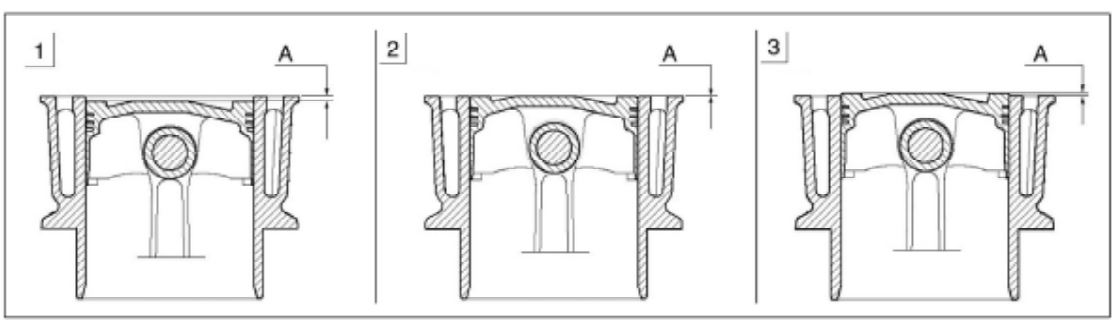
CONDIZIONE (vedere figura a pagina H.51) CONDITION (see picture on page H.51) CONDITION (voir illustration à page H.51) BEDINGUNG (Siehe Bild auf den Seite H.51) CONDICIÓN (ver figura a página H.51)	“A”	spessore guarnizione gasket thickness épaisseur garniture Dicke der Dichtung espesor junta	codice guarnizione gasket code code garniture Bestellnummer código guarnición
1) (pistone più basso del piano cilindro)	-0.1 ± 0.05 mm	1,0 mm	
1) (piston lower than cylinder head face) 1) (piston lower than cylinder head face)	-0.1 ± 0.05 mm -0.004 in.± 0.002 in.	1,0 mm 0.040 in.	
1) (piston plus bas de la surface du cylindre)	-0.1 ± 0.05 mm	1,0 mm	8A00 A4191
1) (Niedrigerer Kolbenhaupt bezüglich des Planes des Zylinders)	-0.1 ± 0.05 mm	1,0 mm	
1) (pistón más bajo del llano cilindro)	-0.1 ± 0.05 mm	1,0 mm	
2) (pistone a filo del piano cilindro)	0 ± 0.05 mm	1,1 mm	
2) (piston aligned with cylinder head face) 2) (piston aligned with cylinder head face)	0 ± 0.05 mm 0 ± 0.002 in.	1,1 mm 0.043 in.	
2) (piston au fil de la surface du cylindre)	0 ± 0.05 mm	1,1 mm	8000 A4191
2) (Kolbenhaupt auf der gleiche Plan des Zylinders)	0 ± 0.05 mm	1,1 mm	
2) (pistón a hilo del llano cilindro)	0 ± 0.05 mm	1,1 mm	
3) (pistone sporgente dal piano cilindro)	0.1 ± 0.05 mm	1,2 mm	
3) (piston projecting from cylinder head face) 3) (piston projecting from cylinder head face)	0.1 ± 0.05 mm 0.004 in.± 0.002 in.	1,2 mm 0.047 in.	
3) (piston proéminent de la surface du cylindre)	0.1 ± 0.05 mm	1,2 mm	8B00 A4191
3) (Kolbenhaupt auf der gleiche Plan des Zylinders)	0.1 ± 0.05 mm	1,2 mm	
3) (pistón saliente del llano cilindro)	0.1 ± 0.05 mm	1,2 mm	

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

400-450-510

CONDIZIONE (vedere figura) CONDITION (see picture) CONDITION (voir illustration) BEDINGUNG (Siehe Bild) CONDICIÓN (ver figura)	"A"	spessore guarnizione gasket thickness épaisseur garniture Dicke der Dichtung espesor junta	codice guarnizione gasket code code garniture Bestellnummer código guarnición
1) (pistone più basso del piano cilindro)	-0.6 ± 0.05 mm	1,0 mm	
1) (piston lower than cylinder head face) 1) (piston lower than cylinder head face)	-0.6 ± 0.05 mm -0.0236 in.± 0.002 in.	1,0 mm 0.040 in.	8D00 99840 (400) 8E00 A4195 (450-510)
1) (piston plus bas de la surface du cylindre)	-0.6 ± 0.05 mm	1,0 mm	
1) (Niedrigerer Kolbenhaupt bezüglich des Planes des Zylinders)	-0.6 ± 0.05 mm	1,0 mm	
1) (pistón más bajo del llano cilindro)	-0.6 ± 0.05 mm	1,0 mm	
1) (pistone più basso del piano cilindro)	-0.5 ± 0.05 mm	1,1 mm	
1) (piston lower than cylinder head face) 1) (piston lower than cylinder head face)	-0.5 ± 0.05 mm -0.0197 in.± 0.002 in.	1,1 mm 0.043 in.	8A00 99840 (400) 8B00 A4195 (450-510)
1) (piston plus bas de la surface du cylindre)	-0.5 ± 0.05 mm	1,1 mm	
1) (Niedrigerer Kolbenhaupt bezüglich des Planes des Zylinders)	-0.5 ± 0.05 mm	1,1 mm	
1) (pistón más bajo del llano cilindro)	-0.5 ± 0.05 mm	1,1 mm	
1) (pistone più basso del piano cilindro)	-0.4 ± 0.05 mm	1,2 mm	
1) (piston lower than cylinder head face) 1) (piston lower than cylinder head face)	-0.4 ± 0.05 mm -0.0157 in.± 0.002 in.	1,2 mm 0.047 in.	8G00 A4195 (400) 8H00 A4195 (450-510)
1) (piston plus bas de la surface du cylindre)	-0.4 ± 0.05 mm	1,2 mm	
1) (Niedrigerer Kolbenhaupt bezüglich des Planes des Zylinders)	-0.4 ± 0.05 mm	1,2 mm	
1) (pistón más bajo del llano cilindro)	-0.4 ± 0.05 mm	1,2 mm	



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

RIMONTAGGIO MOTORE E MOTOCICLO

Effettuare le operazioni di rimontaggio del motore e delle parti precedentemente rimosse secondo l'ordine sottoriportato.

1) RIMONTAGGIO MOTORE SUL MOTOCICLO (perni fissaggio motore: 35,3 Nm-3,6 Kgm-26 ft/lb; perno fissaggio forcellone 122,5 Nm-12,5 Kgm-90.3 ft/lb);
2) RIMONTAGGIO CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA (montare la molletta del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena);
3) RIMONTAGGIO CONNETTORE IMPIANTO ELETTRICO-ALTERNATORE (vedere schema elettrico- capitolo M);
4) RICOLLEGARE IL MOTORINO DI AVVIAMENTO ALL'IMPIANTO ELETTRICO (vedere schema elettrico- capitolo M);
5) RIMONTAGGIO COMANDO FRIZIONE SUL MOTORE (vite fissaggio cilindro frizione: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
6) RIMONTAGGIO PIASTRA GUIDACATENA E COPERCHIO PIGNONE CATENA (vite fissaggio piastra: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb- vite fissaggio coperchio: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
7) RIMONTAGGIO TUBO SFIATO (scatola filtro aria-coperchio testa cilindro) SULLA DESTRA DEL COPERCHIO TESTA CILINDRO;
8) RIMONTAGGIO PIPETTA SULLA CANDELA;
9) RIMONTAGGIO PROTEZIONE INFERIORE MOTORE (vite fissaggio protezione:14,7 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb);
10) RIMONTAGGIO TUBAZIONI IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO;
11) RIMONTAGGIO PEDALE FRENO POSTERIORE (perno fissaggio pedale: 41,6 Nm-4,2 Kgm-30.7 ft/lb+LOCTITE 243);
12) RIMONTAGGIO CARBURATORE E CAVI DI COMANDO;
13) RIMONTAGGIO POMELLO STARTER SUL TELAIO (SMR 400);
14) RIMONTAGGIO SERBATOIO FLUIDO FRENO POSTERIORE (vite fissaggio serbatoio: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
15) RIMONTAGGIO IMPIANTO DI SCARICO (viti fissaggio tubazioni: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
16) RIMONTAGGIO SERBATOIO CARBURANTE (vite fissaggio serbatoio: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
17) RIMONTAGGIO TUBAZIONE BENZINA AL RUBINETTO;
18) COLLEGAMENTO BATTERIA ALL'IMPIANTO ELETTRICO (PER PRIMO il cavo positivo rosso POI quello negativo nero);
19) RIMONTAGGIO SELLA.

Effetttuare lo spurgo della frizione (vedere al Capitolo P).

Versare nel basamento 1,4 l di olio AGIP-RACING 4T (10W-60).

Versare nel radiatore destro 1.1÷1.3 l di liquido AGIP COOL.

Controllare che il pedale di avviamento si muova liberamente.

Effettuare le registrazioni necessarie come descritto al Capitolo D "Registrazioni e regolazioni".

ENGINE AND MOTORCYCLE REASSEMBLY

Reassemble the engine and the motorcycle components previously removed, according to the following order.

1) REASSEMBLY OF ENGINE ON MOTORCYCLE (engine bolt: 35,3 Nm-3,6 Kgm-26 ft/lb; rear swing arm-rear engine axle 122,5 Nm-12,5 Kgm-90.3 ft/lb);
2) REASSEMBLY OF SECONDARY DRIVE TRANSMISSION CHAIN (assemble the joint spring by turning the closed side to the chain direction of rotation);
3) REASSEMBLY OF ALTERNATOR CABLE-ELECTRIC SYSTEM CONNECTOR (see wiring diagram- Chapter M);
4) CONNECT ELECTRIC START MOTOR TO ELECTRIC SYSTEM (see wiring diagram- Chapter M);
5) REASSEMBLY OF CLUTCH CONTROL ON ENGINE CRANKCASE (clutch control cylinder screw: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
6) REASSEMBLY OF CHAIN-GUIDE PLATE AND CHAIN PINION COVER (plate screw: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb- cover screw: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
7) REASSEMBLY OF BREATHER HOSE (air filter box-cylinder head cover) ON CYLINDER HEAD COVER;
8) REASSEMBLY OF SPARK PLUG CAP;
9) REASSEMBLY OF ENGINE LOWER GUARD (lower guard screw: 14,7 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb);
10) REASSEMBLY OF COOLING SYSTEM HOSES;
11) REASSEMBLY OF REAR BRAKE PEDAL (41,6 Nm-4,2 Kgm-30.7 ft/lb+LOCTITE 243);
12) REASSEMBLY OF CARBURETOR AND THROTTLE CABLES;
13) REASSEMBLY OF CHOKE KNOB ON THE FRAME (SMR 400);
14) REASSEMBLY OF REAR BRAKE FLUID TANK (rear brake pedal pivot: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
15) REASSEMBLY OF EXHAUST SYSTEM (exhaust system pipes screw: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
16) REASSEMBLY OF FUEL TANK (fuel tank screw: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
17) REASSEMBLY OF FUEL HOSE ON FUEL COCK;
18) CONNECT BATTERY TO ELECTRIC SYSTEM (FIRST connect red positive cable THEN black negative cable);
19) REASSEMBLY OF SADDLE.

Bleed clutch system (see Chapter P).

Pour in crankcase 1,4l - 1.14 Imp. Quarts - 1.37 U.S. Quarts of AGIP-RACING 4T (10W-60) oil.

Pour in R.H. radiator 1.1÷1.3 l - 2.0 ÷ 2.4 Imp. Pints - 2.3÷2.7 US Pints of AGIP COOL liquid.

Check that the kick start pedal works and return freely.

See Chapter D "Adjustments and settings" for correct adjustments.

REMONTAGE MOTEUR ET MOTOCYCLE

Effectuer les opérations de remontage du moteur et des parties précédemment enlevées dans l'ordre qui suit.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com



1) REMONTAGE MOTEUR SUR MOTOCYCLE (pivots fixation moteur: 35,3 Nm-3,6 Kgm-26 ft/lb; pivot fixation fourche arrière 122,5 Nm-12,5 Kgm-90.3 ft/lb);
2) REMONTAGE CHAÍNE TRANSMISSION SECONDAIRE (monter le ressort du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne);
3) REMONTAGE CONNECTEUR INSTALLATION ÉLECTRIQUE-ALTERNATEUR (voir schéma électrique- Chapitre M);
4) RELIER LE MOTEUR DE DÉMARRAGE A L'INSTALLATION ELECTRIQUE (voir schéma électrique- Chapitre M);
5) REMONTAGE COMMANDE EMBRAYAGE SUR LE MOTEUR (vis fixation cylindre commande embrayage: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
6) REMONTAGE PLAQUE GUIDE CHAÍNE ET COUVERCLE PIGNON CHAÍNE (vis fixation plaque: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb-vis fixation couvercle: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
7) REMONTAGE TUYAU D'ÉVENT (boîte filtre aire-couvercle culasse cylindre)SUR LE CÔTÉ DROIT DU COUVERCLE CULASSE CYLINDRE;
8) REMONTAGE PIPETTE SUR LA BOUGIE D'ALLUMAGE;
9) REMONTAGE PROTECTION INFERIEUR MOTEUR (vis fixation protection inferieur moteur: 14,7 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb);
10) REMONTAGE TUYAU INSTALLATION DE REFROIDISSEMENT;
11) REMONTAGE PÉDALE FREIN ARRIÈRE (pivot fixation pédale frein arrière: 41,6 Nm-4,2 Kgm-30.7 ft/lb+LOCTITE 243);
12) REMONTAGE CARBURATEUR ET CÂBLES DE COMMANDE DES GAZ;
13) REMONTAGE POMMEAU STARTER SUR CADRE (SMR 400);
14) REMONTAGE RESERVOIR FLUIDE FREIN ARRIÈRE (vis fixation reservoir frein arriére: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
15) REMONTAGE INSTALLATION D'ÉCHAPPEMENT (vis fixation tuyau d'echappement: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
16) REMONTAGE RESERVOIR CARBURANT (vis fixation reservoir carburant: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
17) REMONTAGE TUYAU CARBURANT SUR LE ROUBINET;
18) RELIER LA BATTERIE A L'INSTALLATION ELECTRIQUE (POUR LE PREMIER le câble positif rouge et ENSUITE le câble negatif noir);
19) REMONTAGE SIEGE.
Effectuer l'event de l'installation de l'embrayage (voir Chapitre P).
Verser dans le carter 1,4 l d'huile AGIP-RACING 4T (10W-60).
Verser dans le radiateur droit 1.1÷1.3 l du liquide AGIP COOL.
Contrôler que la pédale de démarrage se remue librement.
Effectuer les réglages qui s'imposent, d'après les instructions données au Chapitre D "Réglages et calages".

WIEDERZUSAMMENBAU VON DEN MOTOR UND DAS MOTORRAD
Im voraus die Operationen von Remontage vom Motor und den ausgestiegenen Teilen in der Bestellung, die folgt, vornehmen.

1) WIEDERZUSAMMENBAU VON DEN MOTOR AUF DAS MOTORRAD (Schraube für Befestigung Motor: 35,3 Nm-3,6 Kgm-26 ft/lb; Hintergabelzapfen 122,5 Nm-12,5 Kgm-90.3 ft/lb);
2) WIEDERZUSAMMENBAU DES SEKÜNDARE ÜBERTRAGUNGSKETTE (Die Verbindungsklammer derart montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist);
3) WIEDERZUSAMMENBAU KONNEKTOR ELEKTRISCHEN INSTALLATION-ALTERNATOR (Siehe Schaltplan- Kapitel M);
4) WIEDER DER ELEKTRISCHER ANLASSERMOTOR-ELEKTRISCHEN INSTALLATION (Siehe Schaltplan- Kapitel M);
5) WIEDERZUSAMMENBAU KUPPLUNG AUF DEN MOTOR (Schraube für Befestigung Kupplungszylinder: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
6) WIEDERZUSAMMENBAU VON DES PLATTE KETTENFÜHRUNG UND VON DECKEL KETTENRITZEL (Schraube für Befestigung des Platte: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb- Schraube für Befestigung den Deckel: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
7) WIEDERZUSAMMENBAU VON ROHR AUF DIE RECHTE SEITE VON DEN ZYLINDERKOPFDECKEL;
8) WIEDERZUSAMMENBAU DEN ZÜNDKERZESTECKER AUF DER ZÜNDKERZE;
9) WIEDERZUSAMMENBAU VON UNTEREN MOTORSCHUTZES (14,7 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb);
10) WIEDERZUSAMMENBAU VON DEN ROHRES VON KÜHLKREISLAUF;
11) WIEDERZUSAMMENBAU VON DAS PEDAL VON DEN HINTEREN BREMSE (41,6 Nm-4,2 Kgm-30.7 ft/lb+LOCTITE 243);
12) WIEDERZUSAMMENBAU VON DER VERGASER;
13) WIEDERZUSAMMENBAU VON DES STARTERKNOPF AUF DEN RAHMEN (SMR 400);
14) WIEDERZUSAMMENBAU VON DEN BEHÄLTER VON HINTEREN BREMSE FLÜSSIGE (8Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
15) WIEDERZUSAMMENBAU VON DER AUSPUFFANLAGE (10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
16) WIEDERZUSAMMENBAU VON DEN KRAFTSTOFFBEHÄLTER (10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
17) WIEDERZUSAMMENBAU VON KRAFTSTOFFROHR AUF DER TREIBSTOFFHAHN;
18) WIEDER DIE BATTERIE A DIE ELEKTRISCHE INSTALLATION (ZUERST das positive rote und DANN das negative Schwarze kabel anschließen);
19) WIEDERZUSAMMENBAU DES SATTELS;
Entlüftung der kupplung (voir Chapitre P).
Im Kurbelgehäuse 1,4 l Öl gießen.
Im rechten Kühler gießen: 1.1÷1.3 l von Kühlflüssigkeit des Types AGIP COOL.
Kontrollieren, daß das Anlasserpedal es bewegt frei Einschalt.
Die erforderlichen Einstellungen, wie im Kapitel D "Eistellungen und Regulierungen" beschrieben, durchführen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



RIMONTAGGIO MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
REENSEMBLAJE MOTOR

REENSEMBLAJE MOTOR Y MOTOCICLETA

Efectuar las operaciones de reensamblaje del motor y las partes anteriormente removidas en el orden que sigue.

1) REENSEMBLAJE MOTOR SU LA MOTOCICLETA (tornillos fijación motor: 35,3 Nm-3,6 Kgm-26 ft/lb; perno fijación horquilla trasera 122,5 Nm-12,5 Kgm-90.3 ft/lb);
2) REENSEMBLAJE CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA (montar el clip de la junta de manera que la parte cerrada esté orientada hacia el sentido de rotación de la cadena);
3) REENSEMBLAJE CONECTOR SISTEMA ELÉCTRICO-ALTERNADOR (ver esquema electrico- Capítulo M);
4) CONECTAR DE NUEVO EL MOTOR DE ARRANQUE AL SISTEMA ELÉCTRICO (ver esquema electrico- Capítulo M);
5) REENSEMBLAJE MANDO EMBRAGUE SOBRE EL MOTOR (tornillo fijación cilindro embrague: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
6) REENSEMBLAJE PLACA GUÍA CADENA Y TAPA PIÑÓN CADENA (tornillo fijación placa: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb- tornillo fijación tapa: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
7) REENSEMBLAJE TUBO DE PURGA (caja filtro aire-tapa culata cilindro) SOBRE LADO DERECHO DE LA TAPA CULATA CILINDRO;
8) REENSEMBLAJE PIPA SOBRE LA BUJA DE ENCENDIDO;
9) REENSEMBLAJE PROTECCIÓN INFERIOR MOTOR (tornillo fijación protección: 14,7 Nm-1,5 Kgm-10.8 ft/lb);
10) REENSEMBLAJE TUBERIAS SISTEMA DE ENFRIAMIENTO;
11) REENSEMBLAJE PEDAL FRENO TRASERO (tornillo fijación pedal: 41,6 Nm-4,2 Kgm-30.7 ft/lb+LOCTITE 243);
12) REENSEMBLAJE CARBURADOR Y CABLES DE MANDO;
13) REENSEMBLAJE PÓMULO ARRANQUE SOBRE EL BASTIDOR (SMR 400);
14) REENSEMBLAJE TANQUE FLUIDO FRENO TRASERO (tornillo fijación tanque: 8 Nm-0,8 Kgm-5.8 ft/lb);
15) REENSEMBLAJE SISTEMA DE ESCAPE (tornillo fijación tubos de escape: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
16) REENSEMBLAJE DEPOSITO CARBURANTE (tornillo fijación deposito: 10,4 Nm-1Kgm-7.7 ft/lb);
17) **REENSEMBLAJE TUBERIA CARBURANTE AL GRIFO**;
18) CONECTAR DE NUEVO BATTERIA Y SISTEMA ELÉCTRICO (PRIMERO el cable positivo rojo y SEGUIDAMENTE el cable negativo negro);
19) REENSEMBLAJE SILLÍN.

Efectuar la purga de la instalación del embrague (ver Capítulo P).

Verter en el cárter 1,4 l de aceite AGIP-RACING 4T (10W-60).

Verter en el radiator derecho 1.1÷1.3 l de líquido AGIP COOL.

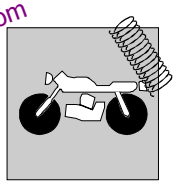
Controlar que el pedal de arranque se mueva libremente.

Efectuar las registraciones necesarias como descrito en el capítulo "Ajustes y regulaciones".

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

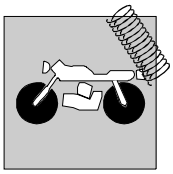
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqv.forumsactifs.com

Punti di lubrificazione I.3
Telaio I.4
Ruota anteriore I.7
Rimozione ruota anteriore I.12
Stacco forcella anteriore I.14
Sospensione anteriore I.16
Revisione forcella anteriore I.17
Ruota posteriore I.72
Rimozione ruota posteriore I.77
Sospensione posteriore I.79
Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena I.80
Stacco ammortizzatore posteriore I.81
Revisione ammortizzatore posteriore I.82
Smontaggio e revisione forcellone posteriore I.104
Revisione perno forcellone I.106
Revisione bilanciere e tirante sospensione posteriore I.107
Revisione ruote I.109
Piegatura perno ruota I.112
Raggi ruota I.113
Deformazione cerchi I.114
Corona posteriore, pignone trasmissione secondaria, catena I.115

Lubrication points I.3
Frame I.4
Front wheel I.8
Removing the front wheel I.12
Removing the front fork I.14
Front suspension I.16
Hoverhaul of front fork I.28
Rear wheel I.73
Removing rear wheel I.77
Rear suspension I.79
Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain slider I.80
Removal of rear shock absorber I.81
Overhaul of rear shock absorber I.82
Disassembly and overhauling the rear swing arm .. I.104
Overhauling the rear swing arm axle I.106
Overhauling the rocker arm and the tie rod of the rear suspension I.107
Wheels overhauling I.109
Bending the wheel pin I.112
Wheel spokes I.113
Rims warpage I.114
Rear sprocket, transmission sprocket, rear chain ... I.115

Points de graissage I.3
Cadre I.4
Roue avant I.9
Démontage de les roues I.12
Démontage de la fourche avant I.14
Suspension avant I.16
Révision de la fourche avant I.39
Roue arrière I.74
Démontage de la roue arrière I.77
Suspension arrière I.79
Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, guidage de chaîne, patin chaîne ... I.80
Démontage de l'amortisseur arrière I.81
Révision de l'amortisseur arrière I.82
Demontage et révision de la fourche arrière I.104
Révision du pivot de la fourche arrière I.106
Révision du balancier et tirant de la suspension arrière I.107
Révision roues I.110
Pliage de l'axe roue I.112
Rayons de roues I.113
Voilement de les jantes roue I.114
Couronne arrière, pignon sortie boîte de vitesse et chaine I.115

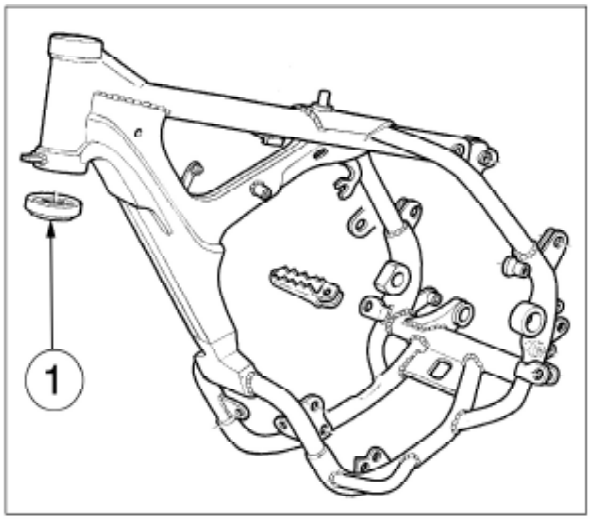
Schmierungspunkte I.3
Rahmen I.4
Vorderrad I.10
Abnehmen des Rads I.13
Abmontieren der Vordergabel I.15
Vordergabel I.16
Überholung der Vordergabel I.50
Hinterrad I.75
Ausbau des Hinterrad I.78
Hinterradfederung I.79
Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Ketenschuh I.80
Ausbau des hinteren Stossdampfers I.81
Überholung des hinteren Stossdampfers I.82
Überholung der hinteren Schwingungsgabel I.105
Überholung des Schwingenbolzens I.106
Überholung der Schwinge und des Zugstabes der hinteren Aufhaengung I.108
Überholung des Rads I.111
Biegung des Radzapfens I.112
Radspeichen I.113
Verzug der Felgen des Rads I.114
Hinterer Kranz, Abriebsritzel und Kette I.115

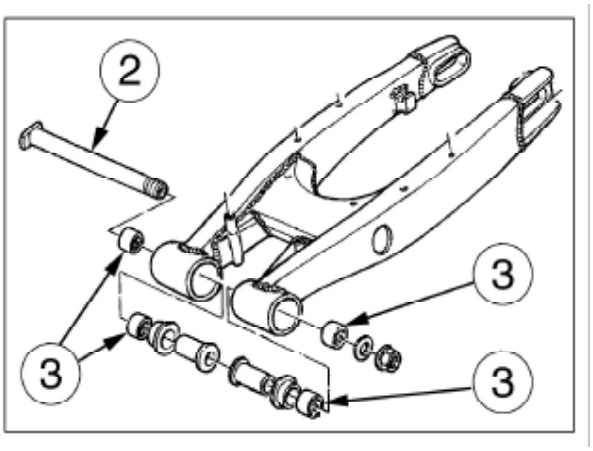
Puntos de lubricación I.3
Bastidor I.4
Rueda delantera I.11
Remoción rueda delantera I.13
Remoción horquilla delantera I.15
Horquilla delantera I.16
Revisión horquilla delantera I.61
Rueda trasera I.76
Remoción rueda trasera I.78
Suspensión trasera I.79
Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena I.80
Desmontaje amortiguador trasero I.81
Revisión amortiguador trasero I.82
Desmontaje y revisión horquilla trasera I.105
Revisión perno horquilla trasera I.106
Revisión del balancines y del tirante suspension trasera I.108
Revisión ruedas I.111
Doblado del perno de la rueda I.112
Radios de la rueda I.113
Deformación llantes ruedas I.114
Corona trasera, piñón salida cambio y cadena I.115

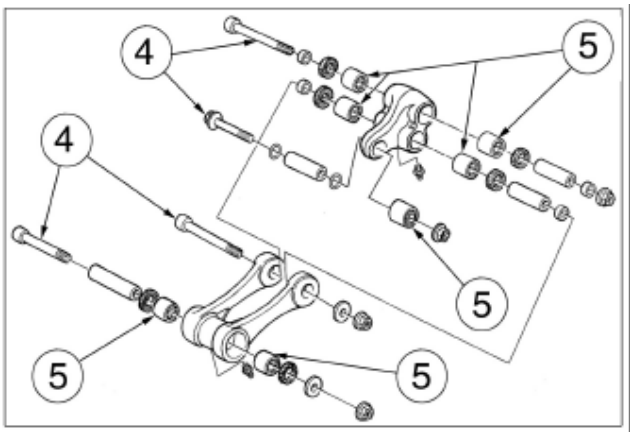
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

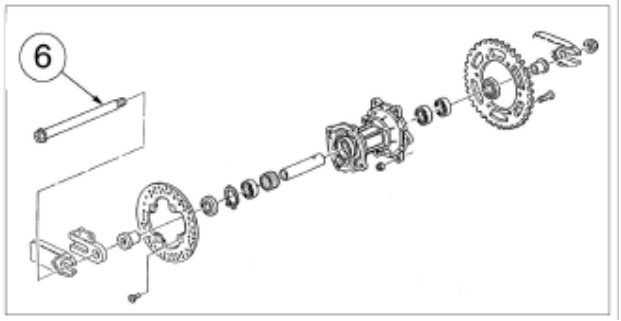
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









PUNTI DI LUBRIFICAZIONE (LUBRIFICANTE-LUBRICANT-LUBRIFIANT-SCHMIERMITTEL-LUBRICANTE)

1- Cuscinetti sterzo-Steering stem bearings-Paliers du guidon-Lenklager-Cojinetes dirección (Grasso-Grease-Graisse-Fett-Grasa)

2- Perno forcellone-Swing arm axle-Pivot fourche arrière-Hintere Gabelzapfen-Perno horquilla trasera (Grasso-Grease-Graisse-Fett-Grasa)

3- Cuscinetti forcellone-Rear swing arm bearings-Paliers fourche arrière-Gabellager-Cojinetes horquilla trasera (Grasso-Grease-Graisse-Fett-Grasa)

4- Perni sospensione posteriore-Rear suspension bolts-Pivots suspension arrière-Hintere Federungsschrauben-Tornillos suspensión trasera (Grasso-Grease-Graisse-Fett-Grasa)

5- Cuscinetti sospensione posteriore-Rear suspension bearings-Paliers suspension arrière-Hintere Federungslager-Cojinetes suspensión trasera (Grasso-Grease-Graisse-Fett-Grasa)

6- Perno ruota posteriore-Rear wheel axle-Pivot roue arrière-Hinterer Radzapfen- Perno rueda trasera (Grasso-Grease-Graisse-Fett-Grasa)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqv.forumsactifs.com

TELAIO

Il telaio è del tipo monotrave con doppia culla chiusa in tubi di acciaio. Telaietto posteriore in acciaio. Per un controllo sommario, consultare la figura. Le dimensioni riportate consentono di stabilire se il telaio richiede un riallineamento o la sostituzione.

I telai molto danneggiati devono essere sostituiti.

FRAME

The frame is a single-beam with double-cradle type closed in steel tubes. Steel rear frame. For a rough check, please see the picture. The size indicated enable to see if the frame should be realigned or replaced.

The frames seriously damaged should be replaced.

CADRE

S'agit d'un cadre mono-axe à double berceau, enferm, dans des tubes en acier. Cadre arrière en acier. Pour un contrôle ommaire consulter la figure. Les dimensions indiqu,es permettent d'établir si le cadre exige un r,alignement ou le remplacement.

Les cadres très endommagès doivent être remplacés.

RAHMEN

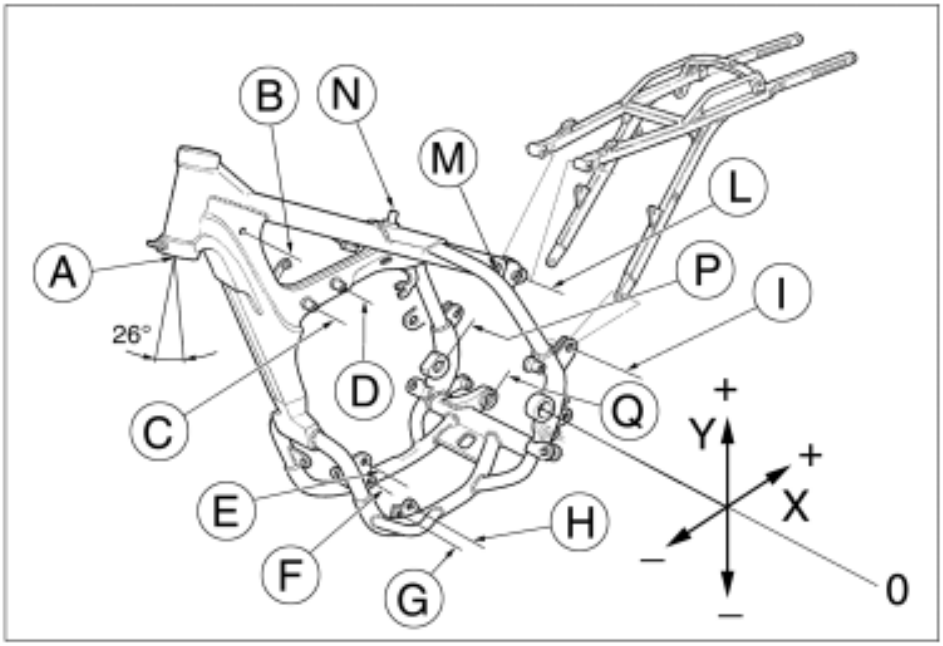
Der Monotrager Rahmen bildet sich aus einer geschlossenen Doppelwiege aus Stahlrohren. Hinterer Rahmen aus Leichtmetall. Zur Einheitskontrolle siehe Abbildung. Die angegeben Maiße erlauben ein Festlegen, ob der Rahmen eine erneute Fluchtung benotigt oder ob er ganz ausgewechselt werden muß.

Sehr beschadigte Rahmen mussen ausgetasucht werden.

BASTIDOR

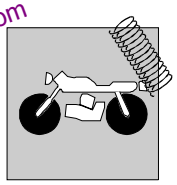
El bastidor es de tipo mono-traviesa a doble cuna cerroda en tubas de acero. Bastidor trasero de acero. Para un control general, consultar la figura. Las dimensiones especificadas permiten establecer si el bastidor require una nueva alineación o el reemplazo.

Los bastidores muy perjudicados deben ser reemplaszados.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



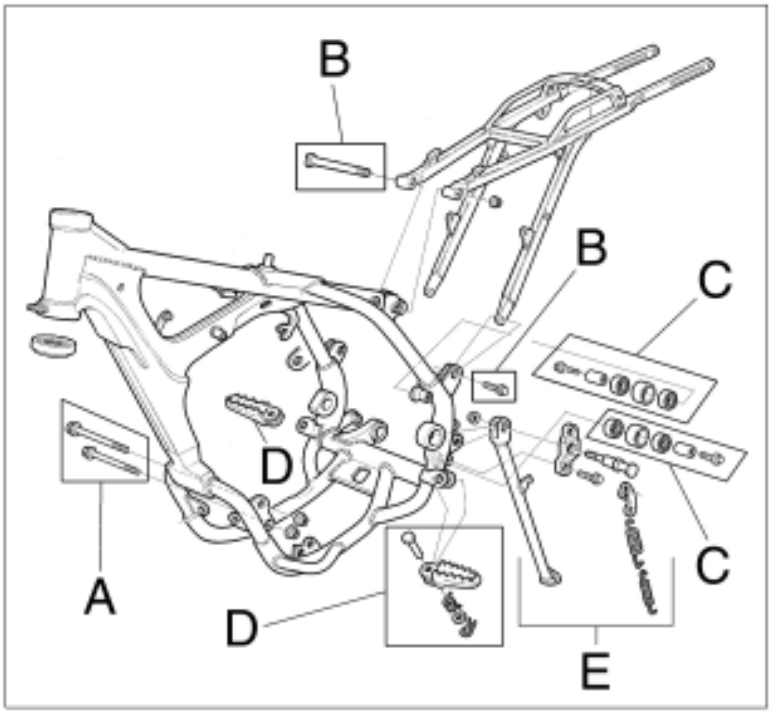
STANDARD mm (in.)

ASSE/AXIS/AXE/ACHSE/EJE	"X"	"Y"
A	-569,7 (22.4)	+450,9 (17.7)
B	-433,2 (17)	+435,8 (17.2)
C	-377,2 (14.8)	+343,3 (13.5)
D	-308,4 (12.1)	+342,7 (13.5)
E	-310,6 (12.2)	+28,3 (1.1)
F	-302,4 (11.9)	+1,8 (0.07)
G	-262,5 (10.3)	-81,5 (3.2)
H	-242,3 (9.5)	-91,9 (3.6)
I	+89,8 (3.5)	+74,3 (2.9)
L	-14 (0.55)	+314 (12.4)
M	-51 (2)	+333 (13.1)
N	-194 (7.6)	+456,5 (18)

larghezza **P** width **P** largeur **P** Breite **P** anchura **P**	206 (8.1)
larghezza **Q** width **Q** largeur **Q** Breite **Q** anchura **Q**	87,2 (3.4)
angolo asse di sterzo steering axis angle angle de l'axe de braquage Abwinklung der Lenkachse angulo de eje de dirección	26°

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Controllare che i gruppi riportati sulla figura non presentino rotture o siano danneggiati.
In caso contrario, effettuare la sostituzione.
A. PERNI FISSAGGIO MOTORE
B. PERNI FISSAGGIO TELAIO POSTERIORE
C. RULLO GUIDACATENA-CUSCINETTO
D. APPOGGIAPIEDI-PERNI-MOLLE
E. CAVALLETTO LATERALE- MOLLE

Check the assemblies shown on the picture for wear or failure.
If worn or breaked, replace them.
A. ENGINE FASTENING BOLTS
B. REAR FRAME FASTENING BOLTS
C. CHAIN GUIDE ROLLER-BEARING
D. FOOTRESTS-PIVOTS-SPRINGS
E. SIDE STAND- SPRINGS

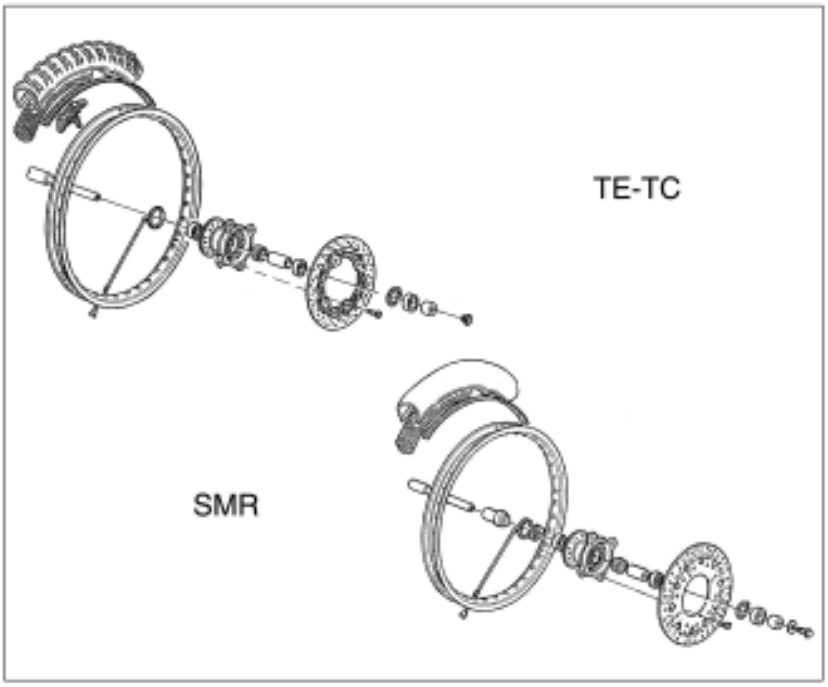
Contrôler que les groupes reportés sur l'illustration ne présentent pas de ruptures ou ils soient endommagés.
En cas contraire, effectuer la substitution.
A. PIVOTS DE FIXATION MOTEUR
B. PIVOTS DE FIXATION CADRE ARRIÈRE
C. ROULEAU TENDEUR DE CHAINE-ROULEMENT
D. REPOSE PIED- PIVOTS -RESSORTS
E. BEQUILLE LATERALE- RESSORTS

Kontrollieren, daß die auf die Figur dargestellten Gruppen keine Brechen vorstellen oder wird geschadet.
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.
A. MOTOR BEFESTIGUNSBOLZENS
B. HINTERE RAHMEN BEFESTIGUNSBOLZENS
C. KETTENSPANNUNGSROLLE-LAGER
D. FUSSRASTEHALTER-BOLZENS-FEDER
E. SEITENSTÄNDER- FEDER

Controlar que los grupos indicados sobre la figura no presenten roturas o sean perjudicados.
En caso contrario, efectuar la sustitución.
A. TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR
B. TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO
C. RODILLO TENSOR DE CADENA-COJINETE
D. PEDAL DELANTERO -PERNOS-RESORTES
E. CABALLETE LATERAL- RESORTES

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Ruota anteriore

Mozzo e cerchio in lega leggera con raggi in acciaio ad alta resistenza.

Marca, tipo e dimensione cerchio .....(TE, TC) "TAKASAGO" Excel in lega leggera: 1,6x21"
(SMR) "BEHR" in lega leggera: 3,50x17"

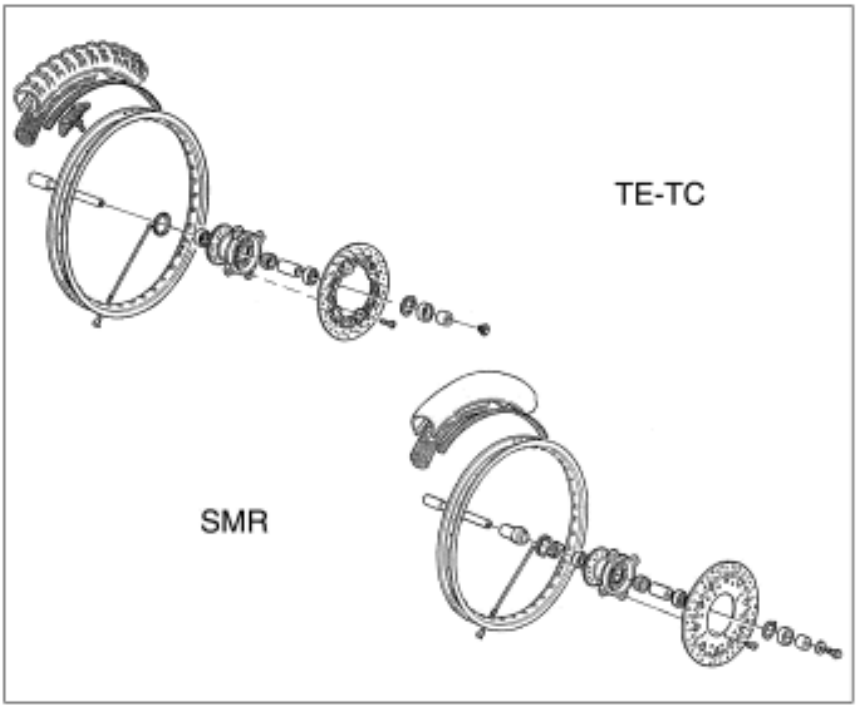
Marca, tipo e dimensione pneumatico .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3; "Pirelli" MT 83 Scorpion; "Dunlop" 54R-D907
(TC) "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR) "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Pressione di gonfiaggio a freddo
(TE, TC)..... 0,9÷1,0 Kg/cm^2

Pressione di gonfiaggio a freddo
(SMR)..... 1,4 kg/cm^2 (Impiego agonistico); 1,8 kg/cm^2 (Uso stradale: solo pilota);
2,0 kg/cm^2 (Uso stradale: pilota e passeggero)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Front wheel

Hub and rim in light alloy with high tensile steel spokes.

Rim make, type and dimension .....(TE, TC) "TAKASAGO" Excel in light alloy: 1,6x21"
(SMR) "BEHR" in light alloy: 3,50x17"

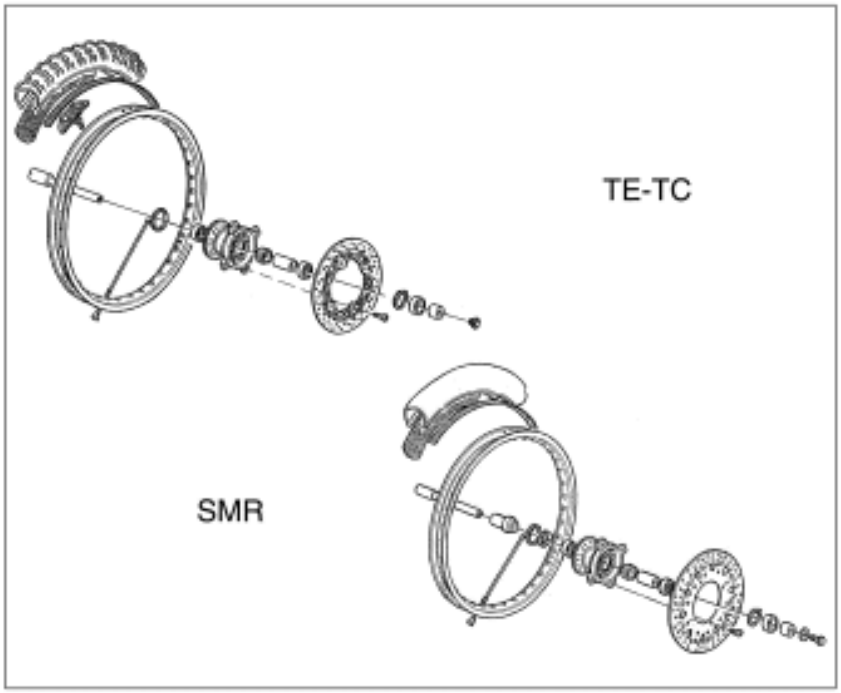
Tire make, type and dimension .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3; "Pirelli" MT 83 Scorpion; "Dunlop" 54R-D907
(TC) "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR) "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Cold tire pressure .....(TE, TC) 0,9÷1,0 Kg/cm^2 (12.8-14.2 psi)

Cold tire pressure .....(SMR)1,4 kg/cm^2-20 psi (Racing use); 1,8 kg/cm^2-25.6 psi (Road use: rider only);
2,0 kg/cm^2-28.7 psi (Road use: rider and passenger)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Roue Avant

Moyeu et jante en alliage léger, avec rayons en acier à résistance élevée.

Marque, type et dimension jante .....(TE, TC) "TAKASAGO" Excel en alliage léger: 1,6x21"
(SMR) "BEHR" en alliage léger: 3,50x17"

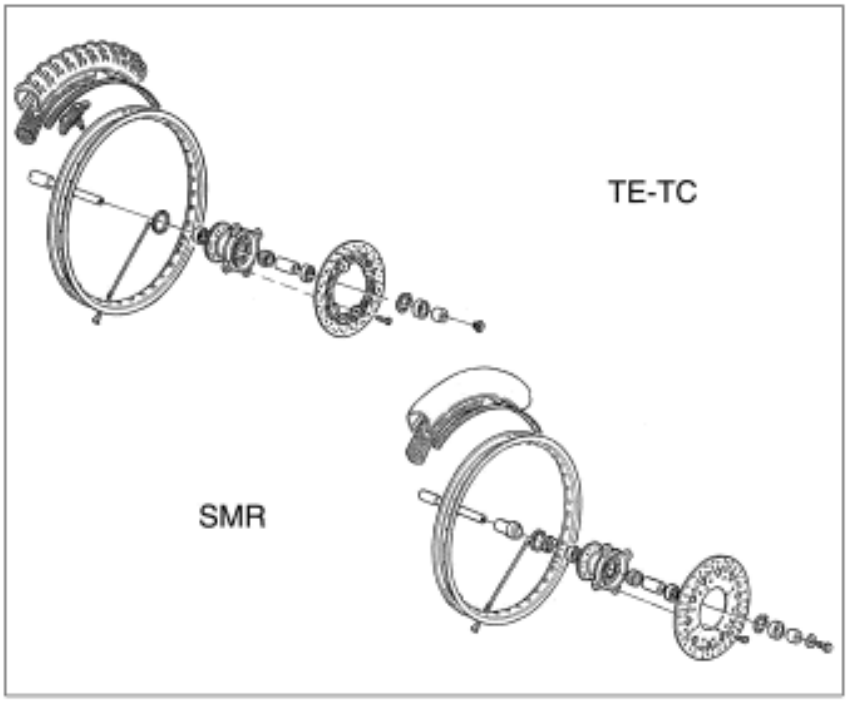
Marque, type et dimension pneus .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3; "Pirelli" MT 83 Scorpion; "Dunlop" 54R-D907
(TC) "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR) "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Pression de gonflage à froid .....(TE, TC) 0,9÷1,0 Kg/cm^2

Pression de gonflage a froid .....(SMR)1,4 kg/cm^2 (Emploi pour activités sportive); 1,8 kg/cm^2
(Usage routie: seul conducteur); 2,0 kg/cm^2 (Usage routie: conducteur et passager)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Vorderrad

Nabe und Felge aus Leichtmetall mit Speichen aus hochwertigem Stahl.

Abmesungen, typ, felgemarke .....(TE, TC) "TAKASAGO" Excel aus Leichtmetall: 1,6x21"
(SMR) "BEHR" aus Leichtmetall:3,50x17"

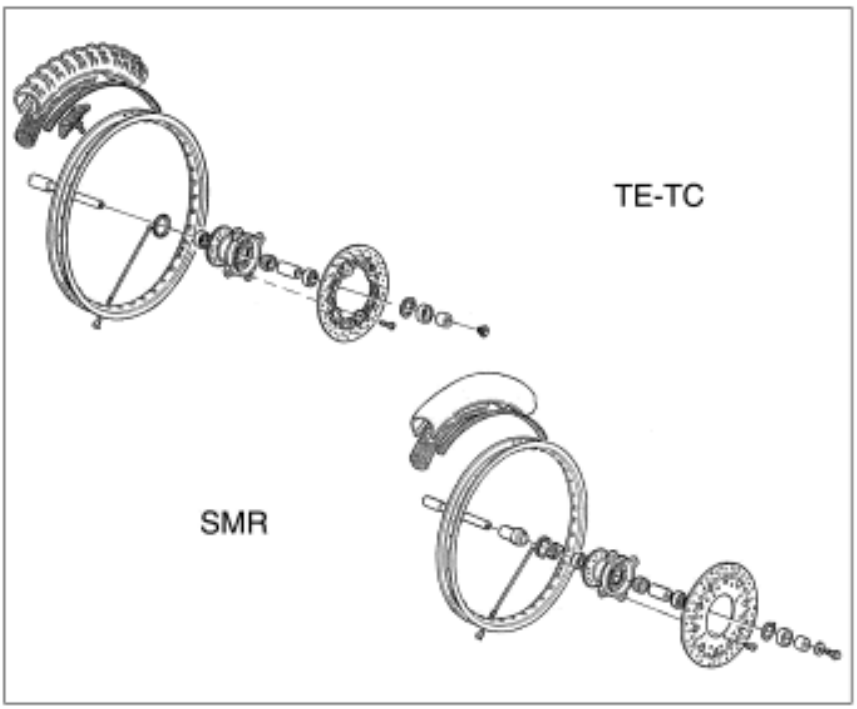
Abmesungen, typ, reifenmarke .....(TE) "Michelin ENDURO COMP. 3; "Pirelli" MT 83 Scorpion; "Dunlop" 54R-D907
(TC) "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR) "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Kaltlufdruck.....(TE, TC) 0,9÷1,0 Kg/cm^2

Kaltlufdruck.....(SMR) 1,4 kg/cm^2 (Für wettkämpferischen Gebrauch); 1,8 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: nur Fahrer); 2,0 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: Fahrer und Passagier)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rueda delantera

Cubo y llanta de aleacación ligera con radios de acero de alta resistencia.

Marca, tipo y dimensiones llanta .....(TE, TC) "TAKASAGO" Excel in liga ligera: 1,6x21"
(SMR) "BEHR" in liga ligera: 3,50x17"

Marca, tipo y dimensiones neumatico .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3; "Pirelli" MT 83 Scorpion; "Dunlop" 54R-D907
(TC) "Pirelli" 51R-MT 32A; 80/100 x 21"
(SMR) "Pirelli" MTR 21 DRAGON-EVO; 120/70-17"

Presión de inflado en frío .....(TE, TC) 0,9÷1,0 Kg/cm^2
Presión de inflado en frío .....(SMR) 1,4 kg/cm^2 (En caso de uso en carreras); 1,8 kg/cm^2 (sólo con el piloto: Para uso vial); 2,0 kg/cm^2 (con el piloto y el pasajero: Para uso vial)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

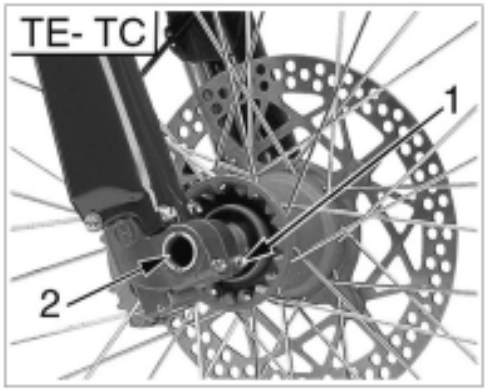


Smontaggio ruota anteriore
Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota. Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

: Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

: Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

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

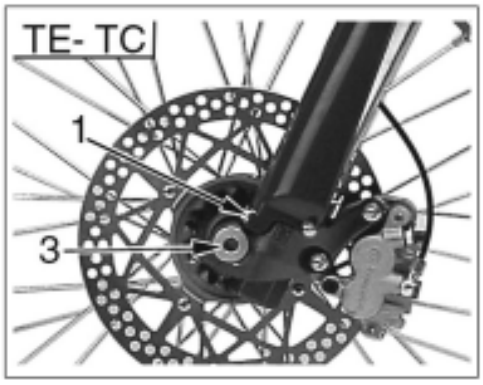


Removing the front wheel
Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground. Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork stanchions.
Hold the head of the wheel axle (2) in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

: Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.

: After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

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



Démontage de la roue avant
Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.
Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.
Bloquer l'extrémité 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. Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l' etrier.

: 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.

:Après le remontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

COPPIE DI SERRAGGIO - TIGHTENING TORQUES - COUPLES DE SERRAGE
1: 10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb
3: 51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Abnehmen des Vorderrads
Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.
Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

: Bei abgezogemen Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.

: Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

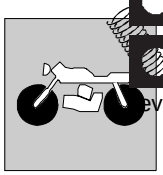
: Hebel soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe.

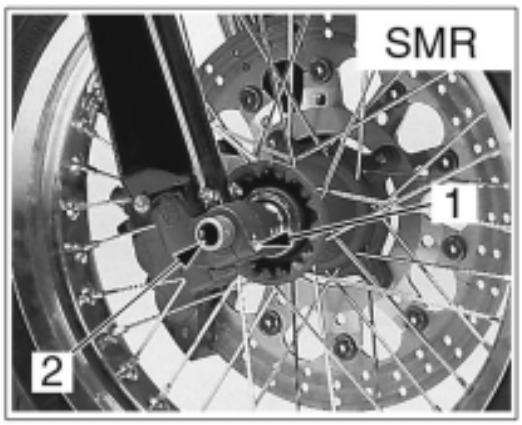
Remoción rueda delantera
Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo. Afloje los tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquee la cabeza del perno rueda (2) y, al mismo tempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta. Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza.

: 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 ruesda con el disco hacia arriba.

: Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.







ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION
1: 10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb
3: 51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Stacco forcella anteriore
Rilevare la quota “A” da ripristinare al rimontaggio, inserire un supporto sotto il motore in modo da avere la ruota anteriore sollevata da terra ed operare come segue:
-rimuovere le viti (1), il cavallotto che fissa la tubazione freno ed il cavo strumento (TE, SMR) al copristelo;
- rimuovere le viti (2) ed il copristelo;
- rimuovere la pinza freno dallo stelo sinistro svitando le due viti (3) di fissaggio;
- rimuovere la ruota anteriore nel modo descritto a pag. I.12;
- allentare le quattro viti (4) e (5) che fissano ciascun fodero alla testa ed alla base di sterzo;
- sfilare gli steli.
Al rimontaggio, controllare la distanza “B” tra magnete (6) sul disco freno e sensore (7) sulla pinza freno. Ristabilire la quota "A" rilevata inizialmente.



Removing the front fork
Take note of measure “A” which must be restored when reassembling. Set a support under the engine to lift the front wheel from the ground, working as follows:
-remove the screws (1), the brake hose and the instrument cable (TE, SMR) clamp on the fork tube guard;
- remove the screws (2) and the fork tube guard;
- remove the brake caliper from the L.H. fork tube by unscrewing the two fastening screws (3);
- remove the front wheel following the instructions on page I.12;
- unloose the front screws (4) and (5) fastening each fork slider to the steering head and steering base;
- remove the fork legs.
When reassembling, check the distance “B” between magnet (6) on the brake disc and sensor (7) on the brake caliper. Restore the starting measure “A”.



Démontage de la fourche avant
Relever la mesure “A”, à utiliser au remontage. Inserér un support dessous le moteur de façon à avoir la roue avant soulevée du sol. Opérer comme suit:
-enlever les vis (1) et le cavalier de fixation du tuyau du frein et câble du l’instrument (TE, SMR) au couvre-tige;
- enlever les vis (2) et le couvre-tige;
- enlever l’étrier de frein du fourreau gauche en dévissant les deux vis de fixation (3);
- retirer la roue avant en suivant les instructions contenues dans le page I.12;
- desserrer les quatre vis (4) et (5) qui fixent chaque tube portant à la tête de direction et à la base de direction;
- extraiire les tiges.
Au remontage, controlêr la distance “B” aimant (6) -capteur (7) sur l’etrier et rétablir la mesure “A” detectée au début.

COPPIE DI SERRAGGIO - TIGHTENING TORQUES - COUPLES DE SERRAGE
1: 5,6÷6,2 Nm/ 0,57÷0,63 Kgm/ 4.1÷4.5 ft-lb
2: 7,85 Nm/ 0,8 Kgm/ 5.8 ft-lb
3: 25,5 Nm/ 2,6 Kgm/ 18.8 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Abmontieren der Vordergabel

Die während der Montage wiederherzustellende Quote “A” erheben, einen Halter unter den Motor derart einsetzen, daß das vordere Rad vom Boden angehoben wird und folgendermaßen verfahren:
- die schrauben entfernen (1), Bremsenrohrleitung und Instrumentenkabel Befestigungsbügelbolzen (TE, SMR) al Schaftabdeckung;
- die Schrauben (2) und Schaftabdeckung entfernen;
- den Bremssattel von der linken Hülse abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben (3);
- das Vorderrad wie im Seite I.13 beschrieben abnehmen;
- die vier Schrauben (4) zur Befestigung eines jeden Tragrohrs am Lenkkopf sowie die vier Befestigungsschrauben (5) an der Gabelbrücke lösen;
- die Stangen herausziehen.

Kontrollieren, zur Remontage, die Entfernung “B” zwischen Magnet (6) auf die Bremsscheibe und Sensor (7) auf der Bremssattel und die Dimension "A" wieder herstellen, daß es anfänglich erhoben wurde.

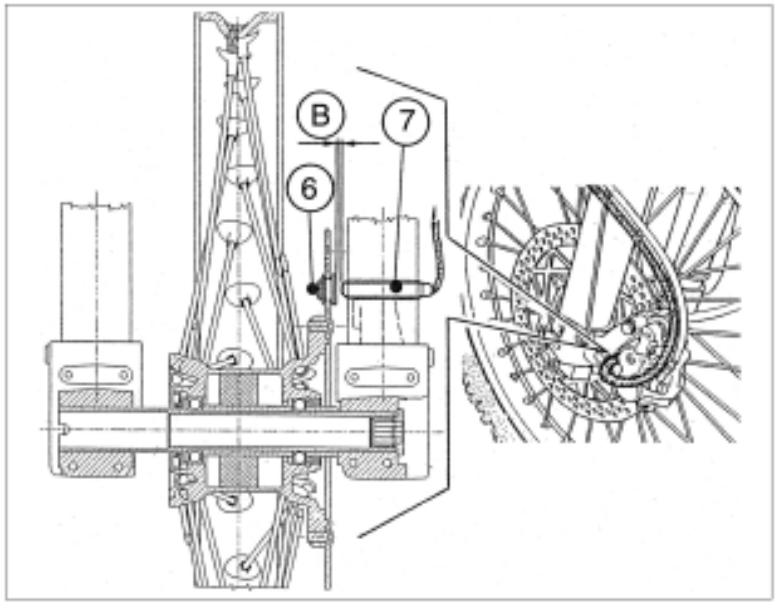


Remoción horquilla delantera

Medir la distancia “A” a restablecer durante el montje, introducir un soporte debajo del motor a fin de mantener la rueda delantera levantada del suelo y efectuar las siguientes operaciones:
-remover los tornillos (1), la placa de la tubería delantera y el cable instrumento (TE, SMR) al cubrevástago;
- remover os tornillos (2) y el cubrevástago;
- remover la pinza freno de la funda izquierda desenroscando los dos tornillos de fisaje (3);
- quitar la rueda delantera como se decribe en la página I.13;
- aflojar los cuatro tornillos (4) y (5) que fijan cada tubo portante a la cabeza de dirección y a la base de dirección;
- sacar los vástagos.

Al remontaje, controlar la distancia “B” entre el imán (6) y el sensor (7) sobre la pinza freno y restablecer la distancia “A” anotada inicialmente.



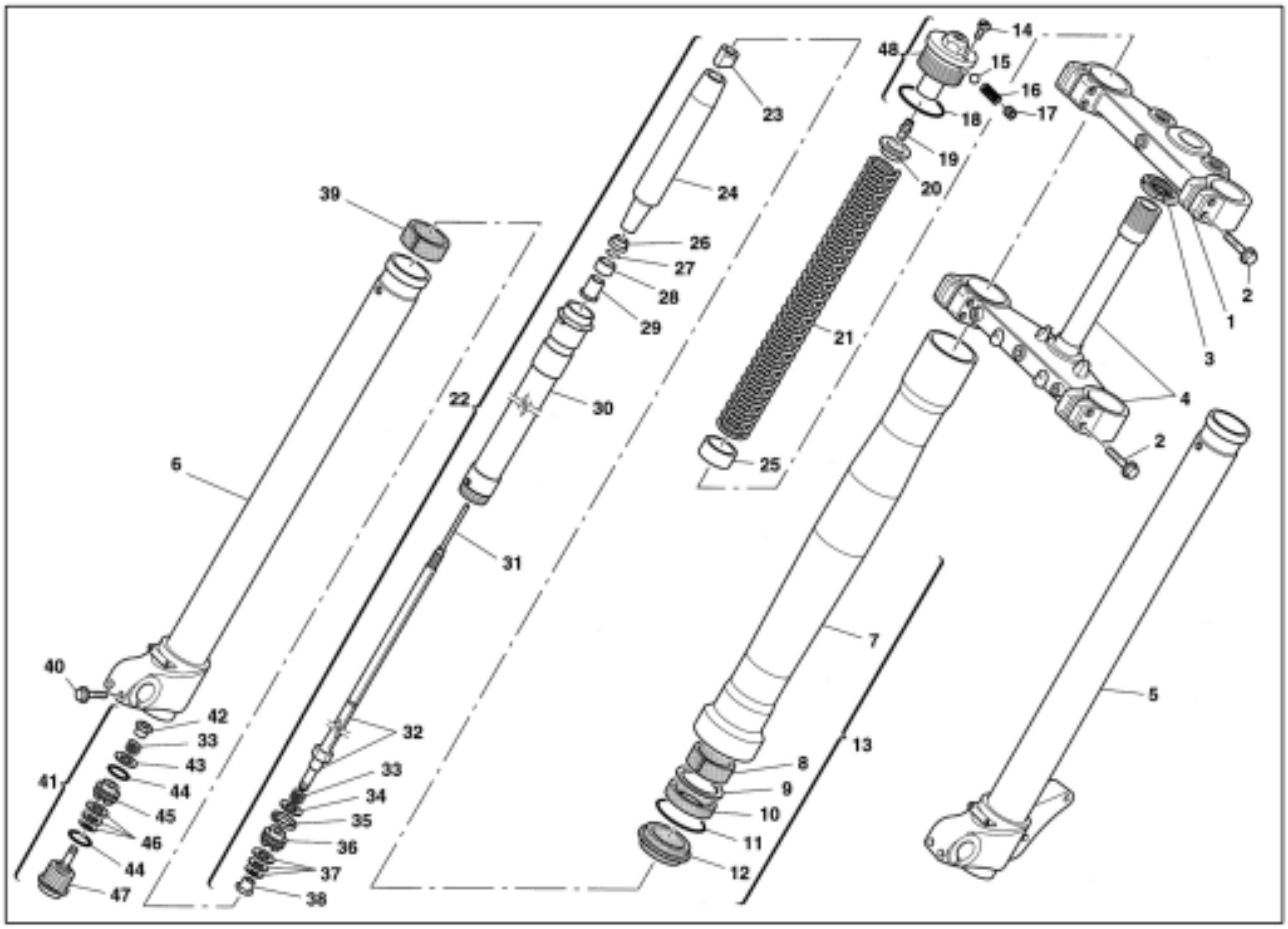




ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION
1: 5,6÷6,2 Nm/ 0,57÷0,63 Kgm/ 4.1÷4.5 ft-lb
2: 7,85 Nm/ 0,8 Kgm/ 5.8 ft-lb
3: 25,5 Nm/ 2,6 Kgm/ 18.8 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sospensione anteriore
La sospensione anteriore è una MARZOCCHI “U.S.D.” teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; steli di diametro 45 mm . L’escursione della ruota sull’asse delle gambe è di 250 mm (SMR) o 300 mm (TE, TC).

Front suspension
The front suspension unit is a MARZOCCHI “U.S.D.” telescopic hydraulic fork with advanced axle; 1.77 in. diameter stanchions. Wheel travel along the legs is 9.84 in. (SMR) or 11.81 in. (TE, TC).

Suspension avant
La suspension avant est une MARZOCCHI “U.S.D.” téléhydraulique avec axe avancé à montants de 45 mm de diamètre. L’excursion de la roue sur l’axe des branches est de 250 mm (SMR) o 300 mm (TE, TC).

Vorderradfederung
Bei der Vorderradaufhängung handelt es sich um eine MARZOCCHI “U.S.D.” telehydraulischer Gabel mit verlängertem Zapfen und Schäfte von 45 mm Durchmesser. Die Radfederung entlang der Beinachse beträgt 250 mm (SMR) o 300 mm (TE, TC).

Suspensión delantera
La suspensión delantera es una MARZOCCHI “U.S.D.” telehidráulica de perno avanzado con vástagos de 45 mm de diámetro. La carrera de la rueda sobre el eje de las patas es de 250 mm (SMR) o 300 mm (TE, TC).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

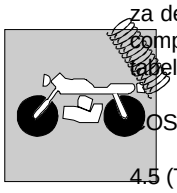
http://husqv.forumsactifs.com

ISTRUZIONI DI SERVIZIO PER FORCELLA Ø45USD

GENERALITA'
Forcella teleidraulica a steli rovesciati con molla per carico statico e sistema di smorzamento multivalvola. Nella fase di compressione lo smorzamento idraulico viene realizzato da una speciale valvola posta sul fondo di ogni stelo, nella fase di estensione avviene mediante l'utilizzo di una cartuccia interna ad ogni tubo portante. Ogni stelo è dotato di registri esterni per la regolazione della fase di compressione e di estensione. Vite per lo spurgo dell'aria interna posto sul tappo superiore di ogni stelo. Boccola di scorrimento asta ammortizzatore flottante.

TUBI PORTANTI: in acciaio speciale ad alta resistenza, con trattamento di cromatura superficiale.
PORTASTELO: in lega di alluminio lavorata con CNC.
BOCCOLE DI SCORRRIMENTO: con riporto in teflon, esenti da attrito di primo distacco.
GUARNIZIONI: anelli di tenuta progettati al computer assicurano massima tenuta in compressione e minimo attrito in estensione.
MOLLE: in acciaio a passo costante; sono disponibili in diverse lunghezze e differenticarichi statici (vedi tabella).
OLIO: MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 a formula speciale; elimina la formazione di schiuma e mantiene inalterate le caratteristiche di viscosità in ogni condizione di lavoro; esente da attrito di primo distacco.
Per climi particolarmente rigidi utilizzare olio MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

TABELLA MOLLE
Il carico statico della forcella è realizzato dalla molla, posizionata nella parte superiore di ogni stelo: variandone le caratteristiche o modificando la lunghezza del tubetto che ne definisce il precarico è possibile ottenere una diverso comportamento della sospensione senza intervenire sull'aspetto idraulico. La tabella seguente riporta i kit "molla+tubetto" disponibili a ricambio.



COSTANTE K (N/mm)	CODICE
4.5 (TE 250)	8000 91610
4.8 (TE 450-510)	8000 A4876
4.8 (TC 250-450-510)	8000 98789
5.0 (SMR 400-450-510)	8000 98803

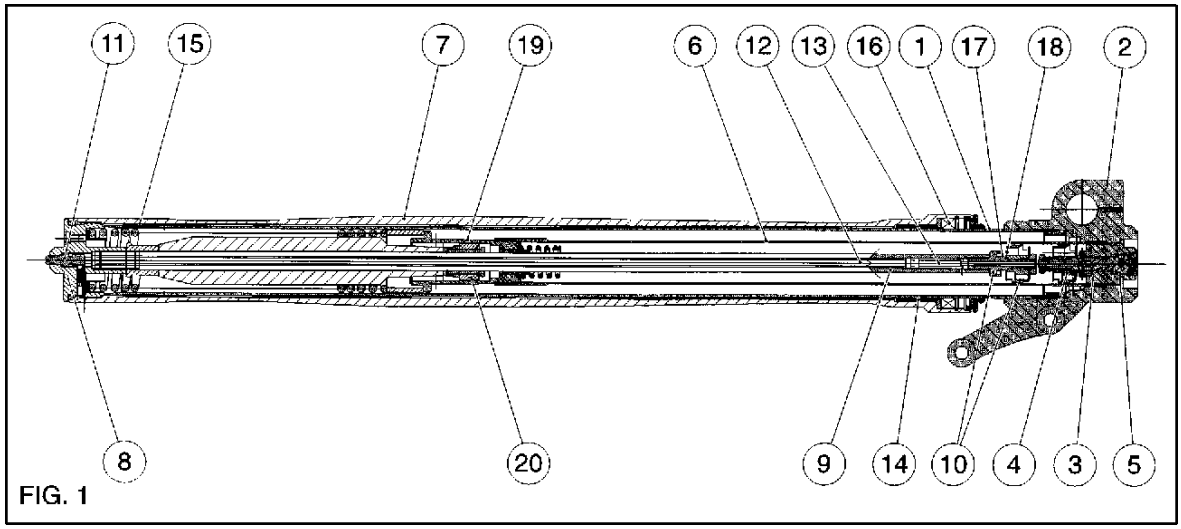
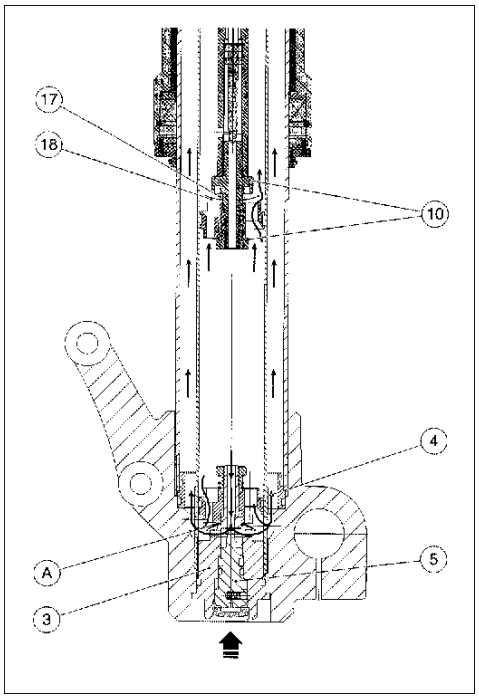


FIG. 1

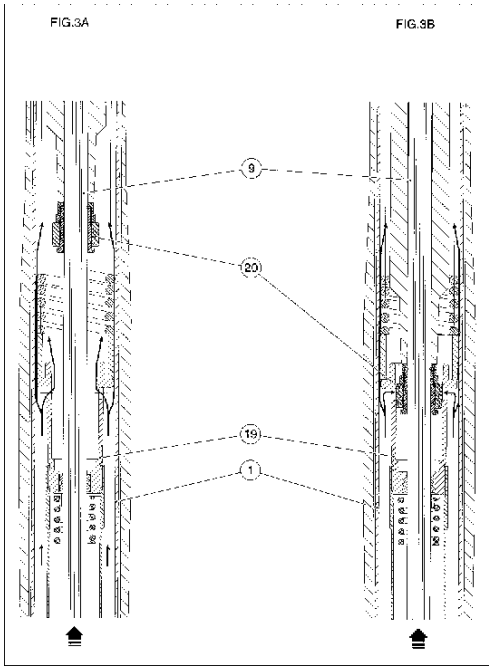
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



FUNZIONAMENTO

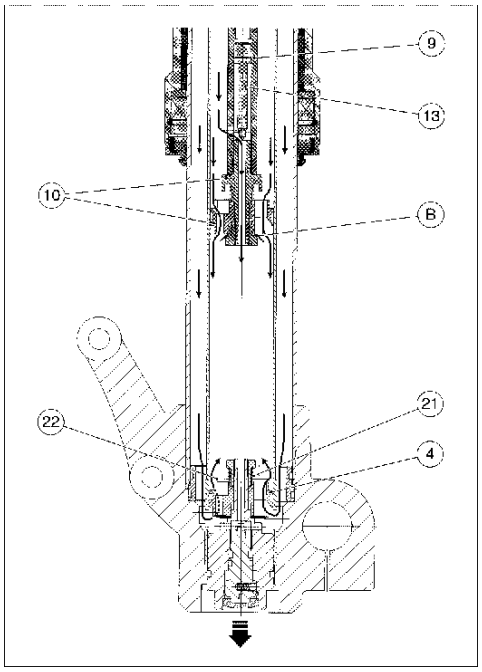
Il funzionamento idraulico di questa forcella utilizza un sistema multivalvola, già collaudato nella precedente MAGNUM, ma che si contraddistingue per la uguale configurazione dei due steli. Ogni stelo costituisce pertanto un sistema completo di sospensione a cui fare riferimento quando si opera una registrazione. Per comprendere meglio il funzionamento della sospensione abbiamo differenziato le parti in movimento, vincolate alla ruota (fondo scuro), da quelle che rimangono solidali al telaio del motociclo (fondo chiaro). Con frecce direzionali sono rappresentati i passaggi o i movimenti che l'olio è costretto a compiere nelle varie fasi di lavoro (vedi FIG. 1). La parte in movimento di ogni stelo è costituita da un tubo portante (1) avvitato sul portaruota (2); al suo interno è fissata la valvola di fondo (3) dotata di pistone (4) a lamelle e di registro a vite della compressione (5). Internamente al tubo portante è fissata la custodia della cartuccia (6). La parte solidale al telaio è costituita da un portastelo esterno (7) chiuso superiormente dal tappo (8). Solidale al tappo (8) per mezzo di un'asta (9) troviamo il pompante (10) della cartuccia (6). Sul tappo è collocata la vite di registro dell'estensione (11) che aziona, attraverso un'asta interna (12) di rinvio, uno spillo conico (13) posto immediatamente sopra al pompante. La lubrificazione delle boccole di scorrimento (14 e 15) e dell'anello di tenuta (16) è assicurato dalla presenza di fluido nella camera compresa tra tubo portante (1) e portastelo (7). Il flusso dell'olio in detta camera avviene attraverso due grandi fori ricavati sulla sommità del tubo portante (1), immediatamente sotto alla boccola (15). Attraverso i registri a vite (5 e 11) è possibile calibrare l'area di passaggio del fluido in uscita dalla cartuccia modificando in questo modo la risposta della sospensione nella fase di compressione e/o estensione. Ogni posizione di registrazione è identificabile da un "click". Partire sempre dalla posizione di massimo smorzamento (registro completamente avvitato in senso orario) per effettuare ogni registrazione. Piccoli incrementi dello smorzamento produrranno effetti sensibili se effettuati su entrambi gli steli.



Esaminiamo ciò che avviene in ogni stelo nella fase di COMPRESSIONE o ANDATA (vedi FIG. 2).
L'olio presente nella cartuccia viene compresso dal movimento del pompante (10) e trova sfogo solo attraverso le asole di passaggio ricavate nel pistone (4) e attraverso il canale centrale della valvola di fondo (3). Questo passaggio è regolato dalla resistenza opposta dalle lamelle (A), poste inferiormente al pistone, e dalla posizione del puntale conico della vite di registro (5). Per poter modificare lo smorzamento in questa fase, oltre ad intervenire sulla vite di registro (5) è possibile modificare la composizione del pacco di lamelle (A) utilizzando elementi di diverso spessore e diametro disponibili a ricambio. In questa fase una parte di olio, passando attraverso i canali aperti del pompante (10) vince il contrasto della contromolla superiore (17) e, sollevando la lamella (18), va a compensare il volume di asta entrata nella cartuccia. L'olio fuoriuscito dalla cartuccia passa in una camera esterna in comunicazione con la parte superiore dello stelo depressurizzata (vedi FIG.3A). La comunicazione tra detta camera e la zona superiore dello stelo avviene velocemente attraverso le aree di passaggio ricavate tra tappo custodia (19) e tubo portante (1) e attraverso quattro grandi fori ricavati sulla parte superiore del tappo custodia. Sull'asta (9) è fissato il tampone di fondo (20) con uno speciale anello flottante esterno che, in situazioni di massimo affondamento (vedi FIG. 3B), oltre a determinare il fine corsa dello stelo occlude i quattro fori di passaggio olio attraverso il tappo custodia (19) rallentando ulteriormente la compressione dello stelo.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Esaminiamo ora ciò che avviene in ogni stelo nella fase di ESTENSIONE o RITORNO.
L'estensione della molla spinge verso il basso il tubo portante determinando una richiesta di olio all'interno della cartuccia (vedi FIG. 4).
La compressione del volume di olio presente nella camera superiore al pompante (10) determina la spinta che apre le lamelle (B) poste nella parte inferiore del pistone del pompante. Per modificare lo smorzamento in questa fase è possibile variare il pacco delle lamelle (B) come descritto per il pistone (4). Oltre al passaggio descritto, l'olio viene spinto all'interno dell'asta (9) e può defluire nella camera inferiore al pompante attraversando l'area determinata dalla posizione dello spillo conico (13). La dimensione di questa area può essere modificata variando la posizione della vite di registro dell'estensione (11). Il riempimento della camera inferiore al pompante è attuato, in questa fase, anche dal passaggio di olio attraverso le asole del pistone (4).
La spinta dell'olio vince la resistenza della contromolla (21) e solleva la lamella (22) consentendo il passaggio dalla camera esterna a quella interna della custodia (6).

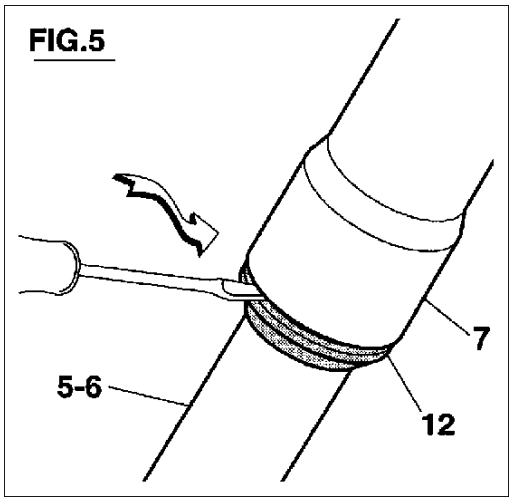
NORME GENERALI PER UNA CORRETTA REVISIONE
1. Dopo uno smontaggio completo, utilizzare sempre per il rimontaggio guarnizioni nuove.
2. Per il serraggio di due viti o dadi vicini, seguire sempre la sequenza 1-2-1, cioè tornare a serrare la prima vite (1) dopo aver serrato la seconda (2).
3. Utilizzare per la pulizia solvente non infiammabile e preferibilmente biodegradabile.
4. Prima del rimontaggio, lubrificare sempre con olio per forcelle tutte le parti in contatto relativo.
5. Sui labbri degli anelli di tenuta applicare sempre grasso prima del rimontaggio.
6. Utilizzare solamente chiavi metriche e non in pollici. Le chiavi con misure in pollici possono avere dimensioni simili a quelle in millimetri, ma possono danneggiare le viti e rendere poi impossibile la svitatura.

INCONVENIENTI-CAUSE-RIMEDI
Questo paragrafo riporta alcuni inconvenienti che possono verificarsi nell'utilizzo della forcella, ne indica le cause che possono averli provocati e suggerisce l'eventuale rimedio. Consultare sempre questa tabella prima di intervenire sulla forcella.

INCONVENIENTE	CAUSA	RIMEDIO
Perdita di olio dall'anello di tenuta	1. Usura anello di tenuta	1. Sostituire
	2. Tubo portante rigato	2. Sostituire il tubo e l'anello di tenuta
	3. Anello sporco	3. Pulire o sostituire
Perdita d'olio dal fondo dello stelo	1. Guarnizione OR della valvola di fondo rovinata	1. Sostituire
	2. Valvola di fondo lenta	2. Serrare
	3. Guarnizione OR della vite di registro compressione rovinato	3. Sostituire
La forcella si dimostra troppo morbida in ogni condizione di registrazione	1. Basso livello olio	1. Ripristinare il livello olio
	2. Molla fuori servizio	2. Sostituire la molla
	3. Viscosità olio troppo bassa	3. Cambiare la viscosità dell'olio
La forcella si dimostra troppo dura in ogni condizione di registrazione	1. Livello olio troppo alto	1. Ripristinare il livello olio
	2. Viscosità olio troppo alta	2. Cambiare la viscosità dell'olio
La forcella non reagisce alle variazioni di registro	1. Spillo interno all'asta bloccato	1. Pulire o sostituire l'asta
	2. Vite registro compressione bloccato	2. Smontare e pulire
	2. Olio con impurità	2. Pulire e sostituire l'olio
	3. Valvole ammortizzatore intasate da impurità	3. Smontare e pulire
Perdità di rigidità degli steli usurate	Boccole di scorrimento	Sostituire

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



MANUTENZIONE

Consigli per la manutenzione

Questa forcella rappresenta il frutto di anni di esperienza maturata su tutti i più importanti campi di gara. Nonostante rappresenti un prodotto tecnicamente sofisticato, non necessità di interventi di manutenzione particolari. Dato l'uso prettamente agonistico a cui è indirizzata, detti interventi risultano di estrema semplicità e non necessitano di attrezzature speciali.

Operazioni di manutenzione generale		Utilizzo Competitivo	Non competitivo
1- Pulizia raschiapolvere:		Dopo ogni gara	Dopo ogni utilizzo
2- Sostituzione olio:	CROSS	Dopo 6 ore	Dopo 20 ore
	ENDURO	Dopo30 ore	Dopo 60 ore
3- Sostituzione anelli di tenuta:	CROSS	Dopo 6 ore	Dopo 20 ore
	ENDURO	Dopo30 ore	Dopo 60 ore
4- Spurgo aria:	CROSS, ENDURO	Dopo ogni gara	Mensilmente

N.B.: Nell'utilizzo su fango o sabbia eseguire le operazioni ad intervalli inferiori (-30%)

NOTA I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esploso forcella raffigurato a pag. I.16.

1- Pulizia raschiapolvere (FIG. 5)

NOTE

Questa operazione è possibile con steli montati sul motociclo.
Non sono necessari attrezzi particolari.
Munirsi di grasso siliconato spray.

PROCEDURA

Pulire i tubi portanti prima di eseguire questa operazione. Con un piccolo cacciavite scalzare il raschiapolvere (12) dal portastelo (7), evitando di rigare il tubo portante (5-6). Abbassare lungo il tubo portante il raschiapolvere e con un getto di aria compressa pulire l'interno del raschiapolvere e la sede sul portastelo. Evitare assolutamente di utilizzare attrezzi metallici per eliminare particelle di sporco. Far compiere agli steli una breve corsa e rimuovere dai tubi portanti le eventuali impurità. Lubrificare con grasso siliconato il raschiapolvere e la superficie visibile
dell'anello di tenuta. Riposizionare il raschiapolvere nel portastelo.

2- Sostituzione olio

NOTE

Questa operazione non è possibile con steli montati sul motociclo.
Attrezzi necessari: 2 chiavi esagonali da 19 mm, righello o calibro.
Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.
Coppia di serraggio controdado su tappo: 30 Nm.
Coppia di serraggio tappo su portastelo: 25 Nm.
Confezione da 1,5 lt. di olio prescritto.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

SCARICO OLIO

FIG.6

Prima di rimuovere gli steli dalla base e dalla testa di sterzo, con la chiave da 19 mm, allentare il tappo superiore (48) di ogni portastelo (7).
Rimuovere gli steli dal motociclo.
Svitare completamente il tappo (48) ed abbassare lentamente il portastelo (7) sul tubo portante (5-6).

FIG.7

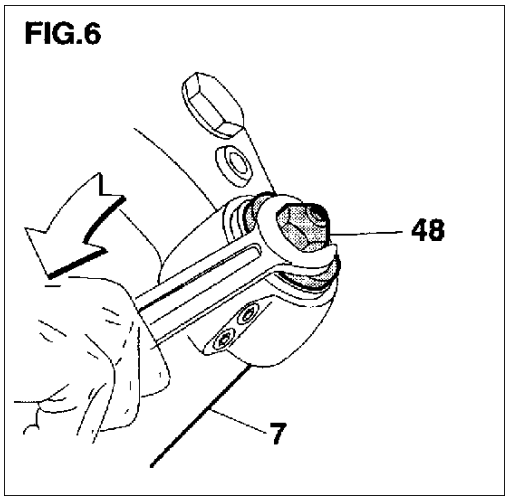
Comprimere la molla (21) fino a rendere accessibile il controdado (23).
Riutilizzando la chiave precedentemente usata, mantenere fermo il tappo (48) quindi sbloccare il controdado (23) con l'altra chiave da 19 mm.
Svitare completamente e rimuovere il tappo (48) dall'estremità dell'asta ammortizzatore.

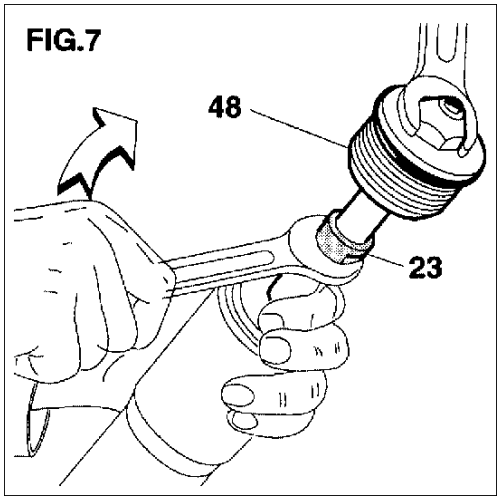
FIG. 8

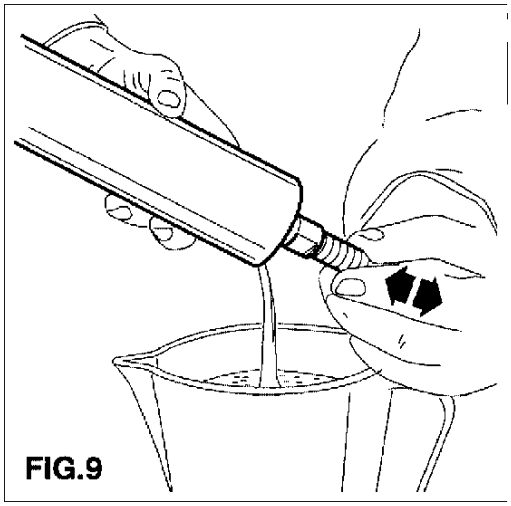
Sfilare lo scodellino guidamolla (20), la molla (21) e il tubetto di precarica (25).
Sfilare dall'estremità dell'asta ammortizzatore (32) l'astina interna di rinvio (31).

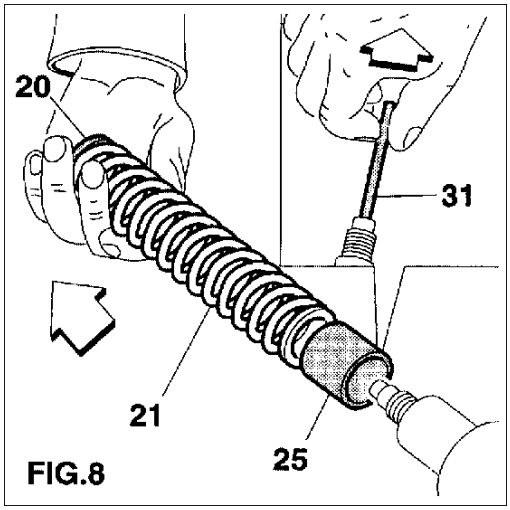
FIG. 9

Svuotare lo stelo dall'olio contenuto al suo interno. Per facilitare lo svuotamento dell'olio contenuto nell'ammortizzatore interno, pompare con l'asta varie volte.
ATTENZIONE: orientare l'estremità dello stelo verso un contenitore per evitare che il getto d'olio in pressione che uscirà dall'asta provochi danni all'operatore o a chi si trova nelle vicinanze. Evitare di disperdere l'olio esausto nell'ambiente.
Osservando l'aspetto, la densità e la quantità dell'olio esausto è possibile valutare le condizioni degli elementi di tenuta e di guida. Se l'olio si presenta denso e scuro e
sono presenti particelle solide è necessario procedere alla sostituzione delle boccole di guida. Se l'olio presenta una densità normale ma la quantità uscita dallo stelo è molto inferiore a quella prescritta è necessario sostituire gli anelli di tenuta.
IMPORTANTE: Evitare assolutamente di introdurre per la pulizia solventi infiammabili o corrosivi che potrebbero danneggiare le guarnizioni di tenuta: eventualmente utilizzare un solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammibilità. Per evacuare completamente il solvente, soffiare con aria compressa l'interno dello stelo.









Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

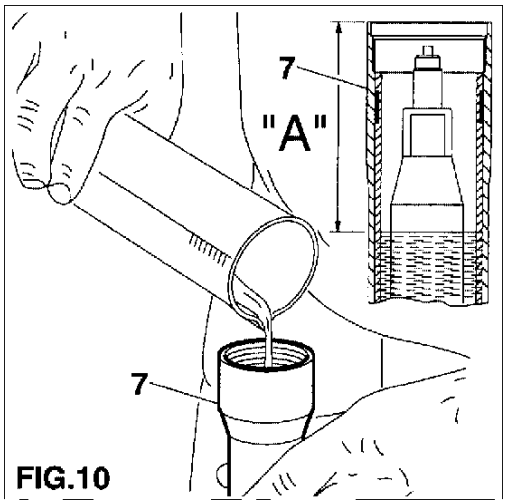


FIG.10

A = 80 mm - TE 250, SMR 400/450/510
A =90 mm- TE 450/510, TC 250/450/510

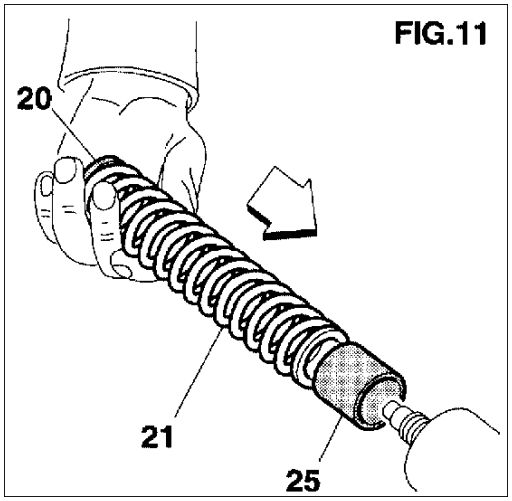


FIG.11

CARICO OLIO

FIG. 10
Portare a fondo corsa il portastelo (7) sul tubo portante (5-6).
Versare 2/3 del quantitativo prescritto di olio nel tubo portante e riempire anche il canale interno dell'asta ammortizzatore.
Tappare l'asta con un dito ed effettuare alcune corse, sollevando e poi spingendo l'asta, per riempire completamente l'ammortizzatore interno.
Installare l'astina interna di rinvio (31) e versare olio nel tubo portante portando il livello alla distanza "A" dalla sommità del portastelo (7).
Lasciare riposare per qualche minuto e poi ricontrollare il volume d'aria.
IMPORTANTE: un volume d'aria inferiore o superiore, o un tipo di olio diverso da quello prescritto possono modificare il comportamento della forcella in ogni fase.

FIG. 11
Inserire nel seguente ordine nello stelo: il tubetto di precarica (25), la molla (21) e lo scodellino guidamolla (20).
IMPORTANTE: i tubetti di precarica vanno sempre montati sotto alla molla.

FIG.12
Avvitare a mano il tappo (48) sull'estremità dell'asta ammortizzatore.
Comprimere la molla per rendere accessibile il controdado (23).
Utilizzando le chiavi dello smontaggio bloccare il tappo (48) sull'asta ammortizzatore. Serrare poi il controdado (23) contro il tappo (48).

FIG. 13
Lubrificare la guarnizione OR (18) sul tappo (48).
Sollevare il portastelo (7) e imboccarlo sul tappo (48) facendo attenzione a non rovinare la guarnizione OR (18).
Serrare il tappo (48) sul portastelo (7).

3- Sostituzione anelli di tenuta
NOTE
Questa operazione non è possibile con steli montati sul motociclo.
Attrezzi necessari: 2 chiavi esagonali da 19 mm, introduttore anello di tenuta Cod. R5080AC, righello o calibro.
Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.
Coppia di serraggio controdado su tappo: 30 Nm.
Coppia di serraggio tappo su portastelo: 25 Nm.
N° 2 anelli di tenuta nuovi.

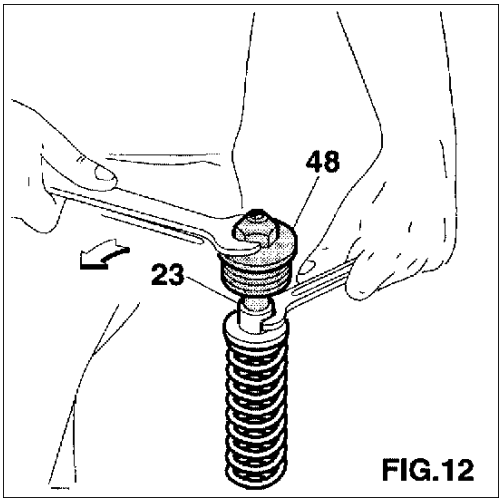


FIG.12

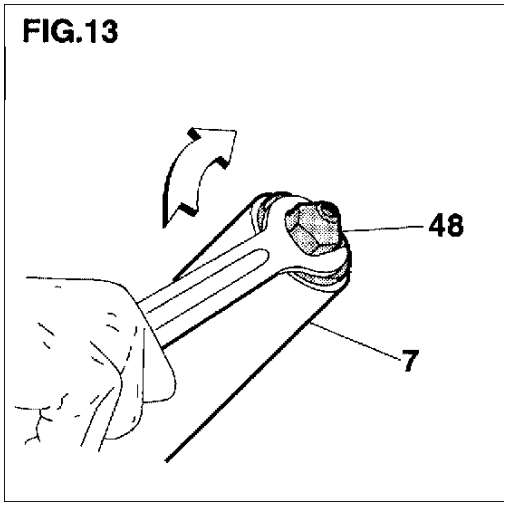


FIG.13

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

SMONTAGGIO

Eseguire le operazioni dalla FIG.6 alla FIG. 9, riportate al paragrafo precedente.

FIG.14
Rimuovere con l'utilizzo di un piccolo cacciavite il raschiapolvere (12) dalla sommità del portastelo (7).

FIG. 15
Con lo stesso cacciavite, sfilare l'anello di fermo (11) dell'anello di tenuta (10) sul portastelo.

FIG. 16
Sfilare il portastelo (7) dal tubo portante (5-6). Per separare i due elementi è necessario tirarli energicamente. Con questa operazione verranno rimossi dal portastelo l'anello di tenuta (10), lo scodellino (9) e la boccola di guida (8).

FIG. 17
Rimuovere la boccola di guida (39) dal tubo portante facendo leva con l'estremità di un cacciavite piatto inserito nella fessura della boccola.
Rimuovere poi dal tubo portante la boccola di guida (8), lo scodellino (9), l'anello di tenuta (10), l'anello di fermo (11) e il raschiapolvere (12).
IMPORTANTE: gli anelli di tenuta rimossi non vanno più rimontati.
Prima di procedere al rimontaggio, verificare le condizioni delle boccole di guida: se risultano rigate o graffiate sostituirle. Verificare il rivestimento in teflon: deve essere presente in almeno 3/4 della superficie totale. In caso contrario sostituirle.

RIMONTAGGIO

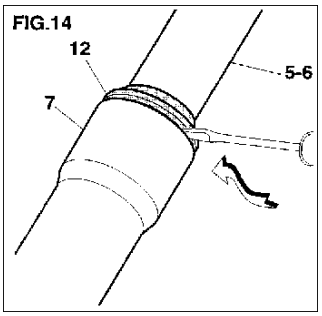
FIG. 18
Applicare all'estremità del tubo portante (5-6) nastro adesivo per evitare il danneggiamento delle guarnizioni di tenuta. Inserire sul tubo portante nel seguente ordine: il raschiapolvere (12), l'anello di fermo (11), l'anello di tenuta (10), lo scodellino (9) e la boccola di guida (8). Rimuovere il nastro dall'estremità del tubo portante eliminando eventuali tracce di adesivo.

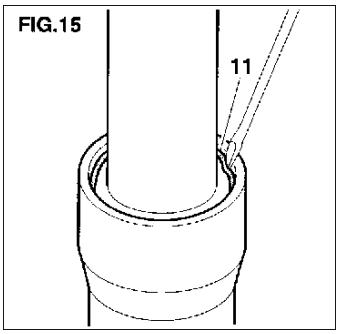
FIG. 19
Introdurre l'estremità del cacciavite piatto nella fessura della boccola di guida (39) per imboccarla sul tubo portante: accompagnarla a mano nell'apposita sede sul tubo.

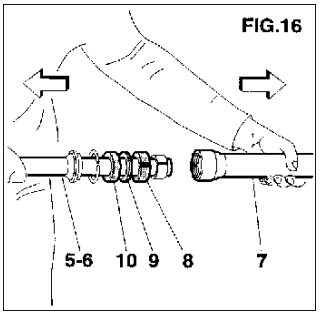
FIG. 20
Introdurre delicatamente il tubo portante (5-6) provvisto di boccola nel portastelo (7). Accompagnare fino al contatto con il portastelo la boccola di guida (8), lo scodellino (9) e l'anello di tenuta (10).

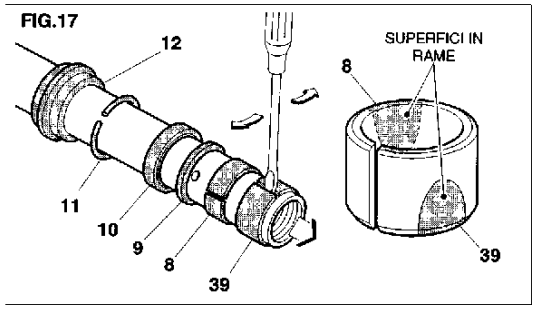
FIG. 21
Montare sul tubo portante (5-6) l'attrezzo introduttore Cod. R5080AC e con questo spingere in sede la boccola di guida (8), lo scodellino (9) e l'anello di tenuta (10).

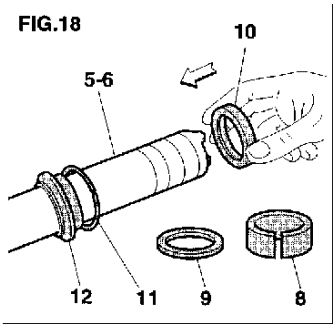
FIG. 22
Installare l'anello di fermo (11) verificando che risulti perfettamente inserito nella gola del portastelo e facendo molta attenzione a non rigare il tubo portante. Rimontare il raschiapolvere (12). Procedere al caricamento dell'olio e al rimontaggio degli elementi rimossi come descritto al paragrafo precedente dalla FIG. 10 alla FIG. 13.
4- Spurgo aria (FIG.23)





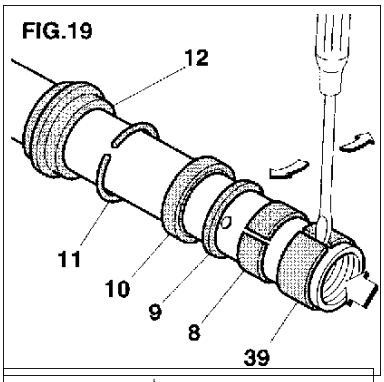


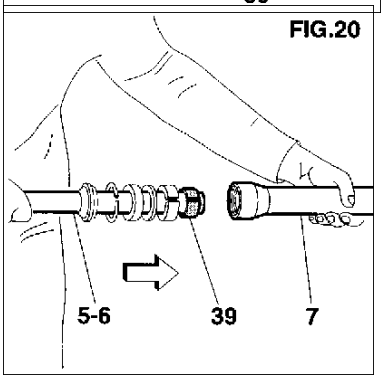


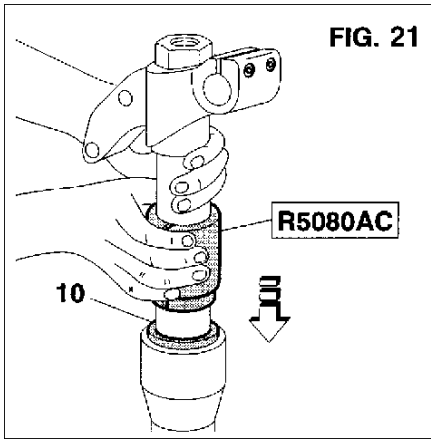


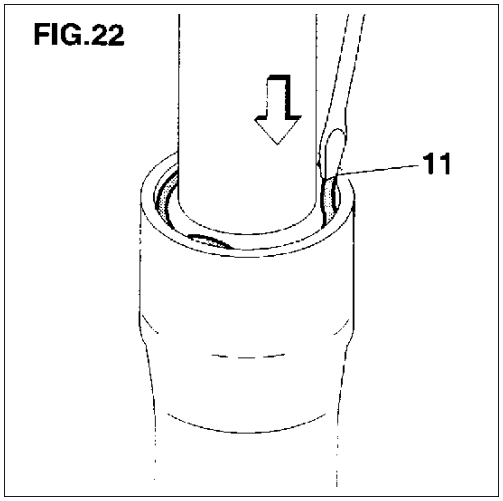
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com









NOTE
Questa operazione deve essere eseguita con steli completamente estesi (ruota anteriore sollevata da terra), montati sul motociclo.

PROCEDURA
Mensilmente o dopo ogni gara, è necessario svitare la vite di spurgo (14) posta sulla sommità di ogni portastelo, per scaricare la pressione che può crearsi all'interno degli steli. Questa pressione è generata dall'aria che può entrare negli steli durante l'utilizzo e che, per la particolare comformazione degli anelli di tenuta, non riesce ad uscire causando un malfunzionamento della forcella.
A fine operazione, serrare nuovamente le viti di spurgo (14).

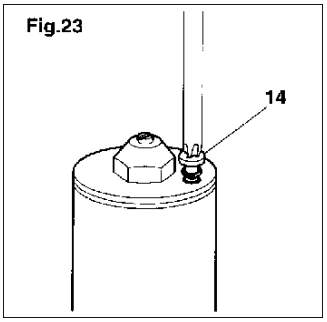
INSTALLAZIONE

ATTENZIONE: L'installazione della forcella sul telaio deve essere eseguita rispettando le specifiche del Costruttore del motociclo per quanto riguarda gli organi di sterzo, di frenatura e il fissaggio della ruota. Un montaggio non corretto può pregiudicare la sicurezza e l'incolumità del pilota.
- Installare i portastelo nella base e nella testa di sterzo posizionandoli alla stessa altezza.
- Serrare le viti di fissaggio dei portastelo sulla base e sulla testa di sterzo alla coppia di 25 Nm, seguendo la procedura 1-2-1 illustrata in precedenza.
- Serrare le viti di fissaggio del perno ruota sui portaruota alla coppia di 10 Nm, con
procedura 1-2-1.

SCOMPOSIZIONE

NOTE
I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esploso forcella raffigurato a pag. I.16.
Questo capitolo illustra le operazioni di scomposizione degli steli già rimossi dalla base e dalla testa di sterzo.
Prima di procedere alla scomposizione degli elementi è necessario eseguire una accurata pulizia degli steli per evitare che particelle di sporco possano rovinare le superfici di scorrimento o di tenuta.
Attrezzi necessari:
- chiavi esagonale da 12-18 e 19 mm;
- chiave a bussola da 21 mm;
- attrezzo bloccaggio custodia ammortizzatore Cod. R5081AA;
Coppia di serraggio dado su asta e su vite di fondo: 10 Nm

1-Smontaggio e scomposizione portastelo
Per rimuovere il tappo superiore (48) e la molla (21) dallo stelo, eseguire le operazioni riportare al paragrafo "2- Sostituzione olio" del capitolo "MANUTENZIONE", dalla FIG. 6 alla FIG. 9.
Per separare il portastelo (7) dal tubo portante (5-6) e per rimuovere il gruppo di tenuta dal portastelo e le boccole di guida, eseguire le operazioni riportare al paragrafo "3- Sostituzione anelli di tenuta" del capitolo "MANUTENZIONE", dalla FIG. 14 alla FIG. 17.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

2- Scomposizione tubo portante

FIG. 24

Bloccare il portaruota del tubo portante (5-6) in una morsa provvista di ganasce di protezione. Introdurre l'attrezzo Cod. R5081AA nell'asta ammortizzatore per bloccare la rotazione della custodia (30). Ruotare l'attrezzo per inserire i due innesti nell'estremità esagonale della custodia e fermarlo inserendo un perno nei due fori opposti. Con la chiave a bussola da 21 mm svitare la vite di fondo (47). Rimuovere il gruppo valvola di fondo (41) con la relativa guarnizione OR (44).

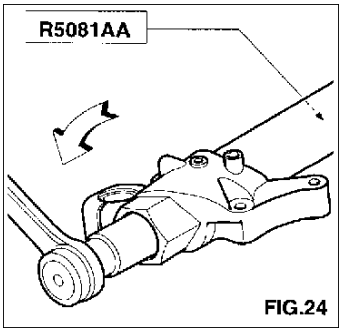


FIG.24

FIG. 25

Sfilare delicatamente il gruppo ammortizzatore (22) dal tubo portante (5-6). Svitare e rimuovere il controdado (23) e sfilare dall'asta ammortizzatore il guidamolla (24).

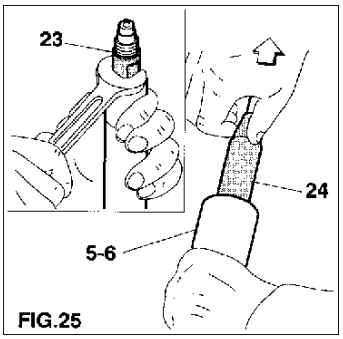


FIG.25

FIG.26

Per poter operare sul pompante dall'ammortizzatore è necessario rimuovere i componenti del tampone di fine corsa: tenere bloccata la bussola superiore (26) con la chiave esagonale da 18 mm e svitare la bussola inferiore (29) con quella da 17 mm.Sfilare dall'asta ammortizzatore la bussola superiore (26) e la boccola flottante (28) del tampone di fine corsa.

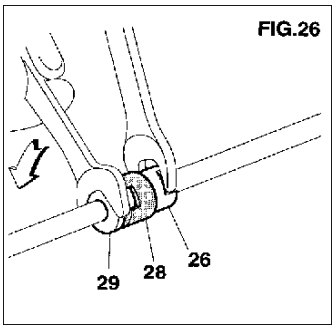


FIG.26

FIG. 27

Con un piccolo cacciavite scalzare l'anello di fermo (27) dall'asta ammortizzatore (32). Rimuovere dall'asta, evitando di rigarla, l'anello di fermo (27) e la bussola inferiore (29).

FIG. 28

Spingere l'asta (32) dentro alla custodia (30) per poter sfilare il pompante completo dal basso.

3- Modifica taratura estensione

FIG. 29

Bloccare in morsa la parte fresata (chiave 17) dell'asta ammortizzatore (32) evitando di serrare eccessivamente. Svitare con la chiave da 12 mm il dado (38) di fissaggio del pompante che determina lo smorzamento nella fase di ESTENSIONE. Sfilare tutti i componenti del pompante riponendoli nella sucessione di smontaggio. Verificare lo stato di usura del segmento (35) del pistone (36): se risulta rovinato, sostituirlo. Per variare la taratura originale si può modificare il pacco delle lamelle (37). Rimontare tutti i componenti nell'ordine inverso allo smontaggio. Fare particolare attenzione all'orientamento del pistone (36): il lato con le asole deve essere opposto al pacco lamelle (37). Un orientamento errato comprometterebbe il funzionamento della forcella. Bloccare il dado (38) alla coppia di serraggio prescritta.

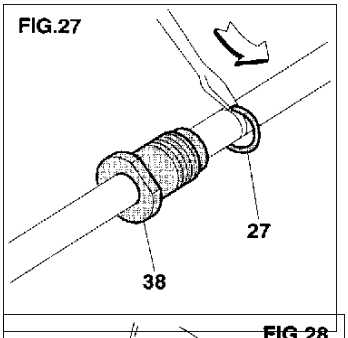


FIG.27

FIG.30

Bloccare in morsa la parte esagonale della vite di fondo (47) evitando di serrare eccessivamente. Svitare con la chiave da 12 mm il dado (42) di fissaggio del gruppo di smorzamento nella fase di COMPRESSIONE. Sfilare tutti i componenti riponendoli nella sucessione di smontaggio. Per variare la taratura originale si può modificare il pacco delle lamelle (46). Allinterno della vite (47) è montato un tappo di protezione e il registro della compressione. Evitare lo smontaggio di questo componente: in caso di malfunzionamento del registro, sostituire la valvola di fondo (41) completa.
Rimontare tutti i componenti nell'ordine inverso allo smontaggio. Fare particolare attenzione all'orientamento del pistone (45): il lato con le asole deve essere opposto al pacco lamelle (46). Un orientamento errato comprometterebbe il funzionamento della forcella. Bloccare il dado (42) alla coppia di serraggio prescritta.

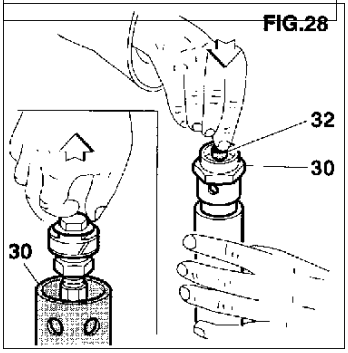
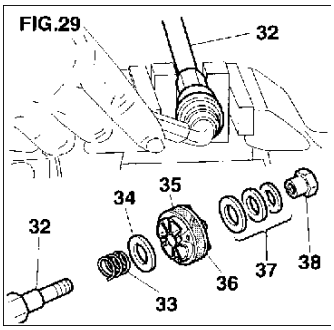
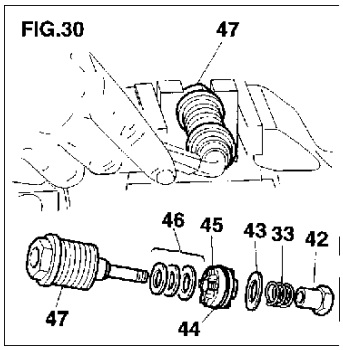


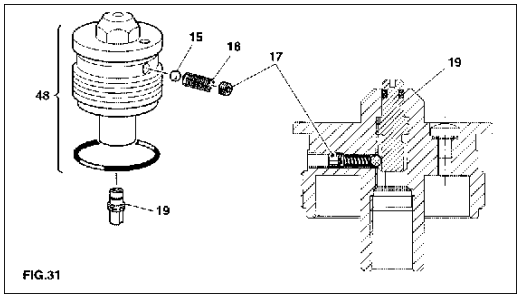
FIG.28

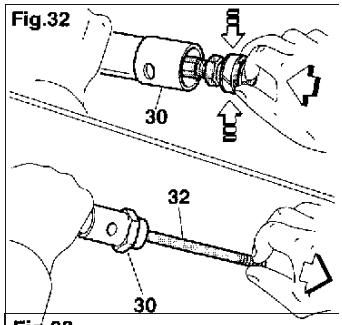
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

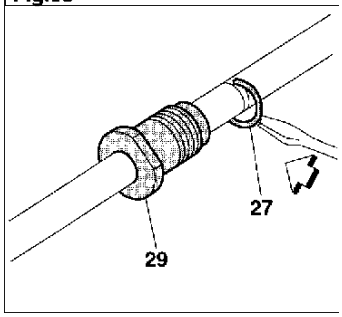
http://husqv.forumsactifs.com











5- Scomposizione tappo portastelo (FIG. 31)
All'interno del tappo (48) del portastelo (7) è montata la vite di registro (19) della fase di ESTENSIONE. Per rimuoverla dal tappo è necessario svitare il grano (17) e sfilare la molla (16) e la sfera (15). Con un cacciavite piccolo ruotare in senso orario la vite di registro (19) fino a farla uscire dal tappo. Prima del rimontaggio ingrassare l'anello OR sulla vite (19) e la sfera (15). Applicare un frenafiletti debole sul grano (17). Inserire la vite di registro (19) all'interno della sede del tappo (48); tenerla spinta e contemporaneamente ruotarla in senso antiorario, fino a battuta, da sopra il tappo. Introdurre la sfera (15) e la molla (16) ed avvitare il grano sul tappo fino a garantire il "click".

RICOMPOSIZIONE
NOTE
Tutti i componenti prima del rimontaggio vanno lavati accuratamente ed asciugati con aria compressa.
Attrezzi necessari:
- chiavi esagonale da 12-18 e 19 mm;
- chiave a bussola da 21 mm;
- attrezzo bloccaggio custodia ammortizzatore Cod. R5081AA;
- introduttore anello di tenuta Cod. R5080AC.

Coppia di serraggio tampone di fine corsa: 30 Nm.
Coppia di serraggio vite di fondo: 50 Nm.
Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.
Coppia di serraggio controdado su tappo: 30 Nm.
Coppia di serraggio tappo su portastelo: 25 Nm.

1- Ricomposizione gruppo ammortizzatore
FIG.32
Introdurre l'asta con pompante nella custodia (30). Per agevolare l'inserimento comprimere il segmento (35) del pistone (36) con le dita e imboccarlo nella custodia.Sfilare l'asta (32) dalla parte superiore della custodia (30).

FIG. 33
Introdurre nell'asta (32) la bussola inferiore (29) del tampone di fine corsa, dal lato con presa di chiave, e portarla in basso fino a superare la gola dell'asta. Installare l'anello di fermo (27) nella gola dell'asta (32).

FIG. 34
Portare la bussola inferiore (29) a contatto con l'anello di fermo (27) quindi introdurre nell'asta la boccola flottante (28) dal lato con gli scassi per il passaggio olio. Inserire la bussola superiore (26) ed avvitarla su quella inferiore. Bloccare la bussola superiore con la chiave da 18 mm e serrare la bussola inferiore alla coppia prescritta.

FIG. 35
Inserire nell'asta (32) il guidamolla (24) con la parte di diametro inferiore. IMPORTANTE: un montaggio errato del guidamolla pregiudica il funzionamento della forcella nelle condizioni di fine corsa in compressione. Avvitare a mano, a fine corsa, il controdado (23) sull'asta ammortizzatore.

2- Rimontaggio valvola di fondo e gruppo ammortizzatore (FIG.36)
Ingrassare le guarnizioni OR (44), sul pistone (45) e sulla vite di fondo (47). Spingere il gruppo ammortizzatore, precedentemente assemblato, fino in battuta dentro al tubo portante e imboccare a mano la valvola di fondo (41). Introdurre nell'asta l'attrezzo Cod. R5081AA per bloccare la custodia ammortizzatore (30) quindi serrare la vite di fondo (47) alla coppia prescritta.

3- Rimontaggio portastelo su tubo portante
Per il rimontaggio del gruppodi tenuta sul portastelo e per l'assemblaggio del portastelo sul tubo portante seguire le indicazioni riportate al paragrafo "3- Sostituzione anelli di tenuta" del capitolo "MANUTENZIONE" dalla FIG. 18 alla FIG. 22.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

REGOLAZIONE
Taratura STANDARD in compressione: -12 scatti (FIG. 37)
Taratura STANDARD in estensione: -10 scatti (FIG.38)

FIG. 37
La regolazione del freno in COMPRESSIONE è possibile agendo con un cacciavite piatto sul registro a vite (A), posto in fondo ad ogni stelo. Per avere accesso al registro è necessario rimuovere il tappo di protezione (B). Per modificare il posizionamento del registro partire SEMPRE dalla posizione di tutto chiuso. Tale posizione si ottiene ruotando il registro fino al bloccaggio in senso orario. Svitare poi in senso antiorario il registro fino alla posizione desiderata.
Ogni posizione di registrazione è identificata da un “click”.
IMPORTANTE: non forzare il registro oltre le posizioni di apertura e chiusura massima.

FIG. 38
La regolazione del freno in ESTENSIONE è possibile agendo con un piccolo cacciavite piatto sulla vite di registro (19), posta sopra ad ogni stelo. Per modificare il posizionamento del registro partire SEMPRE dalla posizione di tutto chiuso. Tale posizione si ottiene avvitando la vite di registro fino al bloccaggio in senso orario.
Svitare poi in senso antiorario la vite di registro fino alla posizione desiderata.
Ogni posizione di registrazione è identificata da un “click”.
IMPORTANTE: non forzare la vite di registro oltre le posizioni di apertura e chiusura massima.

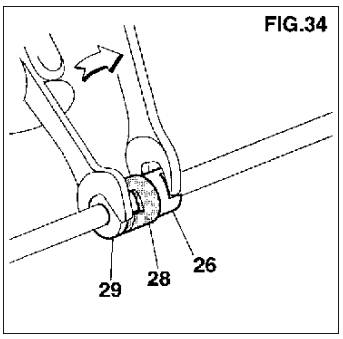


FIG.34

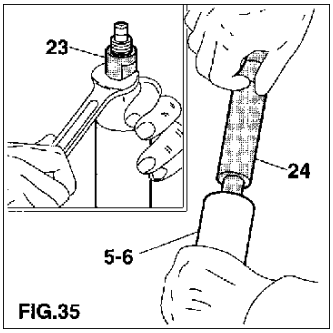


FIG.35

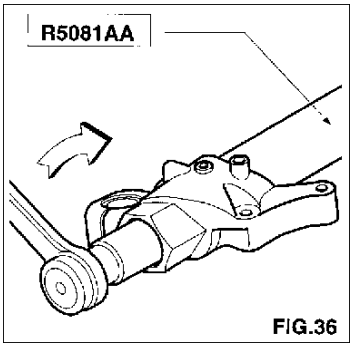


FIG.36

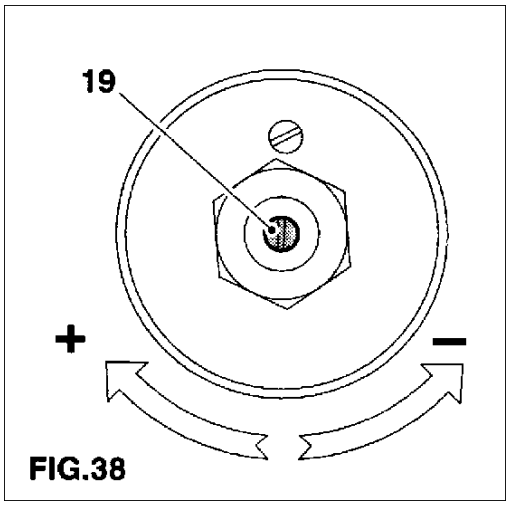


FIG.38

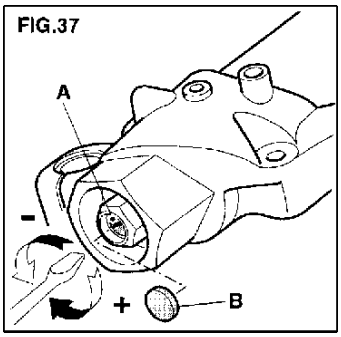


FIG.37

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

INSTRUCTIONS FOR USE OF Ø45 USD FORK

GENERAL
Remote hydraulic fork with reversed legs with static load spring and cartridge multivalve damping system. During the compression stage, the hydraulic damping is performed by a special valve at the bottom of each, whereas during the rebound stage it is performed by a cartridge inside each stanchion. Each fork leg is equipped with an outer adjuster for compression and rebound. Bleeder screw on the top plug of each leg. Sliding bushing for floating damping rod.

STANCHION TUBES: special high resistance stainless steel, surface chrome plating.
SLIDER: aluminum alloy, CNC machined.
SLIDING BUSHINGS: Teflon, free from static friction.
SEALS: computer designed oil seals ensure the highest seal during compression and minimum friction during rebound
SPRINGS: stainless steel with steady pitch, available in different lengths for different static loads (see table).
OIL: MARZOCCHI SAE 7.5 Ref. 550013. Special formula with no foam building. It keeps the viscosity features unchanged in every working condition: free from static friction. For particularly cold climates use oil “MARZOCCHI - SAE 5 Ref. 550003.

SPRING TABLE
The static load of the fork is determined by the spring, positioned at the top of each leg: by changing either spring features or pre-load sleeve length a different suspension behavior is obtained without changing the hydraulic features. The following table describes the “spring+pipe” kit available as spare part.

COSTANT K (N/mm)	CODE
4.5 (TE 250)	8000 91610
4.8 (TE 450-510)	8000 A4876
4.8 (TC 250-450-510)	8000 98789
5.0 (SMR 400-450-510)	8000 98803

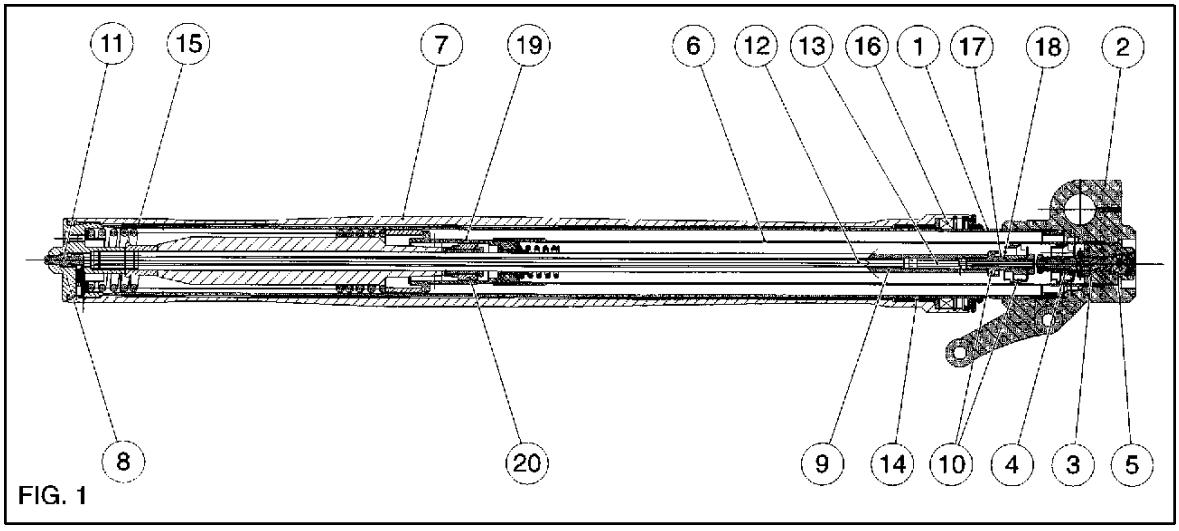


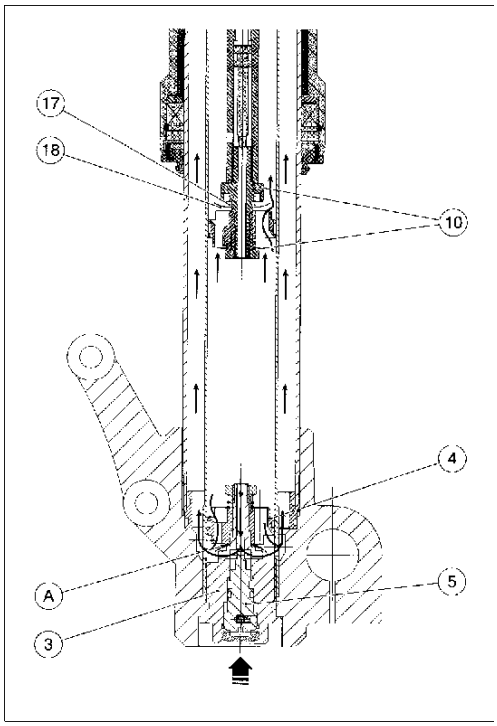
FIG. 1

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

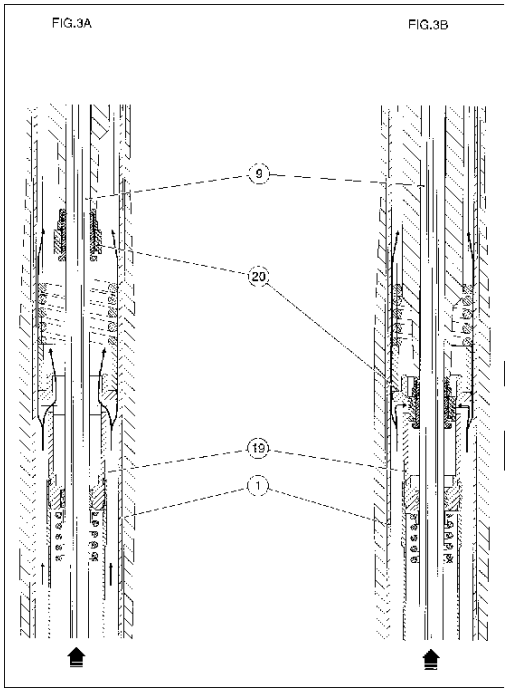
http://husqv.forumsactifs.com

FORK WORKING

The hydraulic system of this fork relies on multivalves; a system already tested in the past MAGNUM but with different features as both legs have the same setting. Therefore, each leg represents a complete suspension system to be considered as such when adjusting. In order to give a better explanation on how the suspensions work, the moving parts (dark background), dependant on the wheel, are different from the parts fixed to the motorbike frame (light background); any oil flowing or movement in the different working stages is represented by means of arrows (see FIG. 1). The moving part of each leg is formed by a stanchion (1) secured to the slider 2); having inside a foot valve (3) equipped with a piston (4) with washers and a compressor screw adjuster (5). The cartridge body (6) is secured inside the stanchion. Parts fixed to the frame consist of an outer slider (7) closed at the top by the plug (8). The inner pumping element (10) of the cartridge (6) is secured to the upper plug (8) of the stanchion tube by means of a rod (9). A rebound screw adjuster (11) located on the plug operates an inner push-rod (12) that in turn displaces a conical pin (13) placed right on top of the pumping element. The lubrication of the sliding bushings (14 and 15) and the seal ring (16) is guaranteed by the fluid into the chamber between the stanchion tube (1) and the slider (7). The oil flows into this chamber through two big holes on the stanchion top (1), just under the bushing (15). Turn the screw adjusters (5 and 11) to set the fluid flowing outlet, in this way the suspension response during compression and/or rebound can be changed. Each adjustment will “click” in position. Always start with max. damping position (adjuster completely screwed clockwise) for any adjustments. Small damping increments will produce big effects if made in both fork legs.

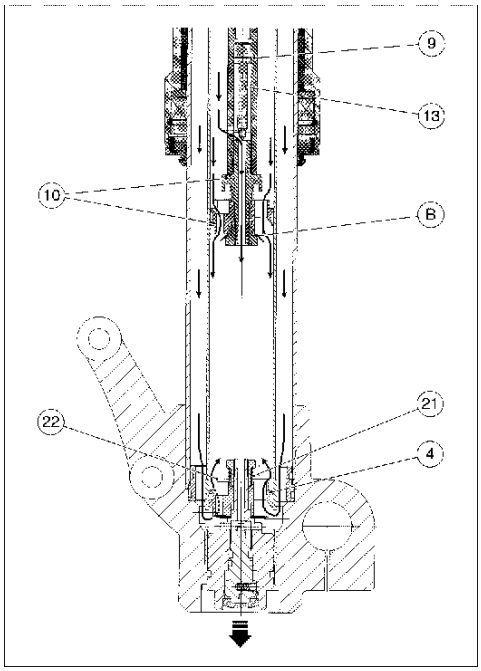


Let’s see what happens in each leg during COMPRESSION (see FIG. 2). The oil into the cartridge is compressed by the movement of the pumping element (10) and can flow only through the holes in the piston (4) and the middle groove of the foot valve (3). This passage is adjusted by the action of the washers (A), under the piston, and the position of the conical pin of the screw adjuster (5). In order change the fork damping at this stage, apart from turning the screw adjuster (5), also change the washer setting (A) by using washers of different thickness and diameter among the available ones. In this phase, some oil, flowing through the open channels of the pumping element (10) wins over the action of the upper return spring (17) and, lifting the washer (18), compensates the inlet volume in the cartridge. The oil coming out of the cartridge then flows into an outer chamber communicating with the depressurized leg top (see FIG.3A).
The chamber and the leg top are linked together thanks to the passage areas between body plug (19) and stanchion (1) and four big holes on the body plug top. The rebound bumper (20) is on the rod (9). It has a special outer floating ring, which in case of very hard compressions (see FIG. 3B), apart from working as end of stroke for the fork leg, closes the four oil holes of the body plug (19), thus slowing down the rod compression to a greater extent.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Let's see what happens in each leg during REBOUND.
Spring rebound action pushes the stanchion downwards, thus causing an oil need into the cartridge (see FIG. 4).
The compression of the oil volume into the chamber over the pumping element (10) pushes the washers (B) at the pumping element piston bottom to open. To change the fork damping now, the washer setting (B) can be changed, as describe for the piston (4).
Apart from flowing through the above passage, the oil is pushed into the rod (9) and can flow out of the chamber at the pumping element bottom through the area outlined by the position of the conical pin (13). The size of this area can be changed by turning the rebound screw adjuster (11). The chamber at the pumping element bottom is also filled with the oil flowing through the piston slots (4). The oil flow wins over the action of the return spring (21) and lifts the washer (22), thus allowing the oil to flow from the outer chamber into the body inner chamber. (6).

GENERAL RULES FOR A PROPER OVERHAULING

1. After a total disassembly, always use new seals during the reassembly stage.
2. Always follow the sequence 1-2-1 when tightening two screws or nuts close one to each other, i.e. always tighten the first screw (1) after tightening the second screw (2).
3. Use non-inflammable and possibly biodegradable solvent when cleaning.
4. Always lubricate all parts in relative contact with fork oil before reassembling.
5. Always grease the oil seal lips before reassembling.
6. Use only metric wrenches and not inch wrenches. Inch wrenches could have sizes, which are similar to millimeter wrenches but could damage the screws, thus being impossible to loosen them.

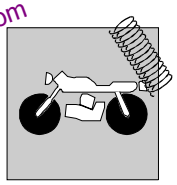
TROUBLESHOOTING GUIDE

This section deals with some troubles, which can occur when using this fork. Possible causes are mentioned as well as recommendations on how to possibly solve the problem. Always read the following table before performing any fork fixing.

TROUBLE	CAUSE	REMEDIES
Oil leakage from the oil seal	1. Oil seal wear	1. Change oil seal
	2. Scored stanchion tube	2. Change the tube and the oil seal
	3. Dirty seal	3. Clean or replace
Foot oil leakage	1. Foot valve OR damaged	1. Change the seal
	2. Loose foot valve	2. Tighten the screw
	3. OR of the compression screw	3. Change the seal
		adjuster damaged
The fork is too soft under	1. Low oil level	1. Top up
any adjustment conditions	2. Broken spring	2. Change the spring
	3. Too low oil viscosity	3. Use a different oil viscosity
The fork is too hard	1. Too high oil level	1. Restore the oil level
under any adjustment conditions	2. Too high oil viscosity	2. Use a different oil viscosity
The fork has no reactions when	1. Inner rod pin blocked	1. Clean or change the rod
adjustment changes are made	2. Blocked compression	2. Disassemble and clean screw adjuster
	2. Oil with foreign bodies	2. Clean and change oil
	3. Foreign bodies occluding damper valves	3. Disassemble and clean
Decreased leg stiffness	Sliding bushing wear	Change sliding bushing

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



MAINTENANCE

Maintenance recommendations
This fork is the result of years of experience made on the most important racing tracks. Even though it is a high technology product, no particular maintenance is needed. Since it is designed for a sporting use, maintenance is very easy to perform and needs no special tools.

Routine maintenance	Use	
	Competition	Not competition
1- Dust seal cleaning:	After every race	After every ride
CROSS, ENDURO		
2- Oil change:		
CROSS	After 6 hours	After 20 hours
ENDURO	After 30 hours	After 60 hours
3- Oil seal change:	After 30 hours	After 60 hours
CROSS	After 6 hours	After 20 hours
ENDURO	After 30 hours	After 60 hours
4- Air bleeding:	After every ride	Every month
CROSS, ENDURO		

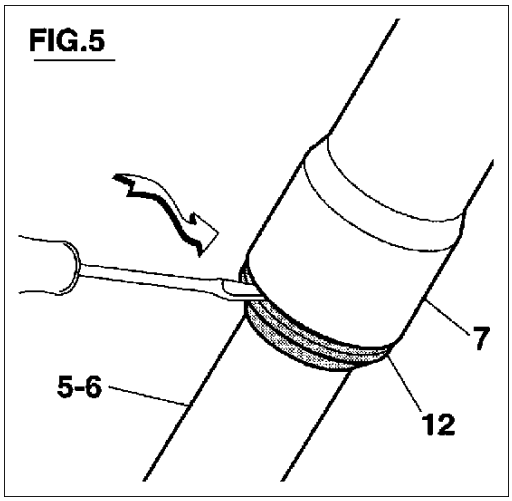
Note: On muddy or sandy terrain forks should be checked after shorter periods of time (-30%) than those shown in the above table.
Note: reference numbers in this chapter refer to the parts belonging to the fork exploded view on page I.16.

1- Dust seal cleaning (FIG. 5)

NOTE
There is no need to disassemble the fork legs to clean the dust seal.
No special tools are required.
Use silicone grease spray.

PROCEDURE
Before cleaning the dust seal, clean the stanchion tubes
Remove the dust seal (12) from the slider (7). Do not score the stanchion tube (5- 6).
Lower the dust seal down the stanchion and clean the inner side of the dust seal and its seat in the slider with compressed air.
Never use metal tools to remove the dirt. Pump the slider slightly up and down and remove any possible dirt from the stanchions. Lubricate the dust seal and the visible part of the oil seal.
Reposition the dust seal in the stanchion.

2- Oil change
NOTE
To change the oil, the fork legs must be disassembled.
Required tools: no. 2 19-mm Allen wrenches, scale or gauge.
Tightening torque for damper rod: 10 Nm.
Tightening torque for plug check nut: 30 Nm.
Tightening torque for slider plug: 25 Nm.
1.5 lt. of recommended oil.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FIG.6

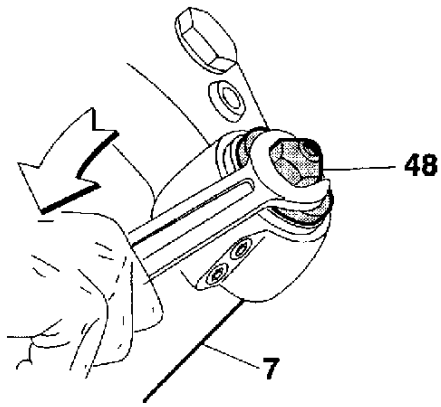
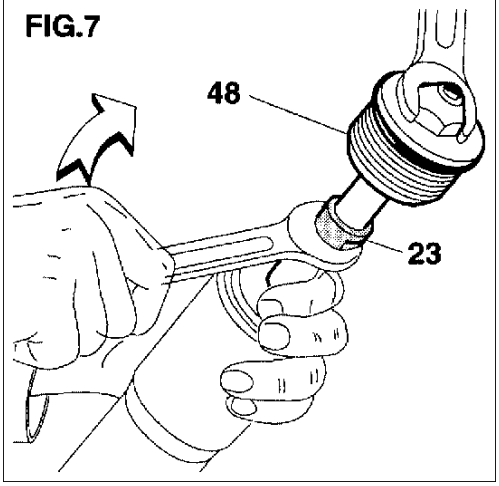


FIG.7



OIL DRAIN

FIG.6
Before removing the fork legs from the steering crown and the steering head, loosen the upper plug (48) of each slider (7) with the 19-mm wrench. Remove the fork legs from the motorcycle.
Fully unscrew the plug (48) and lower the slider (7) down the stanchion (5-6) slowly.

FIG.7
Compress the spring (21) until the check nut (23) can be reached.
Keep firmly the plug (48) with the wrench previously used and then loosen the check nut (23) with the other 19-mm wrench.
Remove the plug (48) from the damper rod.

FIG. 8
Pull out the retaining cup (20), the spring (21) and the pre-load sleeve (25).
Pull out the inner push-rod (31) from the damper rod (32).

FIG. 9
Let the oil come out of the leg. For an improved drainage from the inner damper, pump several times with the rod.
IMPORTANT: put the leg into a container so that the pressurized oil does not hit the operator or other people nearby. Recycle the exhausted oil in compliance with current laws.
Operating conditions of the seals and guiding elements can be assessed by examining the exhausted oil features, its density and quantity. If the oil is dense and dark and contains foreign bodies, the pilot bushing must be changed. If the oil has a regular density but the quantity, which has come out of the leg, is remarkably under the indicated one, change the oil seals.
IMPORTANT: never use inflammable or corrosive solvents for cleaning, they might damage the oil seals. If necessary, use a non-inflammable solvent, or with a high flash point. Blow compressed air into the leg to fully remove the solvent.

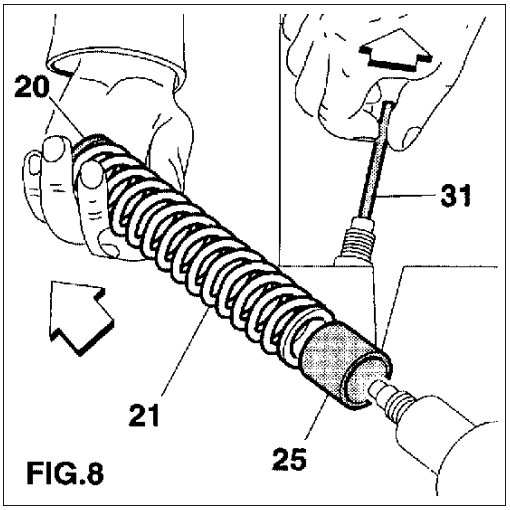


FIG.8

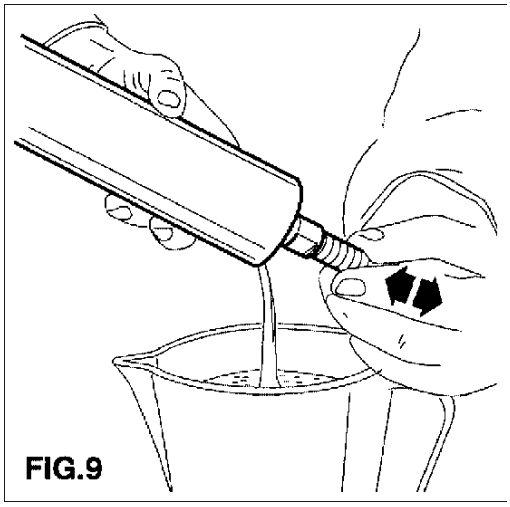


FIG.9

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

OIL FILLING

FIG. 10
Position the slider (7) to its end of stroke against the stanchion tube (5-6). Pour 2/3 of the indicated oil quantity into the stanchion. Fill also the inner duct of the damper rod. Close the rod with a finger and pump the rod in order to perform some strokes, so that the inner damper gets completely full with oil. Fit the inner push-rod (31) and fill the stanchion with oil up to dimension "A" from the slider top (7). Allow some minutes and then check the air volume once again.
IMPORTANT: either a lower or higher air volume or an oil type different from the indicated one can affect the fork behavior in any phase.

FIG. 11
Fit the following parts into the leg according to the given order: pre-load sleeve (25), spring (21) and retaining cup (20).
IMPORTANT: pre-load sleeve must always be fitted under the spring.

FIG.12
Screw the plug (48) on the damper rod by hand.
Compress the spring so that the check nut (23) can be reached.
Keep firmly the plug (48) on the damper rod with the wrenches previously used for disassembling the fork.
Tighten the check nut (23) on the plug (48).

FIG. 13
Lubricate the OR (18) on the plug (48).
Lift the slider (7) and insert it into the plug (48). Do not damage the OR (18).
Tighten the plug (48) on the slider (7).

3- Oil seal change
NOTE
To change the oil seals, the fork legs must be disassembled.
Required tools: no. 2 19-mm Allen wrenches, seal ring pusher -part no. R5080AC,
scale or gauge.
Tightening torque for damper rod: 10 Nm.
Tightening torque for plug check nut: 30 Nm.
Tightening torque for slider plug: 25 Nm.
No. 2 new oil seals

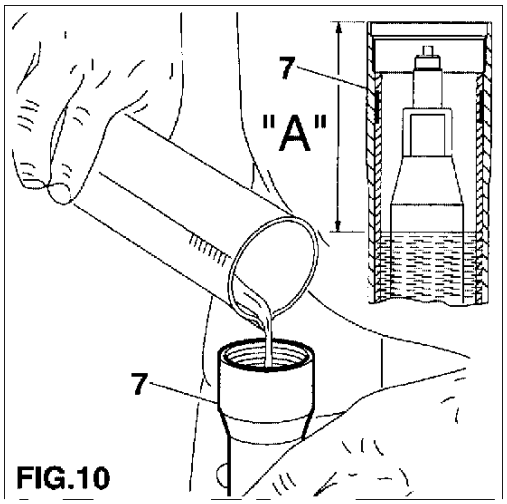


FIG.10

A = 80 mm (3.15 in.) - TE 250, SMR 400/450/510
A =90 mm (3.54 in.) - TE 450/510, TC 250/450/510

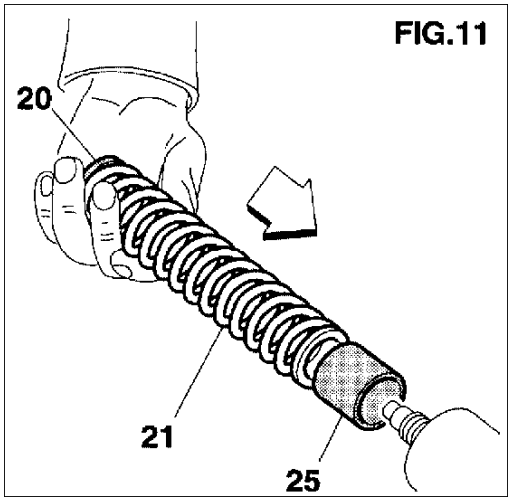


FIG.11

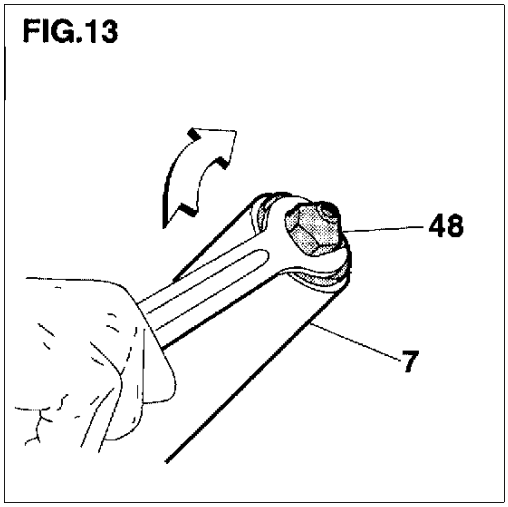


FIG.13

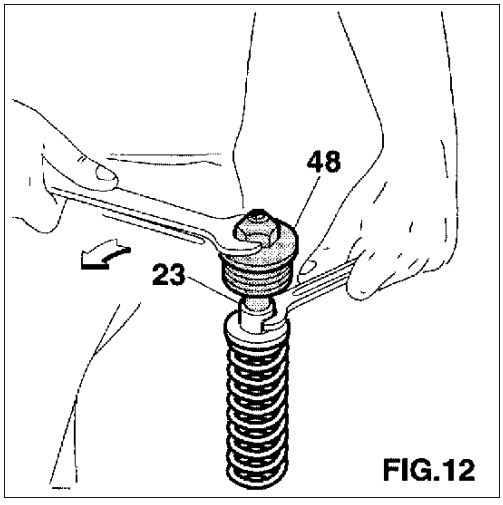
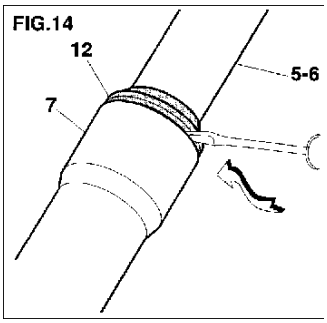
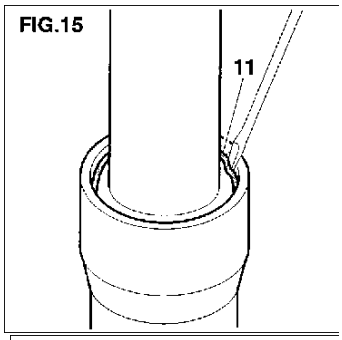


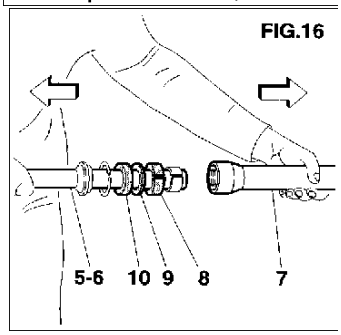
FIG.12

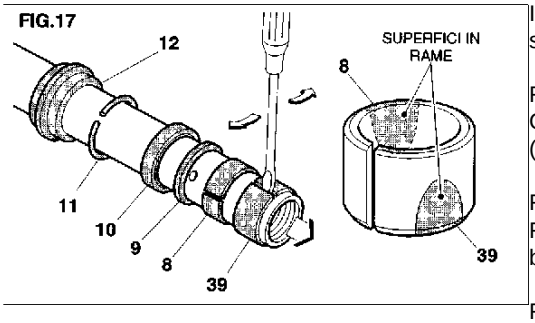
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

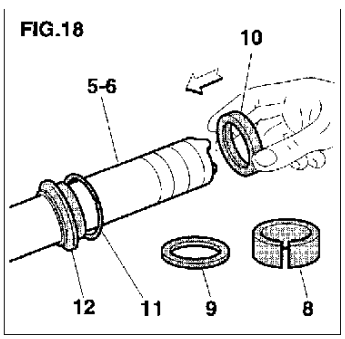
http://husqv.forumsactifs.com











DISASSEMBLY

Follow the instructions from FIG.6 to FIG. 9, as indicated in the above paragraph.

FIG.14
Remove the dust seal (12) from the slider top (7) with a small screwdriver.

FIG. 15
Use the same screwdriver and remove the stop ring (11) of the oil seal (10) on the slider.

FIG. 16
Pull out the slider (7) from the stanchion tube (5-6). Pull vigorously to pull the two parts apart. In this way, oil seal (10), cup (9) and pilot bushing (8) will be removed from the slider.

FIG. 17
Remove the pilot bushing (39) from the stanchion with a flat screwdriver inserted in the bushing slot.
Then, remove pilot bushing (8), cup (9), oil seal (10), stop ring (11) and dust seal (12) from the stanchion.
IMPORTANT: once removed, oil seals shall never be reused.
Check for proper operating conditions of the pilot bushings before reassembling. Should they be scored or scratched, change them. Check for proper conditions of the Teflon coating; it must be on at least æ of the total surface. If not, change the bushing.

REASSEMBLY

FIG. 18
Put some adhesive tape onto the stanchion top (5-6) to avoid any damages to the oil seals. Fit the following parts into the stanchion according to the given order: dust seal (12), stop ring (11), oil seal (10), cup (9) and pilot bushing (8). Remove the tape and any possible glue residue.

FIG. 19
Insert a flat screwdriver into the pilot bushing slot (39) and fit it into the stanchion: put the bushing into its seat by hand.

FIG. 20
Gently fit the stanchion (5-6) with the bushing into the slider (7). Pilot bushing (8), cup (9) and oil seal (10) should rest against the slider.

FIG. 21
Fit the pusher part no. R5080AC on the stanchion tube (5-6) and push pilot bushing (8), cup (9) and oil seal into their seat (10).

FIG. 22
Fit the stop ring (11). Make sure it is perfectly seated into the slider groove. Also, make sure not to scratch the stanchion.
Fit the dust seal. (12).
Fill with oil and reassemble all removed parts as described in the previous paragraph, from FIG. 10 to FIG. 13.
4- Air bleeding (FIG.23)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

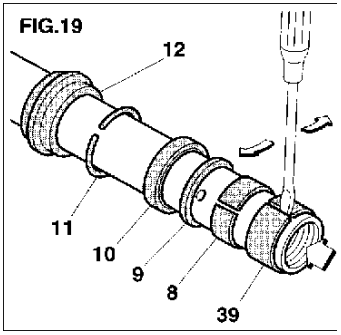
http://husqv.forumsactifs.com

NOTE
Perform this operation with legs fully in rebound (front wheel up from the soil), still fitted in the motorcycle.

PROCEDURE

Every month or after each ride, unscrew the bleeder screw (14) on the top of each slider, to depressurize the legs. This pressure is produced by the air trapped inside while riding. Due to the special oil seal shape, the air cannot go out, thus causing some fork problems.
When finished, tighten the bleeder screws (14).

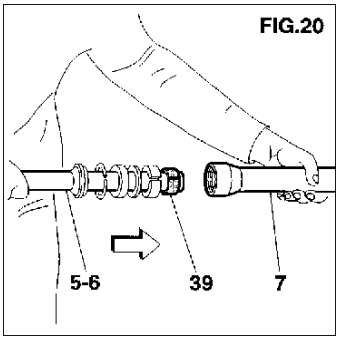
FIG.19



INSTALLATION

IMPORTANT: the fork should be assembled on the frame in compliance with the motorcycle Manufacturer's specifications as far as the steering elements and the wheel fastening are concerned. An improper assembly can jeopardize both rider's safety and life.
- Assemble the stanchion tubes in the lower + upper crown and position them at the same height.
- Tighten the fastening screws of the stanchion tubes on the lower + upper crown using a torque of 25 Nm, following the above 1-2-1 procedure.
- Tighten the locking nuts of the wheel pin on the sliders using a torque of 10 Nm, following the above 1-2-1 procedure.

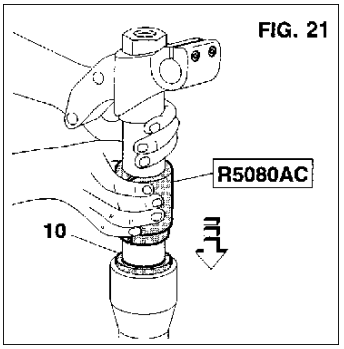
FIG.20



DISASSEMBLY

NOTE
The reference numbers in this chapter refer to the parts belonging to the fork exploded view on page I.41.
This chapter deals with the disassembly procedures for the legs already removed from the crown and steering head.
Before disassembling, carefully clean the legs to avoid any damage to sliding or sealing parts due to dirt.
Required tools:
- 12-18mm and 19 mm Allen wrenches;
- 21-mm socket wrench;
- proper tool to block the damper body, part no. R5081AA;
Tightening torque for check nut on rod and foot screw 10 Nm

FIG. 21



1-Slider disassembly
Follow the instructions as indicated in paragraph "2- Oil change", chapter "MAINTENANCE", from FIG. 6 to FIG. 9, to remove the upper plug (48) and the spring (21) from the leg.
Follow the instructions as indicated in paragraph "3- Oil seal change", chapter "MAINTENANCE", from FIG. 14 to FIG. 17, to remove the slider (7) from the stanchion (5-6) and the slider seals and the pilot bushings.

FIG.22

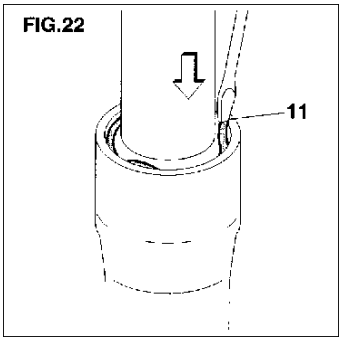
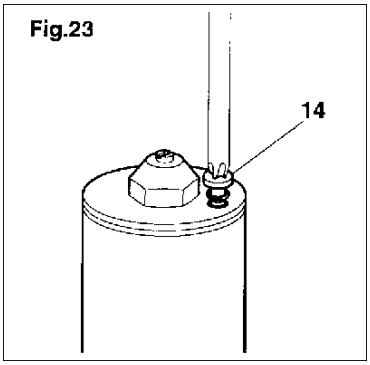


Fig.23



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

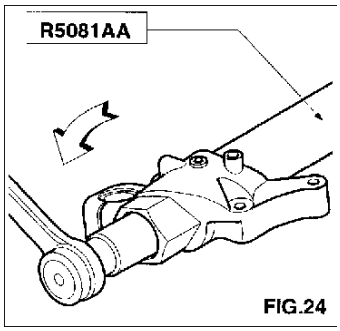


FIG.24

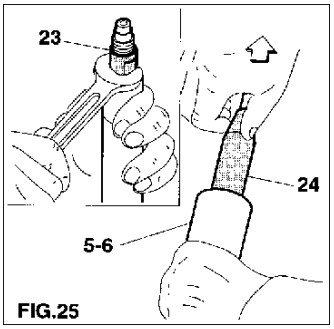
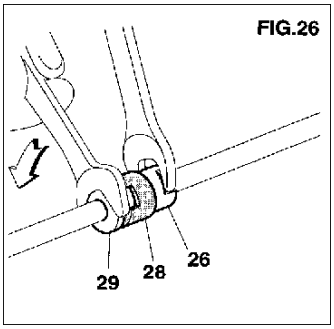
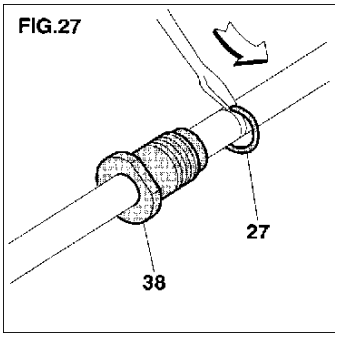
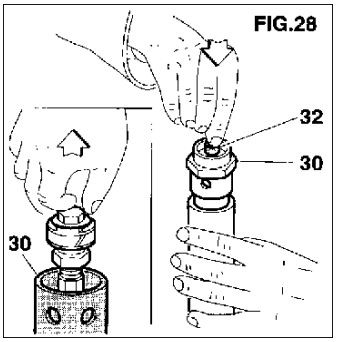


FIG.25


FIG.26





2- Stanchion disassembly FIG. 24
Fix the slider of the stanchion tube (5-6) into a vice equipped with protection jaws. Insert the tool with part no. R5081AA into the damper rod to prevent the body (30) from turning. Turn the tool to insert the two couplings in the body hex. end and stop it by inserting a pin in the two opposite holes. Unscrew the foot screw (47) with the 21-mm socket wrench. Remove the foot valve unit (41) complete with OR (44).

FIG. 25
Gently withdraw the damper unit (22) from the stanchion tube (5-6). Unscrew and remove the check nut (23) and remove the spring guide (24) from the damper rod.

FIG.26
In order reach the pumping element from the damper, the rebound bumper parts must be removed first: keep firmly the upper bushing (26) with the 18-mm Allen wrench and unscrew the lower bushing (29) with the 17-mm wrench. Remove the upper bushing (26) and the floating bushing (28) of the rebound buffer from the damper rod

FIG. 27
Remove the stop ring (27) from the damper rod (32) with a small screwdriver. Remove the stop ring (27) and the lower bushing (29) from the rod making sure not to scratch it.

FIG. 28
Push the rod (32) into the body (30) so that the complete pumping element can be pulled out from the bottom.

3- Rebound setting change
FIG. 29
Fix the milled side (wrench 17) of the damper rod (32) into a vice. Do not overtighten. Unscrew the locking nut (38) of the pumping element for damping during REBOUND with the 12-mm wrench. Remove all pumping element parts and put them down in the disassembly order. Make sure the ring (35) of the piston (36) is not worn out; replace it, if damaged. In order to change the original setting, modify the set of washers (37). Reassemble all parts following the reverse order. Pay particular attention to the piston position (36): its slotted side must be opposite to the set of washers (37). An improper piston position will cause troubles to the fork. Tighten the nut (38) as indicated.

4- Compression setting change
FIG.30
Fix the hex. side of the foot screw (47) in a vice. Do not overtighten. Unscrew the locking nut (42) of the COMPRESSION damping unit with the 12-mm wrench. Remove all parts and place them according to their disassembly order. Change the set of washers (46) to change the original setting. A protection plug and the compression adjuster are inside the screw (47). Do not remove this part; should the adjuster not work properly, then change the complete foot valve (41). Reassembly all parts in the reverse order. Pay particular attention to the piston position (45); its slotted side must be opposite to the set of washers (46). An improper piston position will cause troubles to the fork. Tighten the nut (42) as indicated.

5- Slider plug disassembly
FIG. 31
The REBOUND adjusting screw (19) is fitted inside the plug (48) of the slider (7). Remove the dowel (17), the spring (16) and the ball (15) first to remove the screw. Turn the adjusting screw (19) clockwise with a small screwdriver until it can be withdrawn from the plug.
Lubricate the OR on the screw (19) and the ball (15) before reassembling. Spread light glue on the dowel (17).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Insert the adjusting screw (19) into the plug seat (48); push it down while turning counter clockwise until it locks.
Insert the ball (15) and the spring (16) and then screw the dowel on the plug until it clicks in position.

REASSEMBLY

NOTE
Before reassembling all components, they should be carefully washed and dried with compressed air.
Required tools:
- 12-, 18- and 19-mm Allen wrench;
- 21-mm socket wrench;
- proper tool to block the damper body, part no. R5081AA;
- oil seal pusher, part no. R5080AC.

Tightening torque for rebound bumper: 30 Nm
Tightening torque for foot screw: 50 Nm
Tightening torque for damper rod plug: 10 Nm
Tightening torque for plug check nut: 30 Nm
Tightening torque for slider plug: 25 Nm

1- Damping unit reassembly
FIG.32
Insert the rod with the pumping element into the damper body (30). For a smoother insertion, press the ring (35) of the piston (36) with your hand and fit into the damper body.
Pull out the rod (32) from the damper body top (30).

FIG. 33
Insert the rod (32) and the lower bushing (29) of the rebound bumper from the keyed side and push it down beyond the rod groove. Fit the stop ring (27) into the rod groove (32).

FIG. 34
Position the lower bushing (29) so that it rests against the stop ring (27) and then fit the floating bushing (28) into the rod from the side with oil holes. Insert the upper bushing (26) and screw it with the lower one.
Keep the upper bushing with the 18-mm wrench and tighten the lower bushing at the indicated torque.

FIG. 35
Insert the spring guide (24) into the rod (32) from the side with smaller diameter.
IMPORTANT: if the spring guide is improperly fitted, the fork end of stroke during compression will be defective. Tighten the check nut (23) on the damper rod by hand.

2- Foot valve and damping unit reassembly FIG.36
Lubricate the ORs (44) on the piston (45) and the foot screw (47).
Push the damper unit (previously reassembled) until it rests against the stanchion tube and insert the foot valve (41) by hand. Insert the tool with part no. R5081AA into the rod to keep the damper body (30), then tighten the foot screw (47) as indicated.

3- Slider and stanchion reassembly
To assembly the seal unit on the slider and the slider on the stanchion follow the instructions of paragraph “3-Oil seal change”, chapter “MAINTENANCE” from FIG. 18 to FIG. 22.

FIG.29

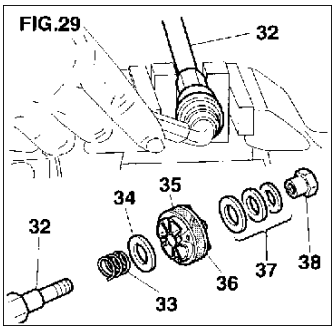
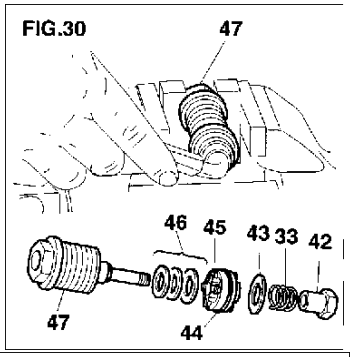


FIG.30



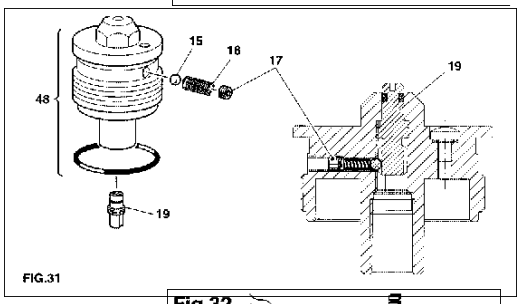


FIG.31

Fig.32

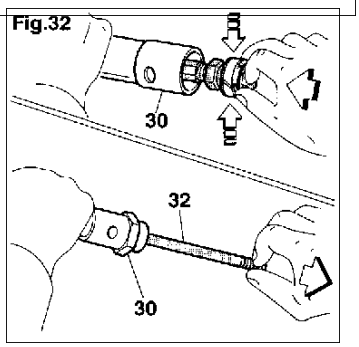
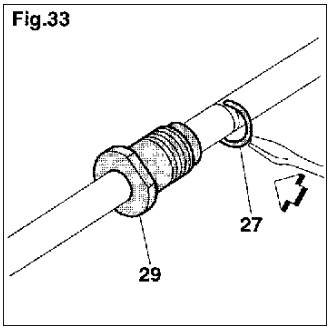
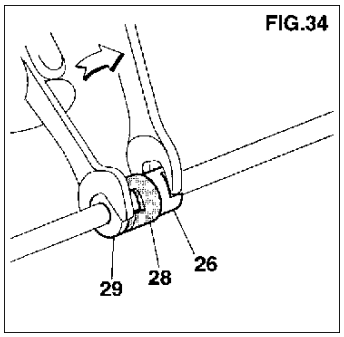


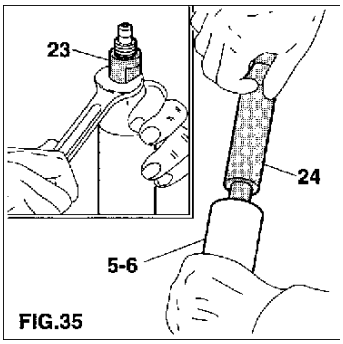
Fig.33

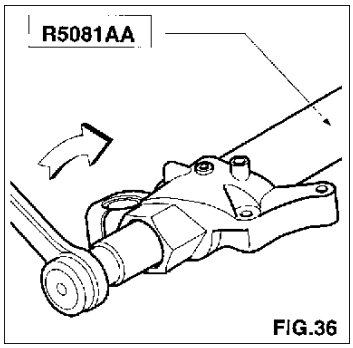


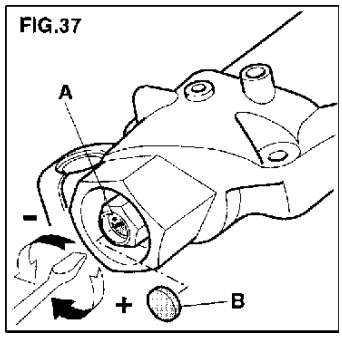
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







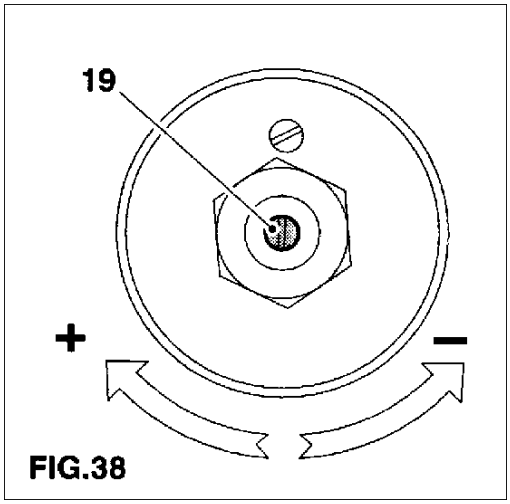


ADJUSTMENT

STANDARD setting for COMPRESSION: when in "completely closed" position, unscrew by 12 clicks (FIG.37)
STANDARD setting for REBOUND: when in “completely closed” position, unscrew by 10 clicks (FIG. 38)

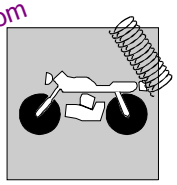
FIG. 37
Damping rate during COMPRESSION can be adjusted by turning the screw adjuster (A), at the bottom of each leg, with a flat screwdriver. To reach the adjuster, remove the protection plug (B) first. When adjusting, ALWAYS start with the “completely closed” position, which can be reached by turning the adjuster completely clockwise until it locks. Then, turn the screw counter clockwise to the required position.
Each adjustment “clicks” in position.
IMPORTANT: Do not force the adjuster beyond the maximum closing and opening position.

FIG. 38
Damping rate during REBOUND can be adjusted by turning the screw adjuster (19) on the top of each leg with a small flat screwdriver. In order to change the adjustment unit position, ALWAYS start with the “completely closed” position, which can be reached by turning clockwise the adjuster until it locks. Turn the adjuster counter clockwise until the wished position is reached.
Each adjustment “clicks” in position.
IMPORTANT: Do not force the adjuster beyond the maximum closing and opening position.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



INSTRUCTIONS POUR FOURCHE Ø45 USD

GENERALITES
Fourche téléhydraulique à fourreaux renversés avec ressort pour charge statique et système d'amortissement multivannes. En phase de compression l'amortissement hydraulique est déterminé par une vanne spéciale située sur le fond de chaque fourreau, en phase d'extension, il s'effectue au moyen d'une cartouche située à l'intérieur de chaque plongeur. Chaque fourreau est doté de vis de réglage externes pour le réglage des phases de compression et d'extension. Vis de purge d'air située sur le bouchon supérieur de chaque fourreau. Bague flottante de glissement tige amortisseur.

PLONGEURS: en acier spécial à résistance élevée, avec enrobage superficiel en chrome.
PORTE-FOURREAU: en alliage d'aluminium usiné par CNC.
BAGUES DE GLISSEMENT: avec report en Téflon, sans frottement au premier départ.
JOINTS: les joints d'étanchéité conçus par ordinateur assurent une étanchéité maximum en compression et un frottement minimum en extension.
RESSORT: en acier à pas constant, disponibles dans différentes longueurs et charges statiques (voir tableau).
HUILE: MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 550013 selon une formule spéciale qui prévient la formation de mousse et maintient les caractéristiques de viscosité constantes quelles que soient les conditions de fonctionnement; sans frottement au premier départ. En cas de climats particulièrement rigoureux, utiliser de l'huile
"MARZOCCHI SAE 5" Art. 550003.

TABLEAU RESSORTS
La charge statique de la fourche est déterminée par le ressort, positionné au niveau de la partie supérieure de chaque fourreau: en en modifiant les caractéristiques ou en modifiant la longueur du tube qui en définit la précharge, il est possible d'obtenir un comportement différent de la suspension, sans intervenir sur l'aspect hydraulique. Le tableau suivant indique le nécessaire "ressort + tube" à disposition comme pièces de rechange.

CONSTANTE K (N/mm)	CODE
4.5 (TE 250)	8000 91610
4.8 (TE 450-510)	8000 A4876
4.8 (TC 250-450-510)	8000 98789
5.0 (SMR 400-450-510)	8000 98803

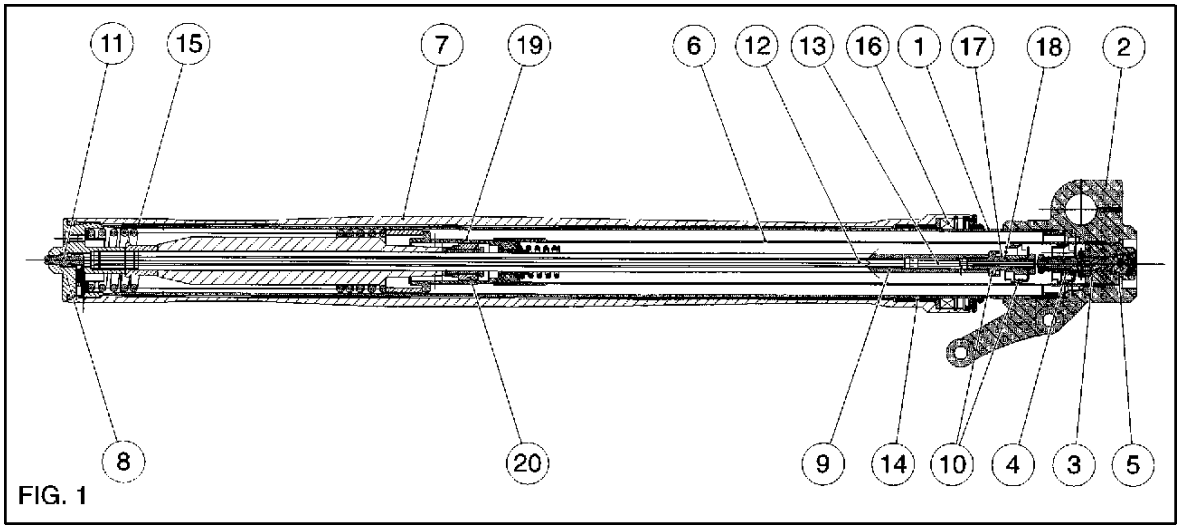


FIG. 1

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com

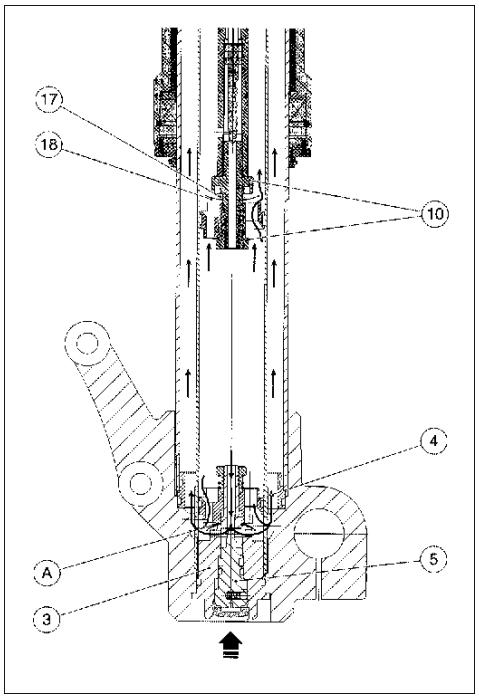
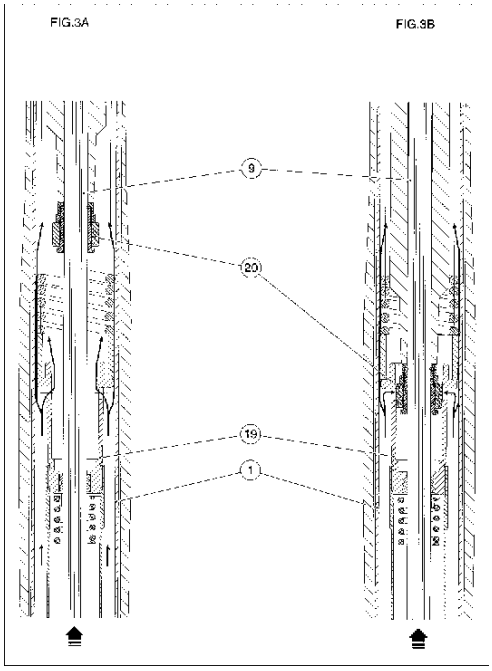


FIG.3A FIG.3B



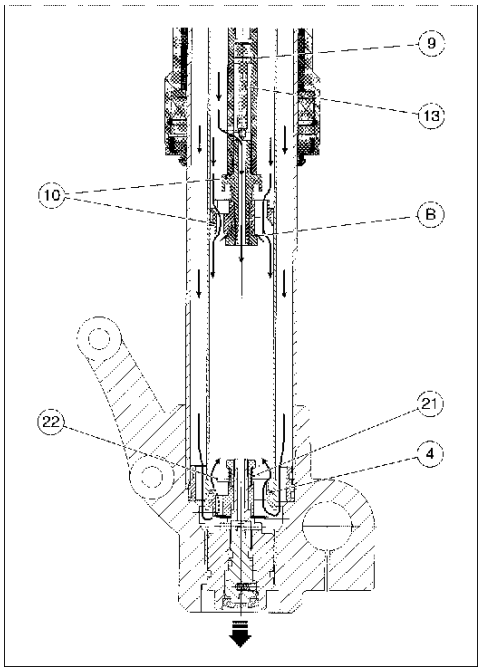
FONCTIONNEMENT

Le fonctionnement hydraulique de cette fourche est basé sur un système multivannes, déjà testé sur la série MAGNUM précédente, cependant il se distingue par la configuration identique des deux fourreaux. Par conséquent, chaque fourreau constitue un système de suspension complet auquel il est nécessaire de se référer lors de chaque réglage. Pour mieux comprendre le fonctionnement de la suspension, nous avons distingué les pièces en mouvement, dépendantes de la roue (fond foncé)
et celles qui demeurent solidaires du châssis de la moto (fond clair). Les flèches indiquent les passages ou les mouvements que l'huile accomplit pendant les différentes phases de fonctionnement. La partie en mouvement de chaque fourreau est constituée d'un plongeur (1), vissé
sur le porte-roue (2); à l'intérieur est fixée la vanne de fond (3) dotée d'un piston (4) à lamelles et d'une vis de réglage de la compression (5). A l'intérieur du plongeur est fixé le boîtier de la cartouche (6) La partie solidaire du châssis est constituée d'un porte-fourreau externe (7) fermé par un bouchon (8) au niveau de la partie supérieure. La tige amortisseur (10) de la cartouche (6) est solidaire du bouchon (8) au moyen d'une tige (9). Sur le bouchon se trouve la vis de réglage de l'extension (11) qui actionne, au moyen d'une tige interne (12) de renvoi, un pointeau conique
(13) situé immédiatement sur la tige amortisseur. La lubrification des bagues de glissement (14 et 15) et du joint d'étanchéité (16) est garantie par la présence de fluide dans la chambre située entre le plongeur (1) et le porte-fourreau (7). Le flux de l'huile dans cette chambre s'effectue à travers deux grands orifices situés au sommet du plongeur (1), immédiatement sous la bague (15). Les vis de réglage (5 et 11) permettent de calibrer la zone de passage du fluide à la sortie de la cartouche en modifiant ainsi la réponse de la suspension au cours de la phase de compression et/ou d'extension. Chaque position de réglage est identifiable par un "click". Toujours partir de la position d'amortissement maximum (vis de réglage complètement vissée dans le sens des aiguilles d'une montre) pour effectuer chaque réglage. De petites augmentations de l'amortissement produisent des effets sensibles lorsqu'elles sont effectuées au niveau des deux fourreaux.

Examinons ce qui se produit dans chaque fourreau au cours de la phase de COMPRESSION ou ALLER (voir FIG. 2). L'huile présente dans la cartouche est comprimée par le mouvement de la tige amortisseur (10) et s'écoule uniquement à travers les boutonnières de passage présentes dans le piston (4) et à travers le canal central de la vanne de fond (3).
Ce passage est régulé par la résistance opposée par les lamelles (A), situées au niveau de la partie inférieure du piston, et par la position du pointeau conique de la vis de réglage (5). Pour modifier l'amortissement au cours de cette phase, outre l'intervention sur la vis de réglage (5), il est possible de modifier la composition de l'ensemble de lamelles (A) en utilisant des éléments d'épaisseur et de diamètre différents, disponibles comme pièces détachées. Au cours cette phase une partie de l'huile, en passant à travers les canaux ouverts de la tige amortisseur (10) élimine le contraste du contre-ressort supérieur (17) et, en soulevant la lamelle (18), compense le volume de tige introduite dans la cartouche. L'huile évacuée par la cartouche passe dans une chambre externe qui communique
avec la partie supérieure du fourreau dépressurisé (voir FIG. 3A). La communication entre cette chambre et la zone supérieure du fourreau s'effectue rapidement à travers les zones de passage situées entre le bouchon du boîtier (19) et le plongeur (1) ainsi qu'à travers d'autres grands orifices situés sur la partie supérieure du bouchon boîtier. Sur la tige (9) est fixé le tampon de fond (20) avec une bague flottante externe spéciale qui, en situation de plongeon maximum (voir FIG. 3B), outre la
détermination de la fin de course du plongeur, ferme les quatre orifices de passage de l'huile au moyen du bouchon boîtier (19), en ralentissant ainsi ultérieurement la compression du fourreau.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

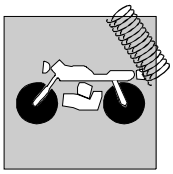


Examinons à présent qui se passe dans chaque fourreau en phase d'EXTENSION ou RETOUR. L'extension du ressort pousse le plongeur vers le bas, provoquant ainsi un appel d'huile à l'intérieur de la cartouche (voir FIG. 4). La compression du volume d'huile présent dans la chambre au dessus de la tige amortisseur (10) détermine la poussée qui ouvre les lamelles (B) situées au niveau de la partie inférieure du piston de la tige amortisseur. Pour modifier l'amortissement au cours de cette phase, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (B), comme décrit pour le piston (4). Outre le passage décrit, l'huile est poussée à l'intérieur de la tige (9) et peut s'écouler dans la chambre au dessous de la tige amortisseur en traversant la zone déterminée par la position du pointeau conique (13). La dimension de cette zone peut être modifiée en variant la position de la vis de réglage de l'extension (11). Le remplissage de la chambre en dessous de la tige amortisseur s'effectue aussi, au cours de cette phase, par le passage de l'huile à travers les boutonnières du piston (4). La poussée de l'huile élimine la résistance du contre-ressort (21) et soulève la lamelle (22), permettant ainsi le passage de la chambre externe à la chambre interne du boîtier (6).

INSTRUCTIONS GENERALES POUR UNE REVISION CORRECTE

1. Après un démontage complet, utiliser des joints neufs pour le remontage.
2. Pour le serrage de deux vis ou de deux écrous proches l'un de l'autre, suivre toujours la séquence de travail 1-2-1. Autrement dit, resserrer à nouveau la première vis (1) après avoir serré la deuxième (2).
3. Pour le nettoyage, utiliser toujours un solvant ininflammable et si possible biodégradable.
4. Avant le remontage, lubrifier avec de l'huile pour fourche tous les composants.
5. Appliquer toujours de la graisse sur les bords des joints d'étanchéité avant le remontage.
6. Utiliser uniquement des clés métrique et non en pouces. Les clés en pouces peuvent présenter des dimensions identiques à celles en millimètres mais elles peuvent endommager les vis et rendre le dévissage impossible.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



http://husqv.forumsactifs.com

INCONVENIENTS-CAUSES-REMEDES

Ce paragraphe signale quelques inconvénients susceptibles de se présenter lors de l'utilisation de la fourche, indique la cause éventuelle et suggère la façon d'y remédier. Toujours consulter ce tableau avant d'effectuer toute intervention sur la fourche.

INCONVENIENT	CAUSE	REMEDE
Fuite d'huile du joint d'étanchéité	1. Usure joint d'étanchéité	1. Remplacer
	2. Plongeur rayé	2. Remplacer le plongeur le joint d'étanchéité
	3. Bague sale	3. Nettoyer ou remplacer
Fuite d'huile du fond du fourreau	1. Joint torique de la vanne de fond endommagé	1.Remplacer
	2. Vanne de fond relâchée	2. Serrer
	3. Joint torique de la vis de réglage compression endommagé	3. Remplacer
La fourche est trop souple dans toutes les conditions de réglage	1. Niveau d'huile bas	1. Rétablir le niveau d'huile
	2. Ressort hors service	2. Remplacer le ressort
	3. Faible viscosité de l'huile	3. Changer la viscosité de l'huile
La fourche est trop dure dans toutes les conditions de réglage	1. Niveau d'huile trop élevé	1. Rétablir le niveau d'huile
	2. Viscosité huile trop élevée	2. Changer la viscosité de l'huile
La fourche ne réagit pas aux variations de réglage	1. Pointeau à l'intérieur de la tige bloqué tige	1. Nettoyer ou remplacer la
	2. Vis de réglage compression bloquée	2.Démonter et nettoyer
	2. Huile avec impuretés	2. Filtrer et remplacer l'huile
	3. Vannes amortisseur obstruées par des impuretés	3. Démonter et nettoyer
Perte de rigidité des	Bagues de glissement usées	Remplacer fourreaux

ENTRETIEN

Conseils d'entretien

Cette fourche est le résultat de nombreuses années d'expérience sur les plus importants terrains de compétitions. Bien qu'elle soit techniquement sophistiquée, elle ne nécessite pas d'interventions d'entretien particulières. Au contraire, étant donné qu'elle s'adresse aux sportifs amateurs, ces interventions sont extrêmement simples et ne nécessitent pas d'équipements spéciaux.

Opérations d'entretien général	Utilisation	
	Compétition	Horscompétition
1- Nettoyage cache-poussière: CROSS et ENDURO	Après chaque compétition	Après chaque utilisation
2- Vidange d'huile:		
CROSS	Après 6 heures	Après 20 heures
ENDURO	Après 30 heures	Après 60 heures
3- Remplacement joints d'étanchéité:		
CROSS	Après 6 heures	Après 20 heures
ENDURO	Après 30 heures	Après 60 heures
4- Purge air:		
CROSS et ENDURO	Après chaque compétition	Tous les mois

N.B.: En cas d'utilisation sur boue ou sur sable, effectuer les opérations à des intervalles inférieurs (- 30%)

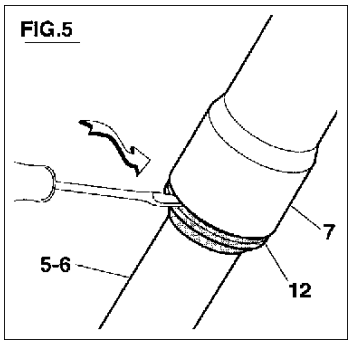
REMARQUE:Les numéros de référence de ce chapitre se réfèrent aux composants du schéma éclaté fourche page I.16.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

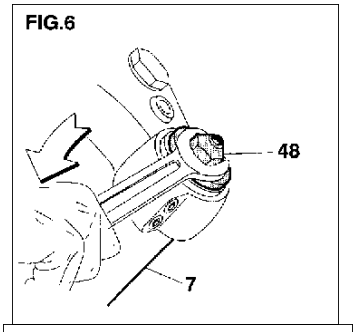
http://husqv.forumsactifs.com

1- Nettoyage cache-poussière (FIG. 5)
REMARQUES
Il est possible d'effectuer cette opération avec les fourreaux montés sur la moto. Aucun équipement particulier n'est nécessaire. Prévoir une bombe de graisse au silicone.

PROCEDURE
Nettoyer les plongeurs avant d'effectuer cette opération. A l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (12) du porte-fourreau (7) en évitant de rayer le plongeur (5-6). Abaisser le cache-poussière le long du plongeur et, avec un jet d'air comprimé, nettoyer l'intérieur du cache-poussière et le logement sur le porte-fourreau. Il est nécessaire d'éviter absolument d'utiliser des outils métalliques pour éliminer les particules de saleté. Faire effectuer une brève course aux fourreaux et ôter les éventuelles impuretés des plongeurs. Lubrifier le cache-poussière et la surface visible du joint d'étanchéité avec de la graisse au silicone. Repositionner le cache-poussière dans le porte-fourreau.



2- Vidange d'huile
REMARQUES
Il n'est pas possible d'effectuer cette opération lorsque les fourreaux sont montés
sur la moto.
Outils nécessaires: 2 clés hexagonales de 19 mm, règle ou calibre.
Couple de serrage bouchon sur tige amortisseur: 10 Nm.
Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 30 Nm.
Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.
Un bidon de 1,5 l d'huile conseillée.



VIDANGE D'HUILE

FIG.6
Avant d'enlever les fourreaux de la base et de la tête de direction, à l'aide de la clé de 19 mm, desserrer le bouchon supérieur (48) de chaque porte-fourreau (7). Enlever les fourreaux de la moto. Dévisser complètement le bouchon (48) et abaisser lentement le porte-fourreau (7) sur le plongeur (5-6).

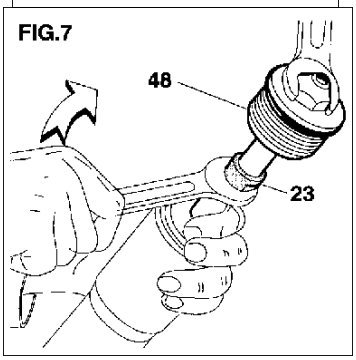


FIG.7
Comprimer le ressort (21) jusqu'à ce que le contre-écrou (23) soit accessible. En utilisant de nouveau la clé précédente, maintenir le bouchon (48) immobile puis débloquer le contre-écrou (23) à l'aide de l'autre clé de 19 mm. Dévisser complètement et enlever le bouchon (48) de l'extrémité de la tige amortisseur.

FIG. 8
Oter la cuvette de guidage ressort (20), le ressort (21) et le tube de précharge (25). Oter la tige interne de renvoi (31) de l'extrémité de la tige amortisseur (32).

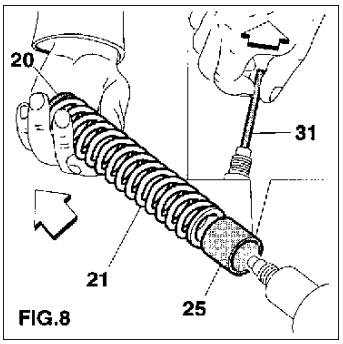
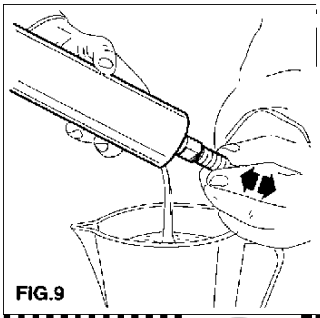


FIG. 9
Vider l'huile du fourreau. Pour faciliter la vidange de l'huile présente dans l'amortisseur interne, pomper plusieurs fois à l'aide de la tige.
ATTENTION: orienter l'extrémité du fourreau vers un conteneur afin d'éviter que le jet d'huile sous pression qui sort de la tige ne provoque des dommages à l'opérateur ainsi qu'aux personnes se trouvant à proximité. Eviter de déverser l'huile usagée dans l'environnement. En observant l'aspect, la densité et la quantité d'huile usagée, il est possible d'évaluer les conditions des éléments d'étanchéité et de glissement. Si l'huile est dense et sombre, avec des particules solides, il est nécessaire de procéder au remplacement des bagues de glissement. Si l'huile est de densité normale mais que la quantité écoulée du fourreau est nettement inférieure à la quantité prescrite, il est nécessaire de remplacer les joints d'étanchéité.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

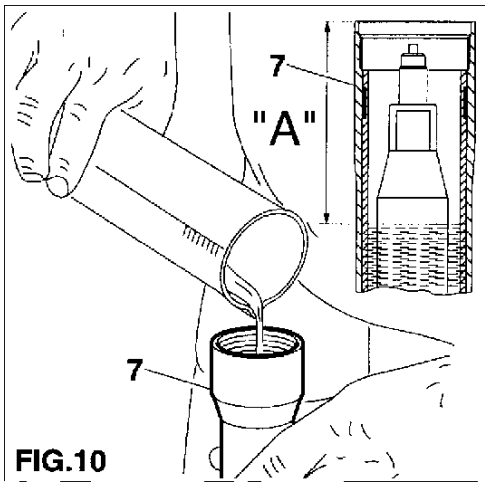


FIG.10

A = 80 mm- TE 250, SMR 250/ 400/450/510
A =90 mm- TE 450/510, TC 250/450/510

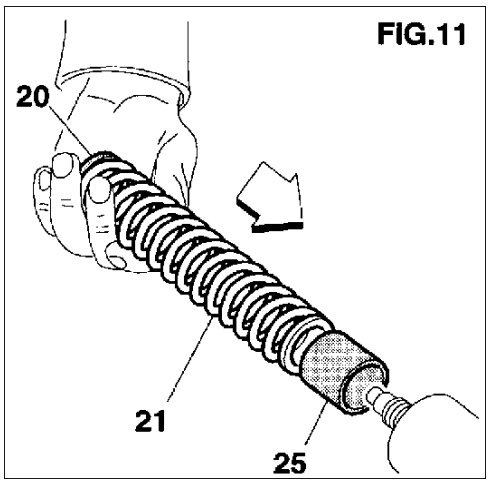


FIG.11

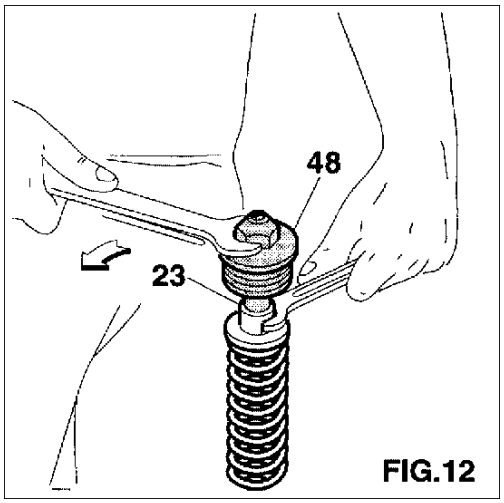


FIG.12

IMPORTANT: Au cours du nettoyage, éviter absolument d'introduire des solvants inflammables ou corrosifs, susceptibles d'endommager les joints d'étanchéité: éventuellement, utiliser un solvant non inflammable ou à point d'inflammabilité élevé. Pour évacuer complètement le solvant, souffler de l'air comprimé à l'intérieur du fourreau.

REMPLISSAGE HUILE

FIG. 10
Positionner le porte-fourreau (7) en fin de course sur le plongeur (5-6). Verser 2/3 de la quantité d'huile conseillée dans le plongeur et remplir aussi le canal interne de la tige amortisseur. Boucher la tige avec un doigt et effectuer quelques courses, en soulevant puis en poussant la tige, afin de remplir complètement l'amortisseur interne. Installer la tige interne de renvoi (31) et verser l'huile dans le plongeur en portant le niveau à la distance "A" du sommet du porte-fourreau (7) (620 cm^3). Laisser reposer quelques minutes puis contrôler de nouveau le volume d'air.
IMPORTANT: un volume d'air inférieur ou supérieur, ou un type d'huile autre que celui conseillé peuvent modifier le comportement de la fourche quelle que soit la phase.

FIG. 11
Introduire dans le fourreau, dans l'ordre suivant: le tube de précharge (25), le ressort (21) et la cuvette de guidage ressort (20).
IMPORTANT: les tubes de précharge doivent toujours être montés sous le ressort.

FIG.12
Visser manuellement le bouchon (48) sur l'extrémité de la tige amortisseur. Comprimer le ressort jusqu'à ce que le contre-écrou (23) soit accessible. En utilisant les clés de démontage, bloquer le bouchon (48) sur la tige amortisseur. Ensuite, serrer le contre-écrou (23) contre le bouchon (48).

FIG. 13
Lubrifier le joint torique (18) situé sur le bouchon (48).
Soulever le porte-fourreau (7) et l'emboîter sur le bouchon (48) en faisant attention de ne pas endommager le joint torique (18). Serrer le bouchon (48) sur le porte-fourreau (7).

3- Remplacement joints d'étanchéité
REMARQUES
Il n'est pas possible d'effectuer cette opération lorsque les fourreaux sont montés sur la moto. Outils nécessaires: 2 clés hexagonales de 19 mm, introducteur joint d'étanchéité
Code R5080AC, règle ou calibre.
Couple de serrage bouchon sur tige amortisseur: 10 Nm.
Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 30 Nm.
Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.
N° 2 joints d'étanchéité neufs.

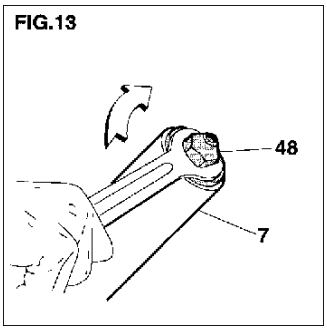


FIG.13

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

DEMONTAGE
Exécuter les opérations de la FIG.6 à la FIG. 9, indiquées au paragraphe précédent.

FIG.14
A l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (12) du sommet du portefourreau (7).

FIG. 15
Avec le même tournevis, ôter la bague de butée (11) du joint d'étanchéité (10) sur leporte-fourreau.

FIG. 16
Oter le porte-fourreau (7) du plongeur (5-6). Pour séparer les deux éléments, il est nécessaire de les tirer énergiquement. Cette opération permet d'enlever du portefourreau, le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement (8).

FIG. 17
Enlever la bague de glissement (39) du plongeur en faisant levier avec l'extrémité d'un tournevis plat introduit dans la fissure de la bague.
Ensuite, enlever du plongeur la bague de glissement (8), la cuvette (9), le joint d'étanchéité (10), la bague de butée (11) et le cache-poussière (12).
IMPORTANT: les joints d'étanchéité enlevés ne doivent plus être remontés.
Avant de procéder au remontage, vérifier les conditions des bagues de glissement: en cas de rayures ou d'égratignures, les remplacer. Contrôler le revêtement en Téflon: il doit être présent sur au moins 3/4 de la surface totale. Dans le cas contraire, le remplacer.

REMONTAGE
FIG. 18
Appliquer du ruban adhésif à l'extrémité du plongeur (5-6) afin d'éviter d'endommager les joints d'étanchéité. Sur le plongeur, introduire dans l'ordre suivant le cache-poussière (12), la bague de butée (11), le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement (8).
Enlever le ruban adhésif de l'extrémité du plongeur et éliminer les éventuels traces de colle.

FIG. 19
Introduire l'extrémité du tournevis plat dans la fissure de la bague de glissement (39) afin de l'emboîter sur le plongeur, l'accompagner manuellement dans le logement approprié sur le plongeur.

FIG. 20
Introduire délicatement le plongeur (5-6), avec la bague, dans le porte-fourreau (7). Accompagner jusqu'au contact avec le porte-fourreau, la bague de glissement (8), la cuvette (9) et le joint d'étanchéité (10).

FIG. 21
Monter sur le plongeur (5-6) l'outil introducteur Code R5080AC et, à l'aide de celui-ci pousser la bague de glissement (8), la cuvette (9) et le joint d'étanchéité dans le logement (10).

FIG. 22
Installer la bague de butée (11) en vérifiant qu'elle soit parfaitement introduite dans la gorge du porte-fourreau et en faisant très attention de ne pas rayer le flotteur. Remonter le cache-poussière (12). Procéder au remplissage de l'huile puis au remontage des éléments enlevés, comme décrit au paragraphe précédent, de la FIG. 10 à la FIG. 13.

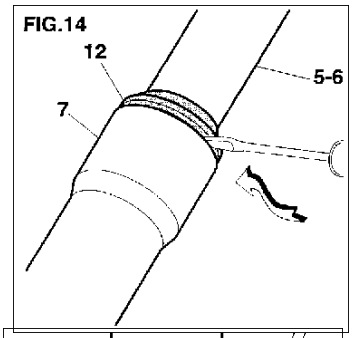
FIG.14


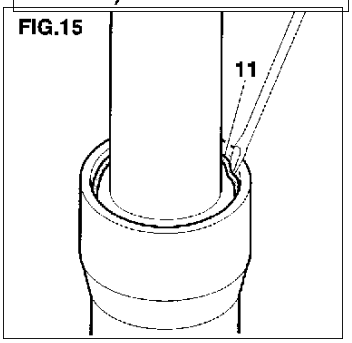
FIG.15


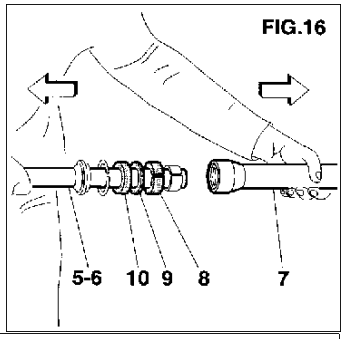
FIG.16


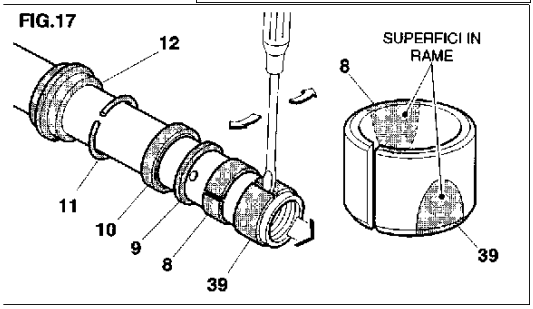
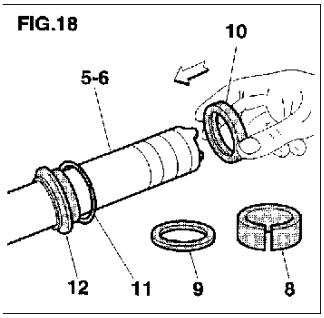
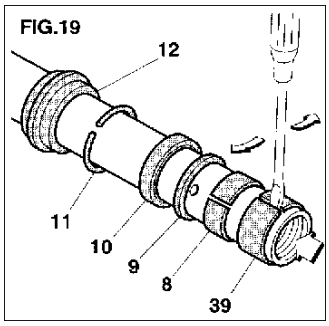
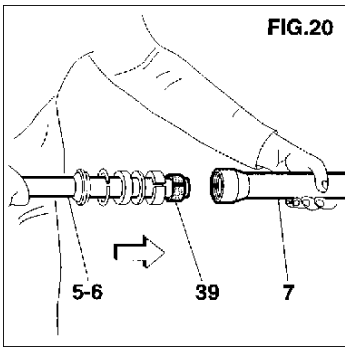
FIG.17


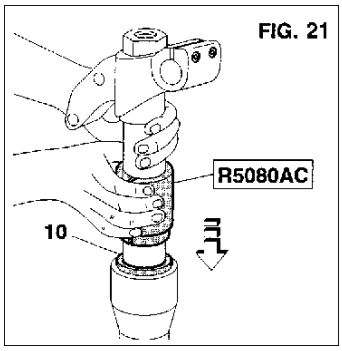
FIG.18


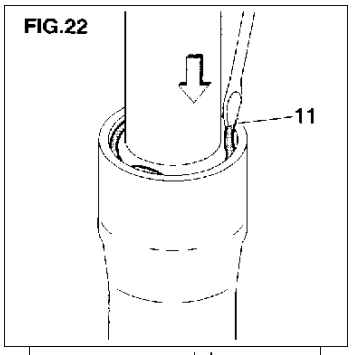
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

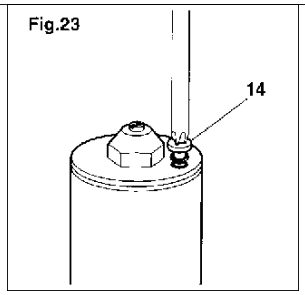
http://husqy.forumsactifs.com











4- Purge air (FIG.23)
REMARQUES
Cette opération doit être effectuée avec les fourreaux complètement détendus (roue avant soulevée du sol) et montés sur la moto.

PROCEDURE
Tous les mois, ou après chaque compétition, il est nécessaire de dévisser la vis de purge (14) située au sommet de chaque porte-fourreau afin d'évacuer la pression susceptible de se créer à l'intérieur des fourreaux.
Cette pression est générée par l'air qui peut entrer dans les fourreaux durant l'utilisation et, qui, vu la forme particulière des joints d'étanchéité, ne réussit pas à s'évacuer, provoquant ainsi un mauvais fonctionnement de la fourche.
Une fois l'opération effectuée, serrer de nouveau les vis de purge (14).

INSTALLATION
ATTENTION: L'installation de la fourche sur le châssis doit être exécutée dans le respect des spécifications du fabricant de la moto en ce qui concerne les organes de direction, de freinage ainsi que la fixation de la roue. Un montage incorrect peut nuire à la sécurité du pilote.
- Installer le porte-fourreau dans la base et dans la tête de direction en les positionnant à la même hauteur.
- Serrer les vis de fixation des porte-fourreau sur la base et sur la tête de direction au couple de 25 Nm, en suivant la procédure 1-2-1 indiquée précédemment.
- Serrer les vis de fixation de l'axe roue sur les porte-roue au couple de 10 Nm. en suivant la procédure 1-2-1.

DECOMPOSITION

REMARQUES
Les numéros de référence de ce chapitre se réfèrent aux composants du schéma éclaté fourche, page I.41. Ce chapitre explique les opérations de décomposition des fourreaux une fois enlevés de la base et de la tête de direction. Avant de procéder à la décomposition des éléments, il est nécessaire d'effectuer un nettoyage soigné des fourreaux afin d'éviter que des particules de saleté puissent endommager les surfaces de glissement ou d'étanchéité.
Outils nécessaires:
- clés hexagonales de 12-18 et 19 mm;
- clé à douille de 21 mm;
- outil de blocage boîtier amortisseur Code R5081AA;
Couple de serrage écrou sur tige et sur vis de fond: 10 Nm

1-Démontage et décomposition porte-fourreau
Pour enlever le bouchon supérieur (48) et l'écrou (21) du fourreau, effectuer les opération indiquées paragraphe "2- Vidange d'huile" du chapitre "ENTRETIEN", de la FIG. 6 à la FIG. 9. Pour séparer le porte-fourreau (7) du plongeur (5-6) et pour enlever le groupe d'étanchéité du porte-fourreau ainsi que les bagues de glissement, effectuer les opérations indiquées paragraphe "3- Remplacement joints d'étanchéité" du chapitre "ENTRETIEN", de la FIG. 14 à la FIG. 17.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

2- Décomposition plongeur FIG. 24
Bloquer le porte-roue du plongeur (5-6) dans un étau avec mâchoires de protection. Introduire l'outil Code R5081AA dans la tige amortisseur afin de bloquer la rotation du boîtier (30). Tourner l'outil pour introduire les deux emboîtements dans l'extrémité hexagonale du boîtier et l'arrêter en introduisant un goujon dans les deux orifices opposés. A l'aide de la clé à douille de 21 mm dévisser la vis de fond (47). Enlever le groupe vanne de fond (41) avec le joint torique correspondant (44).

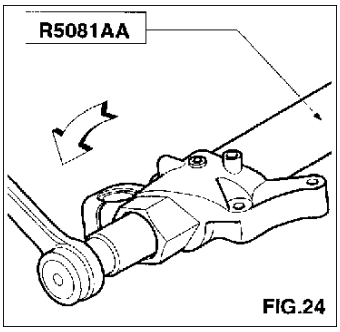


FIG.24

FIG. 25
Oter délicatement le groupe amortisseur (22) du plongeur (5.6). Dévisser et enlever le contre-écrou (23) et enlever de la tige amortisseur le guide ressort (24).

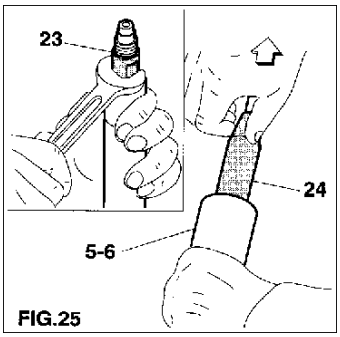


FIG.25

FIG.26
Pour pouvoir opérer sur la tige amortisseur, il est nécessaire d'enlever les composants du tampon de fin de course: maintenir la douille supérieure bloquée (26) à l'aide de la clé hexagonale de 18 mm et dévisser la douille inférieure (29) avec celle de 17 mm. Oter de la tige amortisseur la douille supérieure (26) et la bague flottante (28) du tampon de fin de course.

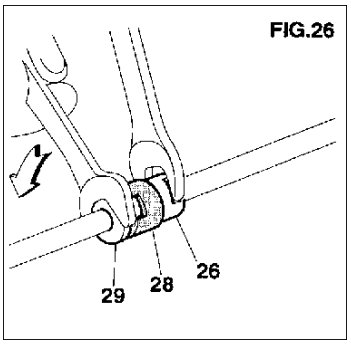


FIG.26

FIG. 27
A l'aide d'un petit tournevis, enlever la bague de butée (27) de la tige amortisseur (32). Oter de la tige, en évitant de la rayer, la bague de butée (27) et la douille inférieure (29).

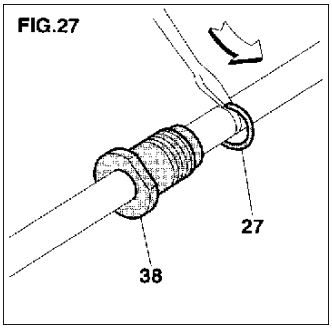


FIG.27

FIG. 28
Pousser la tige (32) dans le boîtier (30) afin d'enlever la tige amortisseur complète par le bas.

3- Modification réglage extension
FIG. 29
Dans un étau, bloquer la partie fraisée (clé 17) de la tige amortisseur (32) en évitant de serrer excessivement. A l'aide de la clé de 12 mm, dévisser l'écrou (38) de fixation de la tige amortisseur qui détermine l'amortissement au cours de la phase d'EXTENSION. Enlever tous les composants de la tige amortisseur en les positionnant selon la suite de démontage. Vérifier l'état d'usure du segment (35) du piston (36), le remplacer si nécessaire. Pour modifier le réglage d'origine, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (37). Remonter tous les composants
dans l'ordre inverse par rapport à celui de démontage. Prêter une attention particulière à l'orientation du piston (36): le côté avec boutonnières doit être opposé à l'ensemble lamelles (37). Une mauvaise orientation est susceptible de compromettre le fonctionnement de la fourche. Bloquer l'écrou (38) au couple de serrage indiqué.

4- Modification du réglage compression FIG.30
Bloquer dans un étau la partie hexagonale de la vis de fond (47) en évitant de serrer excessivement. A l'aide de la clé de 12 mm, dévisser l'écrou (42) de fixation du groupe d'amortissement en phase de COMPRESSION. Enlever tous les composants en les positionnant selon la suite de démontage Pour modifier le réglage d'origine, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (46). A l'intérieur de la vis (47) se trouve un bouchon de protection ainsi que le réglage de la compression. Eviter de
démonter ce composant; en cas de mauvais fonctionnement du réglage, remplacer la vanne de fond (41) complète. Remonter tous les composants dans l'ordre inverse par rapport à celui de démontage. Prêter une attention particulière à l'orientation du piston (45): le côté avec boutonnières doit être opposé à l'ensemble lamelles (46). Une mauvaise orientation est susceptible de compromettre le fonctionnement de la fouche. Bloquer l'écrou (42) au couple de serrage indiqué.

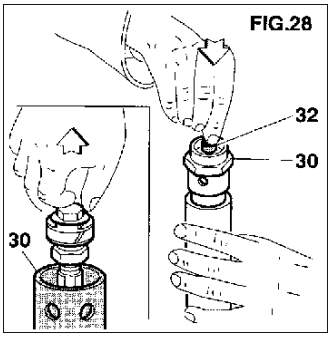
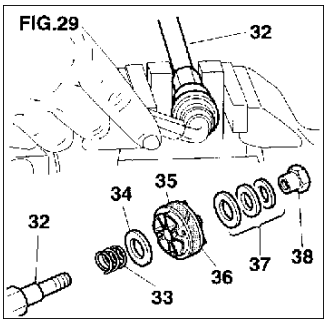
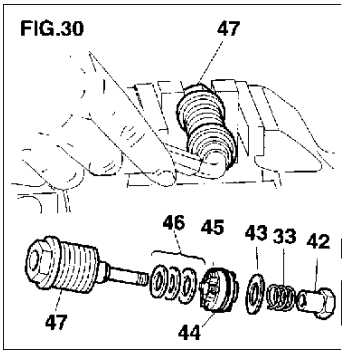


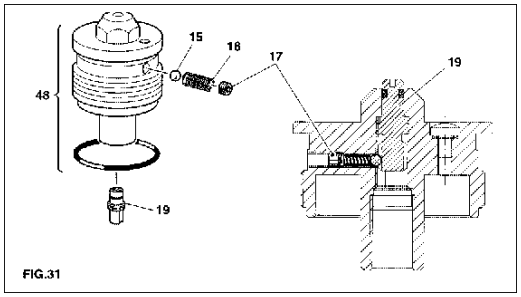
FIG.28

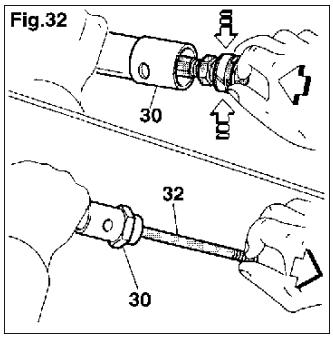
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

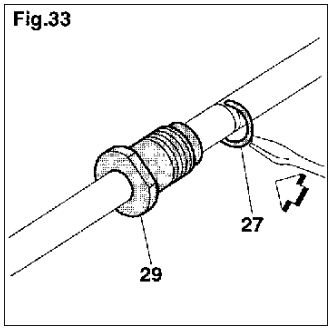
http://husqv.forumsactifs.com











5- Décomposition bouchon porte-fourreau
(FIG. 31)
A l'intérieur du bouchon (48) du porte-fourreau (7) est montée la vis de réglage (19) de la phase d'EXTENSION. Pour la séparer du bouchon, il est nécessaire de dévisser la vis sans tête (17) et d'enlever le ressort (16) ainsi que la bille (15). A l'aide d'un petite tournevis, tourner la vis de réglage (19) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle sorte du bouchon. Avant de procéder au remontage, graisser le joint torique sur la vis (19) ainsi que la bille (15). Appliquer un limiteur de filet faible sur la vis sans tête (17). Introduire la vis de réglage (19) à l'intérieur du logement du bouchon (48); la maintenir poussée et, simultanément la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée, depuis le dessus du bouchon. Introduire la bille (15) et le ressort (16) puis visser la vis sans tête sur le bouchon jusqu'au "click".

RECOMPOSITION
REMARQUES
Avant le remontage, il est nécessaire de laver soigneusement tous les composants et de les sécher à l'air comprimé. Outils nécessaires:
- clés hexagonales de 12-18 et 19 mm;
- clé à douille de 21 mm;
- outil de blocage boîtier amortisseur code R5081AA;
- introducteur joint d'étanchéité Code R5080AC.

Couple de serrage tampon de fin de course: 30 Nm.
Couple de serrage vis de fond: 50 Nm.
Couple de serrage bouchon sur tige amortisseur: 10 Nm.
Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 30 Nm.
Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.

1- Recomposition groupe amortisseur
FIG.32
Introduire la tige amortisseur dans le boîtier (30). Pour faciliter l'introduction, comprimer le segment (35) du piston (36) avec les doigts et l'emboîter dans le boîtier. Oter la tige (32) depuis la partie supérieure du boîtier (30).

FIG. 33
Introduire dans la tige (32) la douille inférieure (29) du tampon de fin de course, du côté avec prise de clé, et la porter vers le bas, jusqu'à ce qu'elle dépasse la gorge de la tige. Installer la bague de butée (27) dans la gorge de la tige (32).

FIG. 34
Positionner la douille inférieure (29) en contact avec la bague de butée (27) puis introduire dans la tige la douille flottante (28) du côté avec les canaux pour le passage de l'huile. Introduire la douille supérieure (26) et la visser sur la douille inférieure. Bloquer la douille supérieure à l'aide de la clé de 18 mm et serrer la douille inférieure au couple prescrit.

FIG. 35
Introduire dans la tige (32) le guide-ressort (24) avec la partie de diamètre inférieur. IMPORTANT: un montage incorrect du guide-ressort nuit au fonctionnement de la fourche en conditions de fin de course en compression. Visser manuellement, en fin de course, le contre-écrou (23) sur la tige amortisseur.

2- Remontage vanne de fond et groupe amortisseur
(FIG.36)
Graisser les joints toriques (44), sur le piston (45) et sur la vis de fond (47). Pousser le groupe amortisseur, précédemment assemblé, jusqu'à arriver en butée dans le plongeur puis emboîter manuellement la vanne de fond (41). Introduire l'outil Code R5081AA dans la tige pour bloquer le boîtier amortisseur (30) puis serrer la vis de fond (47) au couple prescrit.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

3- Remontage porte-fourreau sur plongeur
En ce qui concerne le remontage du groupe d'étanchéité sur le porte-fourreau et l'assemblage du porte-fourreau sur le plongeur, suivre les indications du paragraphe "3- Remplacement joints d'étanchéité" du chapitre "ENTRETIEN" de la FIG. 18 à la FIG. 22.

REGLAGE

Réglage STANDARD en compression: depuis la position complètement fermée, dévisser de 12 clicks (FIG. 37)
Réglage STANDARD en extension: depuis la position complètement fermée, dévisser de 10 click (FIG.38)

FIG. 37
Il est possible de régler le frein en COMPRESSION en agissant à l'aide d'un tournevis plat sur la vis de réglage (A) située au fond de chaque fourreau. Pour accéder à cette vis de réglage, il est nécessaire d'enlever le bouchon de protection (B). Pour modifier le positionnement de la vis, TOUJOURS partir de la position complètement fermée. Pour obtenir cette position, tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre
jusqu'au blocage. Ensuite la dévisser dans le sens contraire jusqu'à la position désirée. Chaque position de réglage est identifiée par un "click"
IMPORTANT: ne pas forcer la vis de réglage au delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

FIG. 38
Il est possible de régler le frein en EXTENSION en agissant à l'aide d'un tournevis plat sur la vis de réglage (19) située au dessus de chaque fourreau. Pour modifier le positionnement de la vis, TOUJOURS partir de la position complètement fermée. Pour obtenir cette position, tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage. Ensuite la dévisser dans le sens contraire jusqu'à la position désirée. Chaque position de réglage est identifiée par un "click"
IMPORTANT: ne pas forcer la vis de réglage au delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

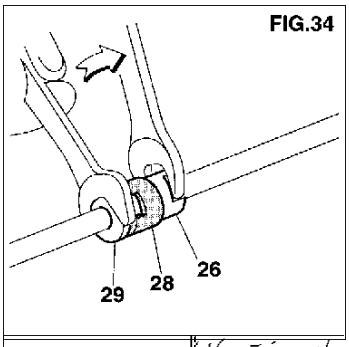


FIG.34

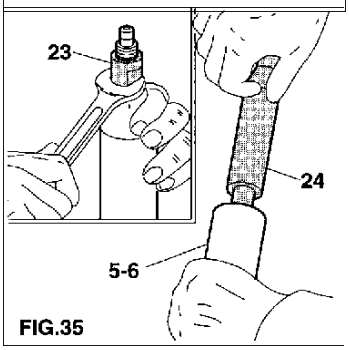


FIG.35

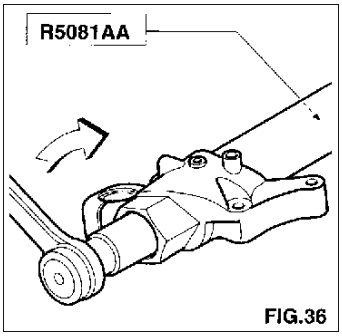


FIG.36

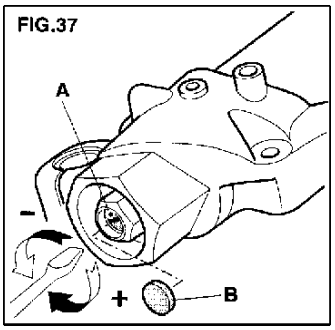


FIG.37

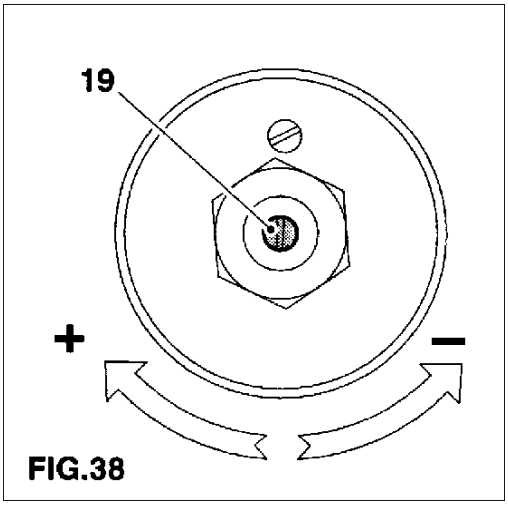


FIG.38

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ANWENDUNGS-ANLEITUNGEN DER GABEL Ø45USD

ALLGEMEINES
Telehydraulische Gabel mit gekippten Schäften und Feder zur statischen Belastung sowie Multiventil-Dämpfungssystem. Während des Verdichtungshubs erfolgt die hydraulische Dämpfung über ein Spezialventil, daß sich am Boden jedes Schaftes befindet. Während des Ausfederungshubs erfolgt sie durch Anwendung eines inneren Einsatzes in jedem Tragrohr. Jeder Schaft ist mit externen Reglern zur Einstellung des Verdichtungs- und des Ausfederungshubs versehen. Die Schraube zum internen Luftablaß befindet sich auf dem oberen Pfropfen jedes Schaftes. Gleitbuchse der schwimmenden Dämpferstange.

TRAGROHRE : aus Spezial- und hochwiderstandsfähigem Stahl mit Oberflächen- Verchromung-Behandlung.
SCHAFTHALTER : aus Alulegierung, bearbeitet mit CNC.
GLEITBUCHSE : mit Teflon-Auflage, frei von Anlaufreibung.
DICHTUNGEN : am Computer entworfene Dichtungsringe gewährleisten die maximale Dichtung während des Verdichtungshubs und die minimale Dichtung während des Ausfederungshubs.
FEDERN : aus Stahl konstanter Steigung; stehen in verschiedenen Längen und
unterschiedlichen statischen Belastungen zur Verfügung. (Siehe Tabelle).
ÖL : MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 : Spezialformel ; verhindert die Schaumbildung und hält die Viskositäts-Eigenschaften unter jeglicher Arbeitsbedingung unverändert ; frei von Anlaufreibung. Bei besonders strengen Klimas Öl MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03 benutzen.

FEDER-TABELLE
Die statische Belastung der Gabel erfolgt über die Feder, die sich im oberen Teil jedes Schaftes befindet. Durch Veränderung der Eigenschaften oder Längenänderung des kleinen, die Vorladung bestimmenden Rohres, kann ein anderes Verhalten der Federung, ohne Eingriff auf die hydraulische Beschaffenheit, erhalten werden. Die folgende Tabelle führt die Eigenschaften der verfügbaren Federn auf.

KONSTANTE K (N/mm)	CODE
4.5 (TE 250)	8000 91610
4.8 (TE 450-510)	8000 A4876
4.8 (TC 250-450-510)	8000 98789
5.0 (SMR 400-450-510)	8000 98803

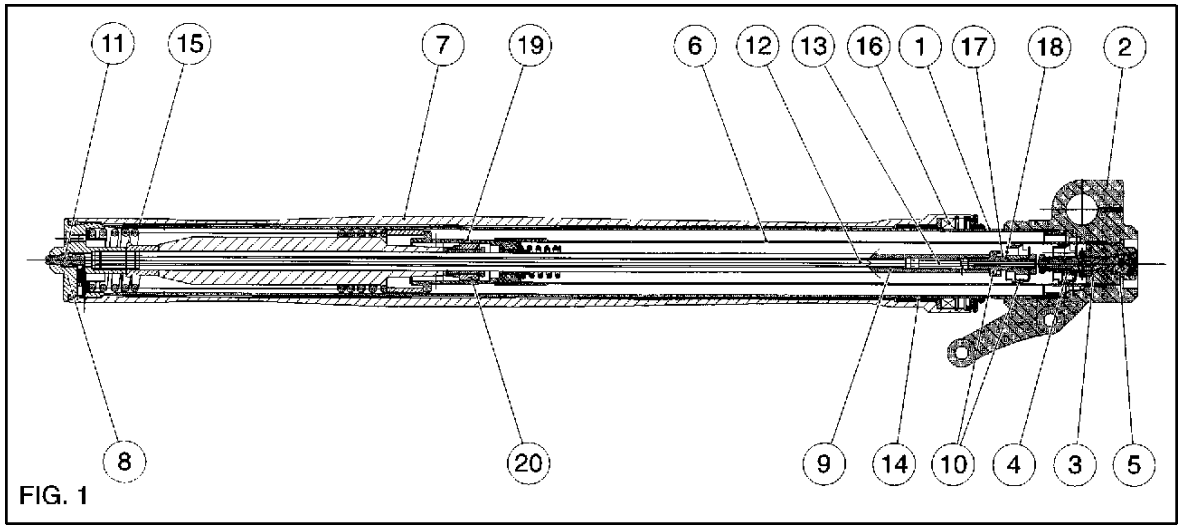


FIG. 1

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

BETRIEB

Der hydraulische Betrieb dieser Gabel wendet ein Multiventil-System an, das bereits in der vorhergehenden MAGNUM abgenommen wurde, aber es unterscheidet sich durch die gleiche Konfiguration der beiden Schäfte. Jeder Schaft bildet ein komplettes Federungssystem, auf das Bezug zu nehmen ist, wenn eine Einstellung vorgenommen wird. Zum besseren Verstehen des Betriebs der Federung wurden die sich in Bewegung befindlichen Teile, die die Räder betreffen (dunkler Hintergrund) von denen, die fest am Motorradrahmen verbunden sind (weißer Hintergrund), unterschieden. Mit Richtungspfeilen wurden die Durchläufe oder Bewegungen, die das Öl in den verschiedenen Arbeitsphasen durchführt, (siehe ABB.1) dargestellt. Der sich in Bewegung befindliche Teil jedes Schaftes besteht aus einem Tragrohr (1), das auf dem Radhalter (2) geschraubt ist. Im Schaftinnern ist das Bodenventil (3), mit Lamellen-Kolben (4) und Kompressions-Schraubregler (5) versehen, befestigt. Im Innern des Tragrohres ist das Einsatz-Gehäuse (6) befestigt. Der feste Teil am Rahmen besteht aus einem externen Schafthalter (7), der oberhalb durch den Pfropfen (8) geschlossen ist. Fest am Pfropfen (8) durch eine Stange (9) befindet sich das Pumpenelement (10) des Einsatzes (6). Auf dem Propfen ist die Ausfederungs-Einstellschraube (11) angebracht, die über eine interne Vorgelege- Stange (12), eine Kegelnadel (13), die sich gleich über dem Pumpenelement befindet, betätigt. Die Schmierung der Gleitbuchsen (14 und 15) und des Dichtungsringes (16) ist durch das Vorhandensein von Flüßigkeit in der Kammer zwischen Tragrohr (1) und Schafthalter (7) gewährleistet. Der Ölzufluß in die genannte Kammer erfolgt durch zwei große Bohrungen auf der Krone des Tragrohres (1), gleich unter der Buchse (15). Über die Schraubregler (5 und 11) besteht die Möglichkeit, die Durchlauffläche der Flüßigkeit aus dem Einsatz einzustellen, wodurch das Ansprechen der Federung in der Kompressionsphase und/oder Ausfederung verändert werden kann. Jede Einstellposition ist durch ein “Klick” erkennbar. Immer von der Position der maximalen Dämpfung (Regler vollkommen im Uhrzeigersinn aufgeschraubt) zur Durchführung jeder Einstellung, ausgehen. Kleine Erhöhungen der Dämpfung erzeugen empfindliche Wirkungen, wenn sie auf beiden Schäften durchgeführt werden.

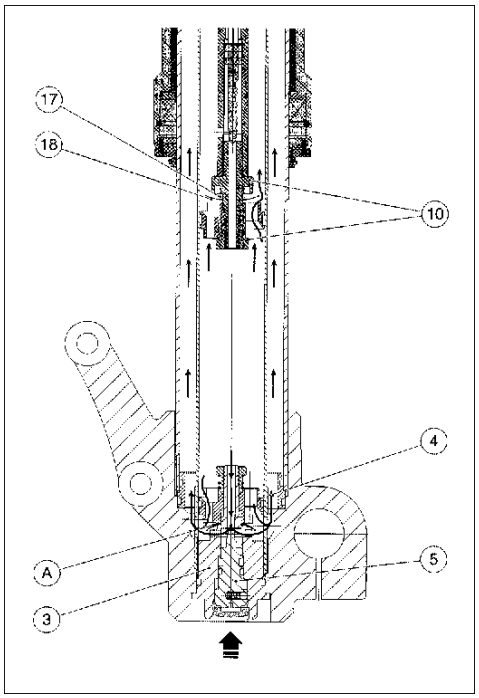


FIG.3A

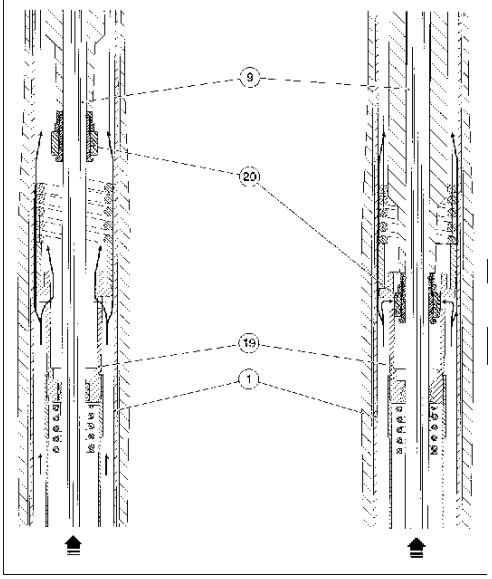
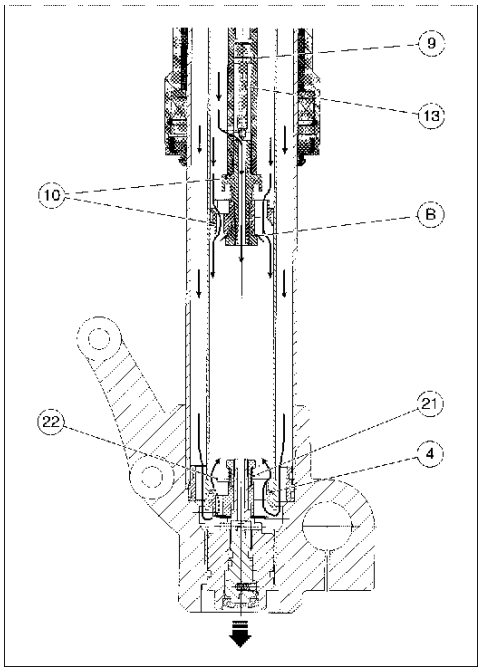


FIG.3B

Sehen wir, was in jedem Schaft in der KOMPRESSIONS- oder GANGPHASE (siehe ABB. 2) geschieht. Das im Einsatz vorhandene Öl wird durch die Bewegung des Pumpenelements (10) komprimiert und findet nur durch die im Kolben (4) vorhandenen Durchlauf-Langlöcher und durch den zentralen Kanal des Bodenventils (3) Auslaß. Dieser Durchlauf wird durch den von den Lamellen (A) geleisteten Widerstand, die sich unterhalb des Kolbens befinden und von der Position des kegelförmigen Stösselschaftes der Einstellschraube (5) eingestellt. Zur Veränderung der Dämpfung in dieser Phase, außer dem Eingriff auf die Einstellschraube (5), kann die Zusammensetzung des Lamellenpakets (A) durch Anwendung von Elementen unterschiedlicher Dicke und Durchmesser, die als Ersatzteile zur Verfügung stehen, verändert werden. In dieser Phase überwindet ein Teil des Öls, das durch die offenen Kanäle des Pumpenelements fließt, den Widerstand der oberen Gegenfeder (17) und gleicht durch Anheben der Lamelle (18) das Volumen der in den Einsatz eingefahrenen Stange aus. Das aus dem Einsatz fließende Öl läuft in eine externe Kammer, die mit dem oberen Teil des vom Druck abgelassenen Schaftes in Verbindung steht. Die Verbindung zwischen dieser Kammer und dem oberen Bereich des Schaftes erfolgt schnell durch die zwischen dem Kapsel-Pfropfen (19) und dem Tragrohr (1) vorhandenen Durchlauf-Flächen und durch vier große Löcher auf dem oberen Teil des Kapsel-Pfropfens. Auf der Stange (9) ist der Bodenstopfen (20) mit einem schwimmenden Spezial-Außenring befestigt, der im Zustand der maximalen Senkung (siehe ABB. 3B), nicht nur das Schaft-Hubende bestimmt sondern auch die vier Öldurchlauflöcher durch den Kapsel-Pfropfen (19) verschließt und weiterhin das Einfedern des Schaftes verzögert.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



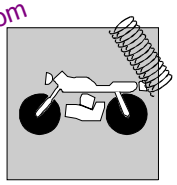
Jetzt sehen wir, was in jedem Schaft in der AUSFEDERUNGS- oder RÜCKKEHRPHASE geschieht. Die Ausdehnung der Feder drückt das Tragrohr nach unten und bestimmt eine Ölerfordernis im Innern des Einsatzes (siehe ABB. 4). Die Kompression der in der Kammer über dem Pumpenelement (10) vorhandenen Ölmenge bestimmt den Schub, der die Lamellen (B), auf dem unteren Teil des Kolbens des Pumpenelements, öffnet. Zur Änderung der Dämpfung in dieser Phase ist es möglich, das Lamellenpaket (B), wie für den Kolben (4) beschrieben, zu verändern. Außer des beschriebenen Durchlaufs wird das Öl im Innern der Stange (9) vorgeschoben und kann in die untere Kammer vom Pumpenelement, durch den von der Stellung der Kegelnadel (13) bestimmten Bereich fließen. Die Größe dieser Fläche kann durch Änderung der Position der Ausfederungs-Einstellschraube (11) geändert werden. Die Füllung der unteren Kammer vom Pumpenelement erfolgt in dieser Phase auch durch den Öldurchlauf durch die Langlöcher des Kolbens (4). Der Öldruck überwindet den Widerstand der Gegenfeder (21), hebt die Lamelle (22) an und gestattet den Durchlauf von der Außenkammer zur Innenkammer der Kapsel (6).

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN FÜR EINE RICHTIGE ÜBERPRÜFUNG

1. Nach einem kompletten Ausbau, für den Wiedereinbau immer neue Dichtungen benutzen.
2. Zum Anziehen zweier naheliegender Schrauben oder Muttern, immer die Sequenz 1-2-1 anwenden, d.h., die erste Schraube (1) erneut anziehen, nachdem die zweite Schraube (2) angezogen wurde.
3. Für die Reinigung nicht entzündbare und vorzugsweise biologisch abbaubare Lösemittel benutzen.
4. Vor dem Wiedereinbau immer alle Teile in entsprechender Berührung mit Gabelöl schmieren.
5. Auf die Lippen der Dichtungsringe immer vor dem Wiedereinbau Fett anbringen.
6. Nur metrische Schlüssel und nicht in Zoll benutzen. Die Schlüssel mit Zollmaßen können ähnliche Abmessungen als jene in Millimeter haben, können aber die Schrauben beschädigen und das Ausschrauben unmöglich machen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



STÖRUNGEN-URSACHEN-BEHEBUNGEN

Dieser Pragraph enthält einige Störungen, die während der Gabelanwendung auftreten können, zeigt die Ursachen an, die sie hervorgerufen haben
können und schlägt eventuelle Behebungen vor. Immer in dieser Tabelle nachsehen, bevor auf die Gabel eingegriffen wird.

STÖRUNG	URSACHE	BEHEBUNG
Ölverlust aus Dichtungsring	1. Dichtungsring-Verschleiß	1. Auswechseln
	2. gerieftes Tragrohr	2. Rohr und Dichtungsring auswechseln
	3. verschmutzter Ring	3. Reinigen und auswechseln
Ölverlust aus Schaftboden	1. Defekte OR-Dichtung des Bodenventils	1. Auswechseln
	2. Gelockertes Bodenventil	2. Anziehen
	3. Defekte OR-Dichtung der Kompressions-Einstell-Schraube	3. Auswechseln
Die Gabel erweist sich als zu weich in jedem Einstell-Zustand	1. Niedriger Ölstand	1. Ölstand wiederherstellen
	2. Feder außer Betrieb	2. Feder austauschen
	3. zu niedrige Öl-Viskosität	3. Öl-Viskosität wechseln
Die Gabel erweist sich als zu hart in jedem Einstell-Zustand	1. zu hoher Ölstand	1. Ölstand wiederherstellen
	2. zu hohe Öl-Viskosität	2. Öl-Viskosität wechseln
Die Gabel reagiert nicht auf die Regler-Veränderungen	1. Nadel im Inneren der Stange blockiert	1. Die Stange reinigen und austauschen
	2. Kompressions-Einstell-schraube blockiert	2. Ausbauen und reinigen
	2. Öl mit Fremdstoffe	2. Reinigen und Öl wechseln
	3. Dämpferventil durch Fremdstoffe verstopft	3. Ausbauen und reinigen
Steifheitsverlust der Schäfte	Gleitbuchse abgenutzt	Auswechseln.

WARTUNG

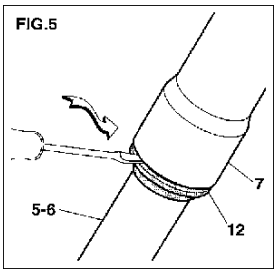
Ratschläge für die Wartung
Diese Gabel ist das Ergebnis jahrelanger Erfahrung auf allen wichtigen Wettrennplätzen. Obgleich es sich um ein technisch sofistiziertes Produkt handelt, bedarf es keiner besonderen Wartungseingriffe. In Anbetracht der ausschließlichen Benutzung bei Wettrennen, für welche die Gabel vorgesehen ist, sind diese Eingriffe von extremer Einfachheit und bedürfen keiner Spezialwerkzeuge.

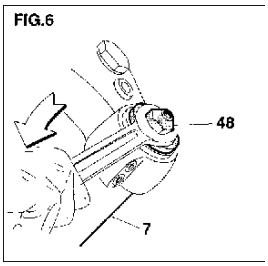
Allgemeine Wartungsvorgänge	Benutzung	
	Wettrennen	Nicht-Wettrennen
1. Staubabschaber-Reinigung CROSS, ENDURO	Nach jedem Wettrennen	Nach jeder Benutzung
2. Ölwechsel: CROSS	Nach 6 Stunden	Nach 20 Stunden
2. Ölwechsel: ENDURO	Nach 30 Stunden	Nach 60 Stunden
3. Dichtungsringwechsel: CROSS	Nach 6 Stunden	Nach 20 Stunden
3. Dichtungsringwechsel: ENDURO	Nach 30 Stunden	Nach 60 Stunden
4. Luftablaß: CROSS, ENDURO	Nach jedem Wettrennen	Monatlich

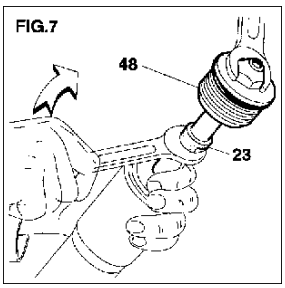
ANMERKUNG : Bei Benutzung auf Schlamm oder Sand sind die Vorgänge in kürzeren Intervallen (-30 %) durchzuführen.
HINWEIS : Die Referenznummern dieses Kapitels beziehen sich auf die Komponenten der Gabel-Zeichnung auf Seite I.16.

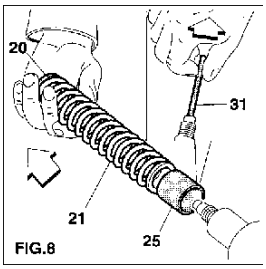
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

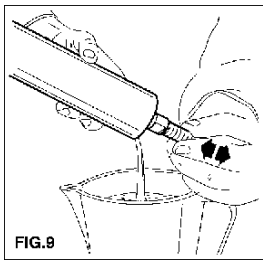
http://husqv.forumsactifs.com











1-Staubabschaber-Reinigung (ABB. 5)
HINWEIS
Dieser Vorgang ist bei auf dem Motorrad montierten Schäften möglich.
Es sind keine Spezial-Werkzeuge erforderlich.
Silikon-Fett-Spray zur Hand haben.

VERFAHREN
Die Tragrohre vor der Ausführung dieses Vorgangs reinigen. Mit einem kleinen Schraubenzieher den Staubabschaber (12) vom Schafthalter (7) abziehen. Es ist zu verhindern, das Tragrohr (5-6) zu ritzen. Den Staubabschaber längs des Tragrohres herunterziehen und mit einem Druckluftstrahl das Innere des Staubabschabers und den Schafthaltersitz reinigen. Auf keine Fälle Metall- Werkzeuge zur Entfernung der Schmutzpartikel benutzen. Die Schäfte einen kurzen Hub ausführen lassen und von den Tragrohren die eventuelle Verunreinigungen
entfernen. Den Staubabschaber und die sichtbare Fläche des Dichtungsrings mit Silikon-Fett schmieren. Den Staubabschaber wieder in den Schafthalter einsetzen.
2-Ölwechsel
HINWEIS
Dieser Vorgang ist nicht bei auf dem Motorrad montierten Schäften durchführbar.
Erforderliche Werkzeuge : Zwei 19 mm Sechskantschlüssel, Lineal oder Lehre.
Anzugsmoment des Propfens auf der Dämpferstange : 10 Nm.
Anzugsmoment der Gegenmutter auf dem Pfropfen : 30 Nm.
Anzugsmoment des Pfropfens auf dem Schafthalter : 25 Nm
1,5 l Dose des vorgeschriebenen Öls.

ÖLABLASS
ABB. 6
Vor der Entnahme der Schäfte aus dem Lenkboden und aus dem Lenkkopf, mit einem 19mm Schlüssel den oberen Pfropfen (48) jedes Schafthalters (7) lösen. Die Schäfte aus dem Motorrad entnehmen.
Den Pfropfen (48) komplett ausschrauben und den Schafthalter (7) langsam nach unten auf das Tragrohr (5-6) drücken.

ABB.7
Die Feder (21) zusammendrücken, bis die Gegenmutter (23) zugänglich wird. Den vorher benutzten Schlüssel erneut anwenden, den Pfropfen (48) festhalten und dann die Gegenmutter (23) mit dem anderen 19 mm Schlüssel lösen. Vollständig ausschrauben und den Pfropfen (48) aus dem Dämpferstangenende entfernen.

ABB.8
Den Federführungs-Teller (20) , die Feder (21) und das Vorladeröhrchen (25) abziehen. Vom Dämpferstangenende (32) die interne Vorgelegestange (31) abziehen.

ABB.9
Das im Schaft-Innern befindliche Öl ablassen. Zur Erleichterung des Ablaßes des im Dämpfer-Innern vorhandenen Öls mit der Stange mehrmals pumpen. ACHTUNG : Das Schaftende gegen einen Behälter richten, damit das aus der Stange abgelassene, unter Druck stehende Öl dem Bediener oder Nahestehenden keinen Schaden zufügt. Das verbrauchte Öl nicht in der Umgebung vergießen. Bei Betrachtung des Aussehens, der Dichte und der Menge des verbrauchten Öls können die Zustände der Dichtungs- und Führungselemente bewertet werden. Erweist sich das Öl als dick und dunkel und sind feste Partikel vorhanden ist es erforderlich, die Führungsbuchse auszutauschen. Hat das Öl eine normale Dichte, aber die aus dem Schaft ausgetretene Menge ist viel geringer als die vorgeschriebene, ist es erforderlich, die Dichtungsringe auszutauschen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

WICHTIG : Es ist absolut zu vermeiden, zur Reinigung entzündbare oder korrosive Lösemittel, die die Dichtungen beschädigen könnten, zu verwenden. Eventuell ein nicht entzündbares Lösemittel oder eines mit hohem Flammpunktprüfer benutzen. Zur vollständigen Entfernung des Lösemittels, das Schaftinnere mit Druckluft ausblasen.

ÖLAUFFÜLLUNG

ABB. 10
Den Schafthalter (7) auf dem Tragrohr (5-6) zum Hubende bringen.
2/3 der vorgeschriebenen Öl-Menge in das Tragrohr füllen und ebenfalls den Innenkanal der Dämpfer-Stange füllen. Die Stange mit einem Finger zuhalten und einige Hube, unter Heben und anschließendem Drücken der Stange, zur kompletten Auffüllung des internen Dämpfers, durchführen.
Die interne Vorgelege-Stange (31) einbauen, Öl in das Tragrohr füllen und den Stand auf Entfernung "A" vom Schafthalterende (7) bringen. Für einige Minuten ruhen lassen und erneut das Luftvolumen überprüfen.
WICHTIG : ein niedrigeres oder höheres Luftvolumen oder ein anderer als der vorgeschriebene Öltyp können das Verhalten der Gabel in jeder Phase verändern.

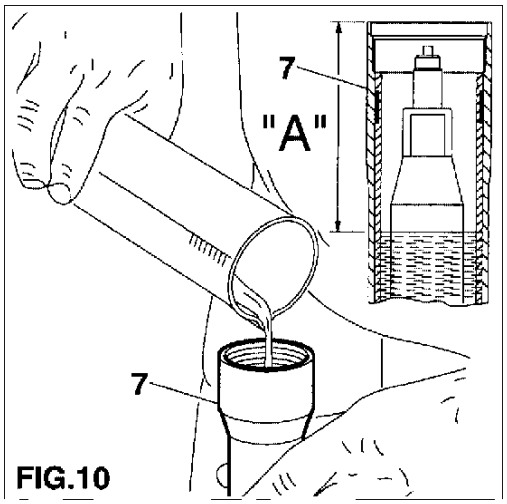


FIG.10

A = 80 mm- TE 250, SMR 400/450/510
A =90 mm- TE 450/510, TC 250/450/510

ABB. 11
In der folgenden Reihenfolge in den Schaft einsetzen : das Vorladeröhrchen (25, die Feder (21) und den Federführungs-Teller (20).
WICHTIG : Die Vorlade-Röhrchen müssen immer unter der Feder montiert werden.

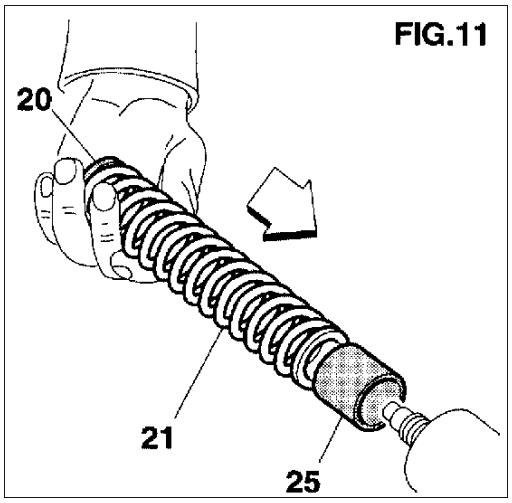


FIG.11

ABB. 12
Den Pfropfen (48) manuell auf dem Dämpferstangen-Ende montieren.
Die Feder zusammendrücken, damit die Gegenmutter (23) zugänglich wird.
Mit dem Ausbau-Schlüssel den Pfropfen (48) auf der Dämpferstange befestigen. Dann die Gegenmutter (23) gegen den Pfropfen (48) anziehen.

ABB. 13
Die OR-Dichtung auf dem Pfropfen (48) schmieren. Den Schafthalter (7) anheben und auf den Pfropfen (48) ansetzen, unter Beachtung, die OR-Dichtung (19) nicht zu beschädigen. Den Pfropfen (48) auf den Schafthalter (7) festschrauben.

3. Austausch der Dichtungsringe
HINWEIS
Dieser Vorgang ist bei auf dem Motorrad montierten Schäften nicht möglich.
Erforderliche Werkzeuge : zwei 19 mm Sechskantschlüssel, Dichtungsringeinsetzer
Cod. R5080AC, Lineal oder Lehre.
Anzugsmoment Pfropfen auf Dämpferstange : 10 Nm
Anzugsmoment Gegenmutter auf Pfropfen : 30 Nm
Anzugsmoment Pfropfen auf Schafthalter : 25 Nm
Nr. 2 neue Dichtungsringe

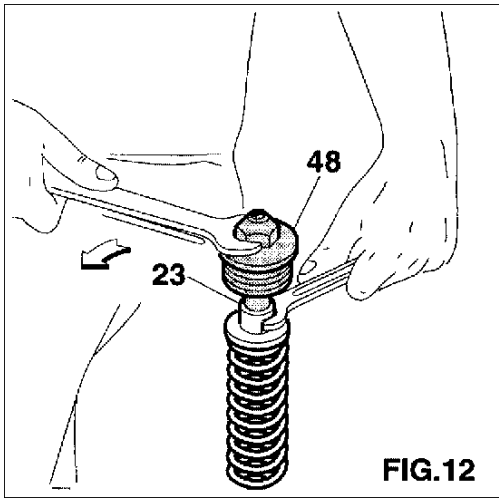


FIG.12

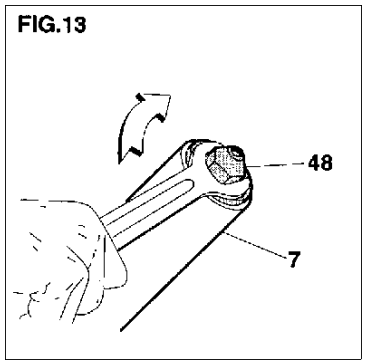


FIG.13

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FIG.14

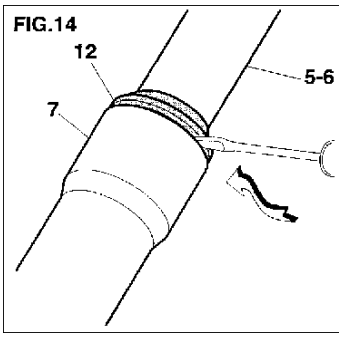


FIG.15

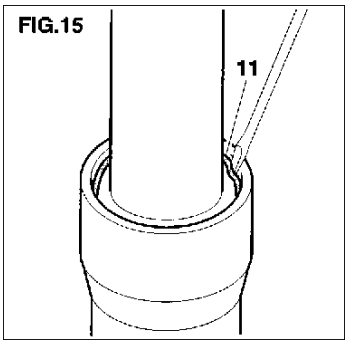


FIG.16

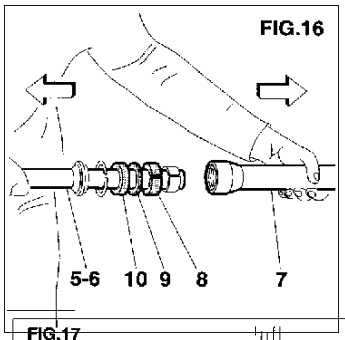


FIG.17

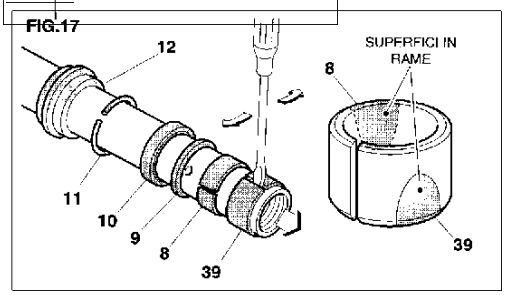
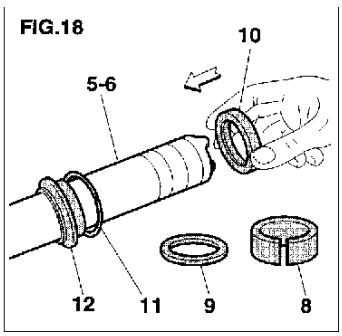


FIG.18



AUSBAU

Die im vorhergehendem Paragraph angegebenen Vorgänge von ABB.6 bis ABB. 9 ausführen.

ABB.14

Mit einem kleinen Schraubenzieher den Staubabschaber (12) vom Endstück des Schafthalters (7) abziehen.

ABB.15

Mit dem gleichen Schraubenzieher den Befestigungsring (11) des Dichtungsringes (10) auf dem Schafthalter abziehen.

ABB.16

Den Schafthalter (7) vom Tragrohr (5-6) abziehen. Zur Trennung der beiden Elemente ist es erforderlich, diese kräftig zu ziehen. Mit diesem Vorgang werden vom Schafthalter der Dichtungsring (10), der Teller (9) und die Führungsbuchse (8) entfernt.

ABB.17

Die Führungsbuchse (39) vom Tragrohr, durch Heben mit einer flachen, in den Buchsenschlitz eingesetzten Schraubenzieherspitze, abnehmen. Anschließend vom Tragrohr die Führungsbuchse (8), den Teller (9), den Dichtungsring (10), den Befestigungsring (11) und den Staubabschaber (12) abnehmen.

WICHTIG : Die abgenommenen Dichtungsringe dürfen nicht wieder montiert werden. Vor dem Wiedereinbau, die Zustände der Führungsbuchsen überprüfen. Falls sie gerieft oder zerkratzt sind, austauschen. Die Teflon-Auflage überprüfen : sie muß wenigstens auf 3 / 4 der gesamten Fläche vorhanden sein. Andernfalls austauschen.

WIEDEREINBAU

ABB. 18

An der Spitze des Tragrohrs (5-6) einen Klebstreifen anbringen, damit eine Beschädigung der Dichtungen vermieden wird. Auf dem Tragrohr in folgender Reihenfolge einsetzen : den Staubabschaber (12), den Befestigungsring (11) ; den Dichtungsring (10), den Teller (9) und die Führungsbuchse (8). Den Klebstreifen von der Tragrohrspitze abnehmen und eventuelle Klebstoffspuren beseitigen.

ABB. 19

Die Spitze eines flachen Schraubenziehers in den Schlitz der Führungsbuchse (39) zur Ansetzung auf dem Tragrohr einsetzen : manuell in den dazu vorgesehenen Sitz auf dem Rohr führen.

ABB. 20

Vorsichtig das Tragrohr (5-6) mit der Buchse in den Schafthalter (7) einsetzen. Die Führungsbuchse (8), den Teller (9) und den Dichtungsring (10) bis zur Berührung des Schafthalter begleiten.

ABB. 21

Auf dem Tragrohr (5-6) das Einsetz-Werkzeug Cod. R5080AC montieren und mit diesem die Führungsbuchse (8), den Teller (9) und den Dichtungsring (10) in Sitz drücken.

ABB.22

Den Befestigungsring (11) einsetzen und überprüfen, daß er perfekt in der Rinne des Schafthalters eingesetzt ist. Sorgfältig darauf achten, daß das Tragrohr nicht geritzt wird. Den Staubabschaber (12) wieder einbauen. Zur Öl-Einfüllung und zum Wiedereinbau der ausgebauten Elemente, wie im vorhergehendem Paragraph von ABB. 10 bis ABB.13 beschrieben, vorgehen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

4. Luft-Auslaß (ABB. 23)
HINWEIS
Dieser Vorgang muß immer bei komplett ausgestreckten, auf dem Motorrad montierten Schäften, (mit vom Boden abgehobenem Vorderrad) erfolgen .

VERFAHREN
Monatlich oder nach jedem Wettrennen ist es erforderlich, die Ablaßschraube (14) auf der Spitze jedes Schafthalters aufzuschrauben, um den Druck, der sich in den Schäften bilden kann, abzulassen. Dieser Druck wird durch die Luft erzeugt, die in die Schäfte während der Benutzung eintreten kann und die, wegen der besonderen Gestaltung der Dichtungsringe, nicht austreten kann und eine Störung der Gabel
verursacht. Nach beendetem Vorgang die Ablaßschrauben (14) erneut anziehen.

EINBAU
ACHTUNG : Der Einbau der Gabel auf dem Rahmen muß immer unter Beachtung der Merkmale des Motorrad-Herstellers erfolgen, soweit es die Lenk- Brems- und Radbefestigungs-Elemente betrifft. Ein unrichtiger Einbau kann die Sicherheit und Unversehrtheit des Piloten in Frage stellen.
- Den Schafthalter in den Lenk-Boden und -Kopf einsetzen und in der gleichen Höhe ausrichten.
-Die Befestigungsschrauben des Schafthalters auf dem Lenk-Boden und -Kopf mit einem Drehmoment von 25 Nm anziehen, unter Beachtung des vorher beschriebenen 1-2-1-Verfahrens.
-Die Befestigungsschrauben des Radstiftes auf den Radhaltern mit einem Drehmoment von 10 Nm, mit 1-2-1-Verfahren, anziehen.

ZERLEGUNG
HINWEIS
Die Referenzzahlen dieses Kapitel beziehen sich auf die Komponenten der Gabel- Zeichnung, die auf Seite dargestellt ist. In diesem Kapitel werden die Zerlegungsvorgänge der bereits aus dem Lenk-Boden
und -Kopf entnommenen Schäften angegeben. Vor der Zerlegung der Elemente ist eine sorgfältige Reinigung der Schäfte erforderlich, damit verhindert wird, daß Schmutzteilchen die Gleit- oder die Dichtungsflächen beschädigen können.

Erforderliche Werkzeuge :
- 12mm - 18mm und 19 mm Sechskantschlüssel
- 21 mm Buchsenschlüssel
- Werkzeug zur Befestigung des Dämpfergehäuses Cod. R5081AA ;
Anzugsmoment Mutter auf Stange und auf Bodenschraube : 10 Nm.

1-Ausbau und Zerlegung des Schafthalters
Zur Abnahme des oberen Pfropfens (48) und der Feder (21) vom Schaft sind die Vorgänge, wie in Paragraph “2 Ölwechsel” des Kapitels “WARTUNG” von ABB. 6 bis ABB. 9 angegeben, auszuführen. Zur Trennung des Schafthalters (7) vom Tragrohr (5-6) und zur Entfernung der Dichtungsgruppe vom Schafthalter und den Führungsbuchsen, sind die Vorgänge, wie in Paragraph “3 - Austausch der Dichtungsringe” des Kapitels “WARTUNG” von ABB.14 bis ABB.17 angegeben, durchzuführen.

FIG.19

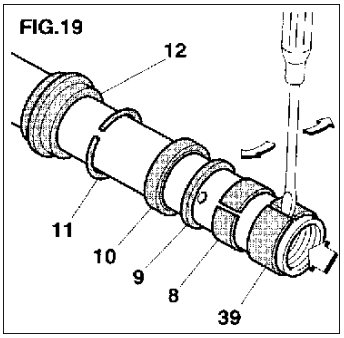


FIG.20

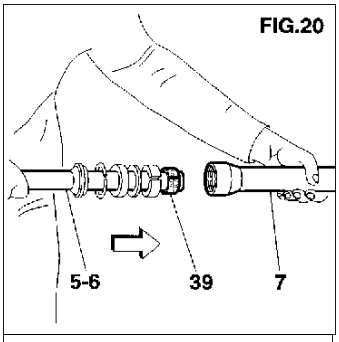


FIG. 21

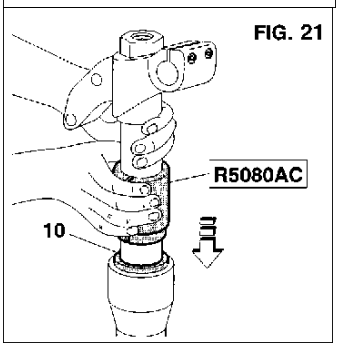


FIG.22

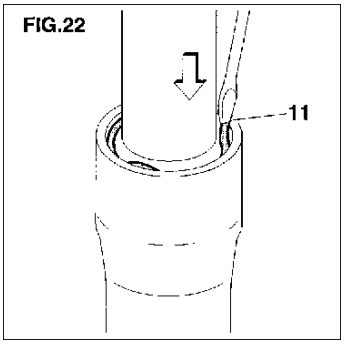
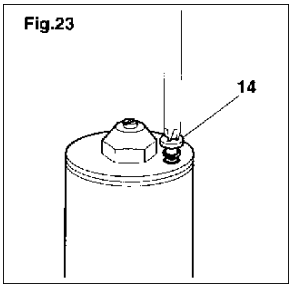


Fig.23



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

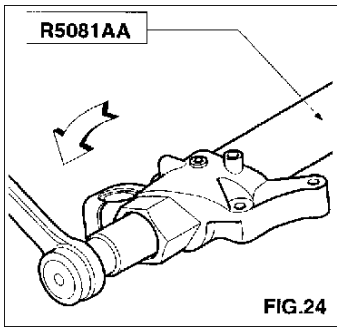


FIG.24

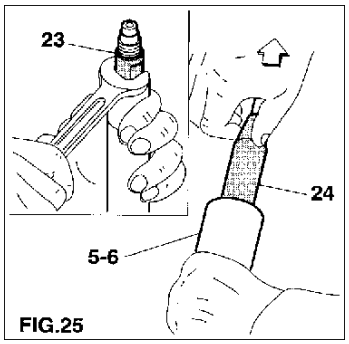


FIG.25

FIG.26

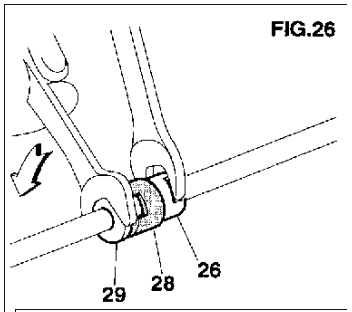
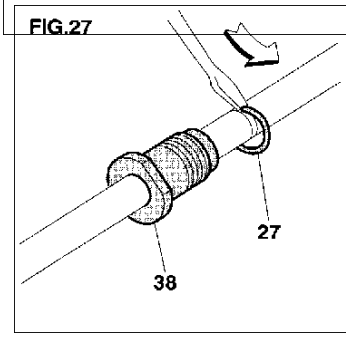
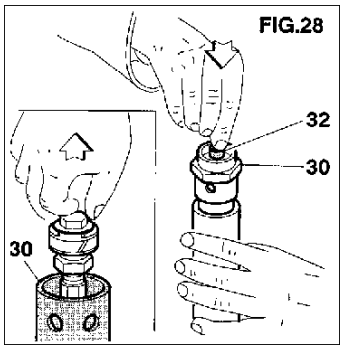


FIG.27





2- Zerlegung des Tragrohres (ABB. 24)
Den Radhalter des Tragrohres (5-6) in einem Schraubstock mit Schutzbacken einspannen. Das Werkzeug Cod. R5081AA in die Dämpferstange zur Blockierung der Drehung des Gehäuses (30) einsetzen. Das Werkzeug zum Einfügen der beiden Kupplungen in das Sechskant-Endstück des Gehäuses drehen, es durch Einsetzen eines Stiftes in die beiden dazu vorgesehenen Bohrungen, anhalten. Mit dem 21 mm Buchsenschlüssel die Bodenschraube (47) ausschrauben. Die Bodenventilgruppe (41) mit der entsprechenden OR-Dichtung (44) abnehmen.
ABB. 25
Vorsichtig die Dämpfergruppe (22) aus dem Tragrohr (5-6) ziehen. Die Gegenmutter (23) lösen und abnehmen und aus der Dämpferstange die Federführung (24) abziehen.
ABB. 26
Um auf dem Pumpenelement vom Dämpfer arbeiten zu können, ist es erforderlich, die Komponenten des Anschlagpuffers zu entfernen : die obere Buchse (26) mit einem 18 mm Sechskantschlüssel festhalten und die untere Buchse (29) mit einem 17 mm Sechskantschlüssel ausschrauben. Von der Dämpferstange die obere Buchse (26) und die Schwebebuchse (28) des Anschlagpuffers abziehen.
ABB.27
Mit einem kleinen Schraubenzieher den Befestigungsring (27) von der Dämpferstange (32) abziehen. Von der Stange, ohne diese zu riefeln, den Befestigungsring (27) und die untere Buchse (29) abnehmen.
ABB. 28
Zum Abziehen des gesamten Pumpenelements von unten, die Stange (32) in das Gehäuse (30) drücken.

3- Änderung der Ausfederungs-Eichung (ABB. 29)
Den gefrästen Teil (Schlüssel 17) der Dämpferstange (32) im Schraubstock einspannen und verhindern, nicht zu stark zu klemmen. Mit dem 12 mm Schlüssel die Befestigungsmutter (38) des Pumpenelements, das die Dämpfung in der AUSFEDERUNGS-Phase bestimmt, ausschrauben. Die Komponenten des Pumpenelements abziehen und in der Reihenfolge des Ausbaus anordnen. Den Verschleißzustand des Kolbenrings (35) des Kolbens (36) überprüfen ; falls beschädigt, austauschen. Zur Änderung der Original-Eichung kann das Lamellenpaket
(37) verändert werden. Alle Komponenten in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Besonders die Ausrichtung des Kolbens (36) beachten ; die Seite mit den Langlöchern muß entgegengesetzt zum Lamellenpaket (37) sein. Eine falsche Ausrichtung könnte die Gabelfunktion beeinträchtigen. Die Mutter (38) mit dem vorgeschriebenem Anzugsmoment festschrauben.

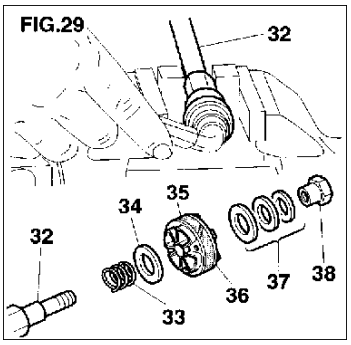
4- Änderung der Kompressions-Eichung (ABB.30)
Den Sechskantteil der Bodenschraube (47) in den Schraubstock einspannen und vermeiden, zu fest anzuziehen. Mit dem 12 mm Schlüssel die Befestigungsmutter (42) der Dämpfergruppe in der KOMPRESSIONS-Phase ausschrauben. Alle Komponenten abziehen und in der Reihenfolge des Ausbaus anordnen. Zur Änderung der Original-Eichung kann das Lamellenpaket (46) verändert werden. Im Innern der Schraube (47) ist ein Schutzstopfen und der Kompressions-Regler montiert. Den Ausbau dieser Komponenten vermeiden : im Falle einer Störung am Regler ist das gesamte Bodenventil (41) auszutauschen.
Alle Komponenten in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Die Ausrichtung des Kolbens (45) besonders beachten ; die Seite mit den Langlöchern muß entgegengesetzt zum Lamellenpaket (46) sein. Eine falsche Ausrichtung könnte die Gabelfunktion beeinträchtigen.
Die Mutter (42) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festschrauben.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

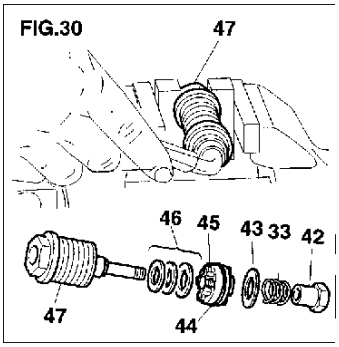
5- Zerlegung des Schafthalterpfropfens (ABB.31)
Im Innern des Pfropfens (48) des Schafthalters (7) ist die Einstellschraube (19) der AUSFEDERUNGS-Phase montiert. Zur Entnahme aus dem Pfropfen ist es erforderlich, den Stift (17) auszuschrauben und die Feder (16) und die Kugel (15) abzuziehen. Mit einem kleinen Schraubenzieher die Einstellschraube (19), bis zum Austritt aus dem Pfropfen, im Uhrzeigersinn drehen. Vor dem Wiederzusammenbau den OR-Ring auf der Schraube (19) und der Kugel (15) einfetten. Eine leichte Gewindesicherung am Stift (17) anbringen. Die Einstellschraube (19) im Innern des Pfropfensitzes (48) einsetzen ; diese gedrückt halten und gleichzeitig entgegen dem Uhrzeigersinn bis zum Anschlag über dem Pfropfen drehen. Die Kugel (15) und die Feder (16) einsetzen und den Stift auf dem Pfropfen einschrauben, bis ein “Klick” zu vernehmen ist.

FIG.29



WIEDERZUSAMMENSETZUNG
ANMERKUNGEN
Alle Komponenten sind vor dem Wiederzusammenbau sorgfältig zu waschen und mit Druckluft zu trocknen.
Erforderliche Werkzeuge :
- 12mm - 18 mm und 19 mm Sechskantschlüssel ;
- 21 mm Buchsenschlüssel ;
- Werkzeug zur Dämpfergehäuse-Befestigung Cod. R5081AA ;
- Dichtungsring-Einsetzer Cod. R5080AC.
Anzugsmoment Anschlagpuffer: 30 Nm.
Anzugsmoment Bodenschraube : 50 Nm.
Anzugsmoment Pfropfen auf Dämpferstange : 10 Nm.
Anzugsmoment Gegenmutter auf Pfropfen : 30 Nm
Anzugsmoment Pfropfen auf Schafthalter : 25 N.

FIG.30



1-Wiederzusammensetzung der Dämpfergruppe (ABB. 32)
Die Stange mit dem Pumpenelement in das Gehäuse (30) einsetzen. Zur Erleichterung des Einsetzens ist der Kolbenring (35) des Kolbens (36) mit den Fingern zusammenzudrücken und in das Gehäuse einzuführen. Die Stange (32) aus dem oberen Teil des Gehäuses (30) herausziehen.
ABB. 33
In die Stange (32) die untere Buchse (29) des Anschlagpuffers, von der Schlüsselgriffseite aus, einsetzen und nach unten bis über die Stangenrille führen. Den Befestigungsring (27) in der Stangenrille (32) einsetzen.
ABB. 34
Die untere Buchse (29) in Berührung mit dem Befestigungsring (27) bringen und dann in die Stange die Schwebebuchse (28), von der Seite mit den Löchern für den Öldurchfluß, einsetzen. Die obere Buchse (26) einsetzen und diese auf der unteren festschrauben. Die obere Buchse mit einem 18 mm Schlüssel blockieren und die untere Buchse mit dem vorgeschriebenem Anzugsmoment festschrauben.
ABB. 35
In die Stange (32) die Federführung (24) mit der Seite des geringeren Durchmessers einsetzen.
WICHTIG : Ein falscher Einbau der Federführung beeinträchtigt den Betrieb der Gabel in den Kompressions-Hubende-Zuständen. Die Gegenmutter (23) auf der Dämpferstange manuell bis zum Hubende einschrauben.

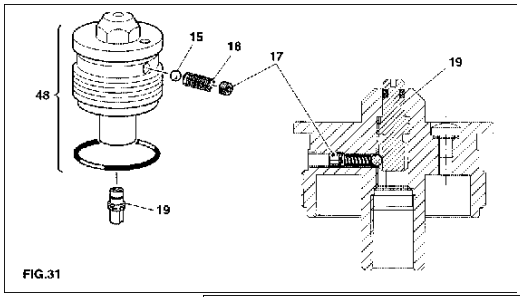


FIG.31

Fig.32

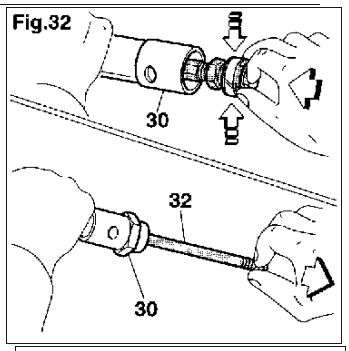
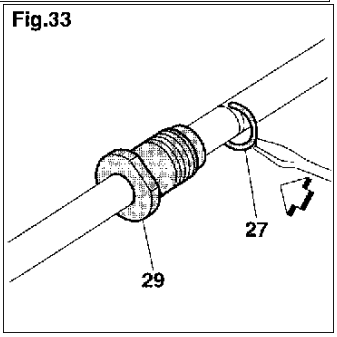


Fig.33



2-Wiedereinbau des Bodenventils und der Dämpfergruppe (ABB. 36)
Die OR-Dichtungen (44) auf dem Kolben (45) und auf der Bodenschraube (47) einfetten. Die vorher zusammengebaute Dämpfergruppe bis zum Anschlag im Tragrohr drücken und manuell das Bodenventil (41) einsetzen. In die Stange das Werkzeug Cod. R5081AA zur Befestigung des Dämpfergehäuses (30) einsetzen, dann die Bodenschraube (47) mit dem vorgeschriebenem Anzugsmoment anziehen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

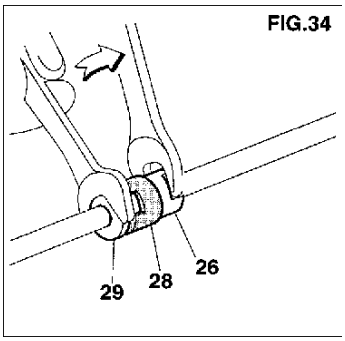


FIG.34

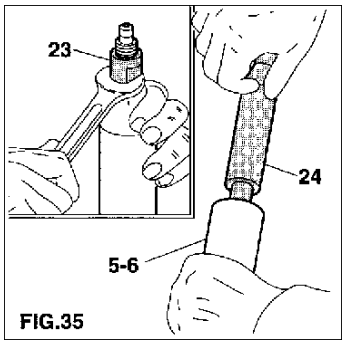


FIG.35

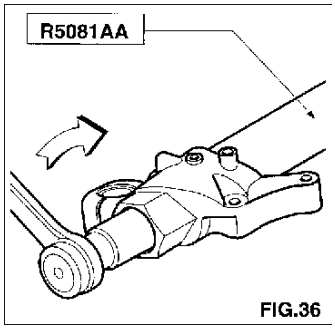


FIG.36

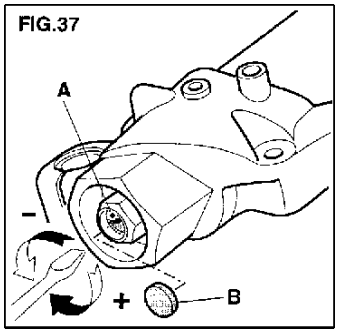


FIG.37

3- Wiedereinbau des Schafthalters auf dem Tragrohr
Zum Wiedereinbau der Dichtungsgruppe auf dem Schafthalter und zum Zusammenbau des Schafthalters auf dem Tragrohr sind die im Paragraph “3- Austausch der Dichtungsringe” des Kapitels “WARTUNG” von ABB. 18 bis ABB. 22 gegebenen Anweisungen zu befolgen.

EINSTELLUNG
STANDARD-Eichung bei Kompression : von der Position vollständig geschlossen, um 12 Klick ausschrauben (FIG.37)
STANDARD-Eichung bei Ausfederung : von der Position vollständig geschlossen, um 10 Klick ausschrauben (FIG.38)

ABB. 37
Die Einstellung der Bremse bei KOMPRESSION kann mit einem flachen Schraubenzieher auf dem Schraubregler (A) erfolgen. Zum Zugriff auf den Regler ist es erforderlich, den Schutzstopfen (B) zu entfernen. Zur Änderung der Positionierung des Reglers, IMMER von der Position vollständig geschlossen ausgehen. Diese Position wird durch Drehen des Reglers im Uhrzeigersinn bis zur Blockierung erhalten. Dann den Regler entgegen dem Uhrzeigersinn bis auf die geschwünschte Position ausschrauben.
Jede Einstellposition ist durch ein “Klick” erkennbar.
WICHTIG: Den Regler nicht über die maximale Öffnungs- und Schließungspositionen zwingen.

ABB. 38
Die Einstellung der Bremse bei AUSFEDERUNG kann mit einem flachen Schraubenzieher auf der Einstellschraube (19), die sich über jedem Schaft befindet, erfolgen. Zur Änderung der Positionierung des Reglers, IMMER von der Position vollständig geschlossen ausgehen. Diese Position wird durch Drehen der Einstellschraube im Uhrzeigersinn bis zur Blockierung erhalten. Dann die Einstellschraube entgegen dem Uhrzeigersinn bis auf die gewünschte Position ausschrauben. Jede Einstellposition ist durch ein “Klick” erkennbar.
WICHTIG: Den Regler nicht über die maximale Öffnungs- und Schließungspositionen zwingen.

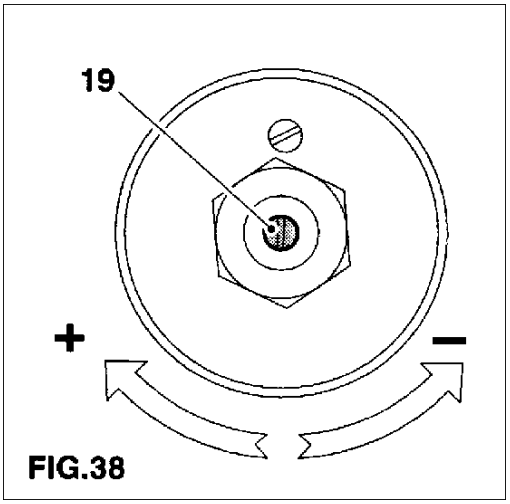
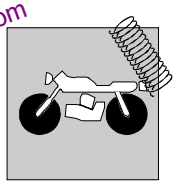


FIG.38

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



INSTRUCCIONES DE SERVICIO PARA HORQUILLA Ø45USD

GENERALIDAD

Horquilla telehidráulica de vástagos invertidos con muelle de carga estática y sistema de amortiguación multiválvula. En la fase de compresión, la amortiguación hidráulica se realiza mediante una válvula especial situada en el fondo de cada vástago, en la fase de extensión se produce mediante el uso de un cartucho al interior de cada tubo portante. Cada vástago dispone de registros para ajustar la fase de compresión
y de extensión. Tornillo para aliviar el aire interno, situado en el tapón superior de cada vástago. Casquillo flotador de deslizamiento de la vara amortiguador.

TUBOS PORTANTES: en acero especial de alta resistencia, con tratamiento de cromado superficial.
PORTAVÁSTAGO: en aleación de aluminio mecanizada con CNC.
CASQUILLOS DE DESLIZAMIENTO: con agregación de teflón, exentes de fricción de primera separación.
EMPAQUETADURAS: anillos aisladores diseñados por ordenador que aseguran el máximo sellado en compresión y la mínima fricción en extensión.
MUELLES: en acero de paso constante; están disponibles en distintas longitudes y con distintas cargas estáticas (ver el cuadro).
ACEITE: MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 con fórmula especial; elimina la formación de espuma y mantiene inalteradas las características de viscosidad en todas las condiciones operativas; exente de fricción de primera separación.
Para climas especialmente severos utilizar aceite MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

CUADRO DE MUELLES

La carga estática de la horquilla es realizada por el muelle, emplazado en la parte superior de cada vástago: modificando sus características o modificando la longitud del tubo que determina su precarga, es posible obtener un comportamiento diferente del amortiguador sin intervenir sobre el aspecto hidráulico. La tabla siguiente presenta el kit “muelle + tubito” disponible como repuesto.

CONSTANTE K (N/mm)	CÓDIGO
4.5 (TE 250)	8000 91610
4.8 (TE 450-510)	8000 A4876
4.8 (TC 250-450-510)	8000 98789
5.0 (SMR 400-450-510)	8000 98803

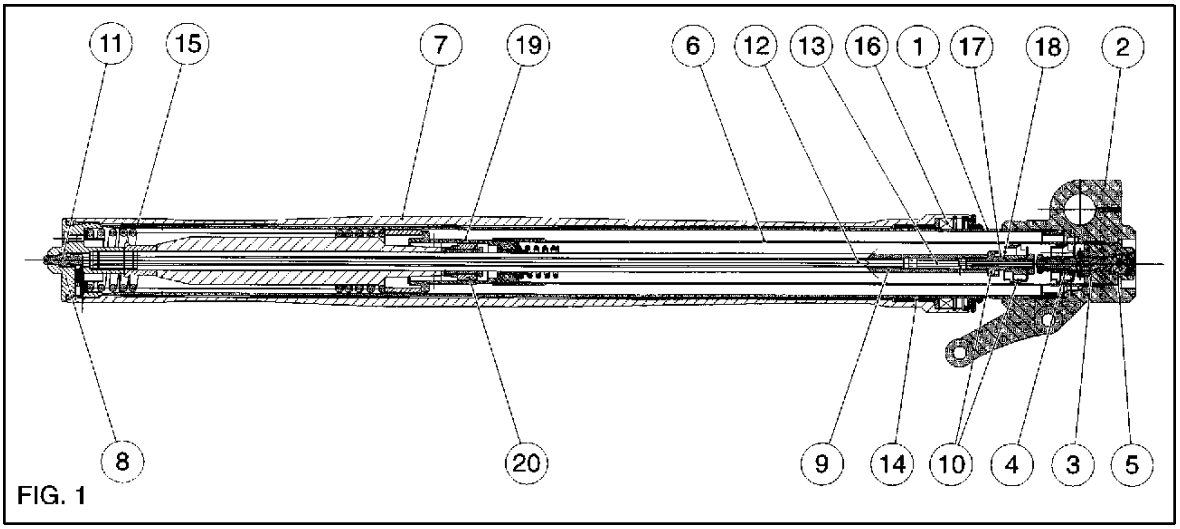


FIG. 1

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

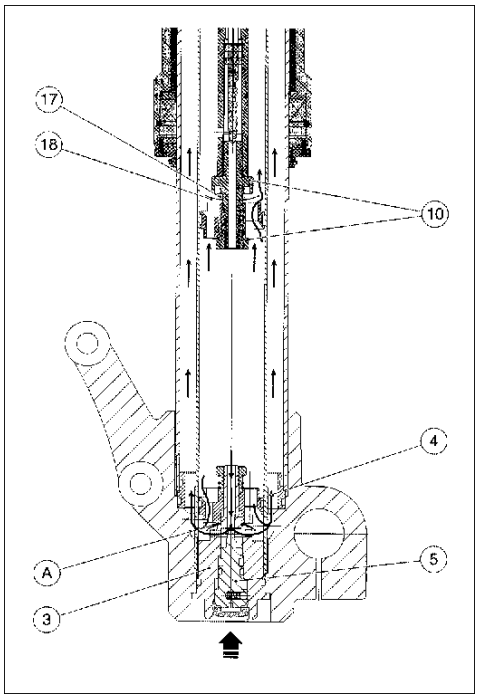
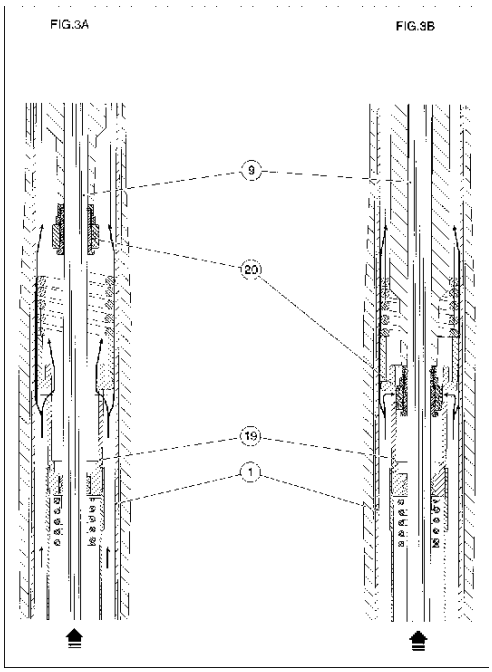


FIG.3A FIG.3B



FUNCIONAMIENTO

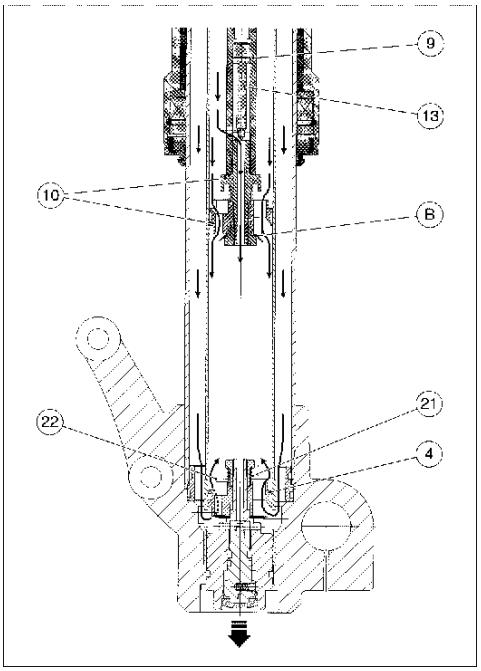
El funcionamiento hidráulico de esta horquilla explota un sistema multiválvula ya ensayado en la MAGNUM anterior pero que se distingue por la configuración igual de los dos vástagos. Cada vástago constituye, por lo tanto, un sistema completo de amortiguación al cual hacer referencia cuando se realiza un ajuste. Para comprender mejor el funcionamiento del amortiguador hemos diferenciado las partes en movimiento, vinculadas a la rueda (fondo oscuro), con respecto a las partes que quedan solidarias con el bastidor de la motocicleta (fondo claro). Con unas flechas de dirección se representan los pasajes o los movimientos que el aceite está obligado a efectuar en las distintas fases operativas (ver FIG. 1). La parte en movimiento de cada vástago está constituida por un tubo portante (1) enroscado en el portarueda (2); dentro del tubo está asegurada la válvula de fondo (3) provista de émbolo (4) de láminas y de registro de tornillo de la compresión (5). Dentro del tubo portante está asegurado el estuche del cartucho (6). La parte solidaria con el bastidor está compuesta por un portavástago exterior (7) cerrado por arriba mediante el tapón (8). Solidario con el tapón (8), mediante una vara (9), encontramos el bombeador (10) del cartucho (6). En el tapón está situado el tornillo de registro de la extensión (11) el cual acciona, mediante la vara interna (12) de transmisión, una aguja cónica (13) situada inmediatamente encima del bombeador. La lubricación de los casquillos de deslizamiento (14 y 15) y del anillo aislador (16) está asegurada por la presencia de fluido en la cámara comprimida entre tubo portante (1) y portavástago (7). El flujo del aceite en dicha cámara se produce a través de dos grandes agujeros presentes en la cumbre del tubo portante (1), inmediatamente debajo del casquillo (15). Mediante los registros de tornillos (5 y 11) es posible calibrar el área de pasaje del fluido que sale del cartucho modificando, de esta manera, la respuesta del amortiguador en la fase de compresión y/o de extensión. Cada posición de registro queda individuada por un “click”. Para efectuar el ajuste, partir siempre de la posición de amortiguación máxima (registro completamente atornillado en sentido horario). Pequeños incrementos de la amortiguación producirán efectos sensibles si efectuados en ambos vástagos.

Examinemos ahora lo que pasa en cada vástago durante la fase de COMPRESIÓN, o IDA, (ver FIG. 2). El aceite presente en el cartucho es comprimido por el movimiento del bombeador (10) y encuentra alivio sólo a través de los ojales de pasaje presentes en el émbolo (4) y a través del canal central de la válvula de fondo (3). Este pasaje está regulado por la resistencia opuesta de las láminas (A), situadas en la parte baja del émbolo, y por la posición de la punta cónica del tornillo de registro (5). Para poder modificar la amortiguación en esta fase, además de maniobrar el tornillo de registro (5) es posible también modificar la composición del paquete de láminas (A) utilizando elementos de distinto espesor y diámetro, disponibles como repuesto.
Durante esta fase una parte del aceite, pasando por los canales abiertos del bombeador (10) logra superar la fuerza del contramuelle superior (17) y, levantando la lámina (18), va a compensar el volumen de vara que ha entrado en el cartucho.
El aceite que sale del cartucho pasa a una cámara exterior que se comunica con la parte superior del vástago que se encuentra despresurizada (ver FIG. 3A). La comunicación entre dicha cámara y la zona superior del vástago se produce rápidamente a través de las áreas de pasaje presentes entre el tapón estuche (19) y el tubo portante (1) y a través de los cuatro grandes agujeros presentes en la parte superior del tapón estuche. En la vara (9) está asegurado el tope de fondo (20) con un anillo flotador especial externo que, en situaciones de máximo hundido (ver FIG. 3B), además de determinar el final de carrera del vástago, tapa los cuatro agujeros de pasaje del aceite a través del tapón estuche (19) reduciendo ulteriormente la velocidad de compresión del vástago.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Examinemos ahora lo que pasa en cada vástago durante la fase de EXTENSIÓN, o VUELTA. La extensión del muelle empuja hacia abajo el tubo portante, determinando una demanda de aceite al interior del cartucho (ver FIG. 4). La compresión del volumen de aceite presente en la cámara encima del bombeador (10) determina el empuje que abre las láminas (B) situadas en la parte inferior del émbolo del bombeador. Para modificar la amortiguación durante esta fase es posible modificar el paquete de láminas (B) tal y como descrito hablando del émbolo (4). Además del pasaje descrito, el aceite es empujado al interior de la vara (9) y puede
fluir a la cámara debajo del bombeador atravesando el área determinada por la posición de la aguja cónica (13). El tamaño de esta área se puede modificar cambiando la posición del tornillo de registro de la extensión (11). El llenado de la cámara debajo del bombeador es realizado, durante esta fase, también por el pasaje
de aceite a través de los ojales del émbolo (4). El empuje del aceite supera la resistencia del contramuelle (21) y levanta la lámina (22) permitiendo el pasaje desde la cámara exterior a la cámara interior del estuche (6).



NORMAS GENERALES PARA UNA REVISIÓN CORRECTA

1. Después del desmontaje completo, para el sucesivo montaje utilizar siempre empaquetaduras nuevas.
2. Para el apriete de dos tornillos o tuercas próximos, seguir siempre la secuencia 1- 2-1, es decir volver a apretar el primer tornillo (1) después de haber apretado el segundo (2).
3. Para la limpieza utilizar solvente no inflamable y preferentemente biodegradable.
4. Antes de volver a montar es preciso lubricar siempre con aceite para horquillas todas las partes en contacto relativo.
5. En los labios de los anillos selladores, aplicar siempre grasa antes de volver a montar.
6. Utilizar sólo llaves métricas y no en pulgadas. Las llaves con medidas en pulgadas pueden tener tamaño parecido a las de milímetros pero pueden perjudicar los tornillos impidiendo sucesivamente su desenrosque.

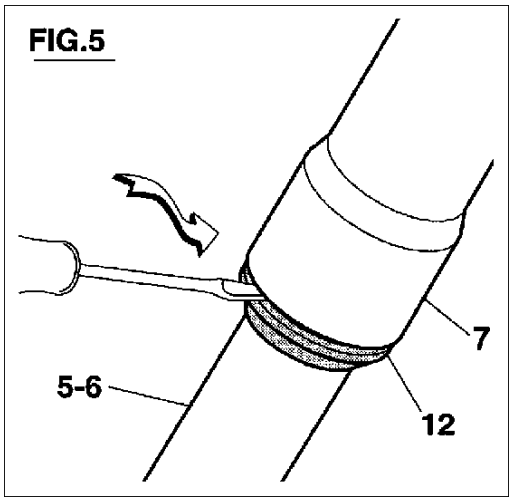
INCONVENIENTES - CAUSAS - REMEDIOS

Este párrafo presenta algunos inconvenientes que se pueden presentar durante el uso de la horquilla, se indican las causas que pueden haberlos ocasionado y sugiere el eventual remedio. Consultar siempre este cuadro antes de efectuar operaciones en la horquilla.

INCONVENIENTE	CAUSA	REMEDIO
Pérdida de aceite por el anillo sellador	1. Desgaste del anillo sellador	1. Reemplazar
	2. Tubo portante rayado	2. Reemplazar el tubo y el anillo sellador
	3. Anillo sucio	3. Limpiar o reemplazar
Pérdida de aceite por el fondo del vástago	1. Empaquetadura OR estropeada de la válvula de fondo	1. Reemplazar
	2. Válvula de fondo floja	2. Apretar
	3. Empaquetadura OR estropeada del tornillo de registro de la compresión	3. Reemplazar
La horquilla resulta demasiado blanda en todas las condiciones de registro	1. Nivel bajo del aceite	1. Restablecer el nivel del aceite
	2. Muelle fuera de servicio	2. Reemplazar el muelle
	3. Viscosidad del aceite demasiado baja	3. Cambiar la viscosidad del aceite
La horquilla resulta demasiado dura en todas las condiciones de registro	1. Nivel excesivo del aceite	1. Restablecer el nivel del aceite
	2. Viscosidad del aceite demasiado alta	2. Cambiar la viscosidad del aceite
La horquilla no reacciona a las variaciones de registro	1. Aguja bloqueada al interior de la vara	1. Limpiar o reemplazar la vara
	2. Tornillo de registro de la compresión bloqueado	2. Desmontar y limpiar
	2. Aceite con impuridades	2. Limpiar y reemplazar el aceite
	3. Válvulas amortiguador atascadas por impuridades	3. Desmontar y limpiar
Pérdida de rigidez de los vástagos	Casquillos de deslizamiento desgastados	Reemplazar

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



MANTENIMIENTO

Consejos para el mantenimiento
Esta horquilla es el fruto de años de experiencia acumulada en todos los principales terrenos de competición. No obstante sea un producto técnicamente sofisticado, no requiere operaciones especiales de mantenimiento. Dado el uso principalmente deportivo para el cual está prevista, dichas intervenciones son muy sencillas y no requieren herramientas especiales.

Operaciones de mantenimiento general

	Uso	
	Competición	No competición
1 - limpieza rascapolvo:		
CROSS y ENDURO	Después de cada carrera	Después de cada uso
2 - Sustitución aceite:		
CROSS	Al cabo de 6 horas	Al cabo de 20 horas
ENDURO	Al cabo de 30 horas	Al cabo de 60 horas
3 - Sustitución de los anillos selladores:		
CROSS	Al cabo de 6 horas	Al cabo de 20 horas
ENDURO	Al cabo de 30 horas	Al cabo de 60 horas
4 - Alivio aire:		
CROSS y ENDURO	Después de cada carrera	Mensualmente

N.B.: Cuando se corre con barro o arena es preciso efectuar estas operaciones con un intervalo más breve (-30%).
NOTA: Los números de referencia de este capítulo se refieren a los componentes del dibujo de despiece de la horquilla mostrado en la fig. I.16.

1 - Limpieza rascapolvo (FIG. 5)
NOTAS
Esta operación se puede efectuar con los vástagos montados en la motocicleta. No se requieren herramientas especiales. Conseguir grasa silicónica en spray.

PROCEDIMIENTO
Limpiar los tubos portantes antes de efectuar esta operación. Con un destornillador pequeño quitar el rascapolvo (12) del portavástago (7), evitando rayar el tubo portante (5-6). Bajar el rascapolvo a lo largo del tubo portante y con un chorro de aire comprimido limpiar el interior del rascapolvo y la sede en el portavástago. Evitar terminantemente el uso de herramientas metálicas para efectuar las operaciones de limpieza. Hacer recorrer un breve trayecto a los vástagos y eliminar eventuales impuridades de los tubos portantes. Lubricar con grasa silicónica el
rascapolvo y la superficie visible del anillo sellador. Volver a colocar el rascapolvo en el portavástago.

2 - Sustitución del aceite
NOTA
No es posible efectuar esta operación con los vástagos montados en la motocicleta.
Herramientas necesarias: 2 llaves hexagonales de 19 mm, regla o calibre.
Par de apriete del tapón en la vara amortiguador: 10 Nm.
Par de apriete contratuerca en tapón: 30 Nm.
Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.
Envase de 1,5 litros del aceite indicado.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

VACIADO DEL ACEITE

FIG. 6

Antes de retirar los vástagos de la base y de la cabeza de dirección es preciso, con la llave de 19 mm, aflojar el tapón superior (48) de cada portavástago (7). Retirar los vástagos de la motocicleta. Desenroscar completamente el tapón (48) y bajar despacio el portavástago (7) en el tubo portante (5-6).

FIG. 7

Comprimir el muelle (21) hasta conseguir acceder a la contratuerca (23). Utilizando la llave anterior mantener quieto el tapón (48) y desbloquear la contratuerca (23) utilizando para ello la otra llave de 19 mm. Desenroscar completamente y quitar el tapón (48) por el extremo de la vara amortiguador.

FIG. 8

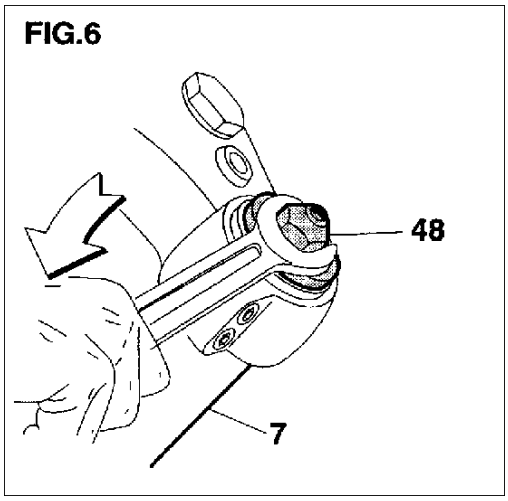
Extraer el casquete guíamuelle (20), el muelle (21) y el tubito de precarga (25). Extraer, por el extremo de la vara amortiguador (32), la varilla interna de transmisión (31).

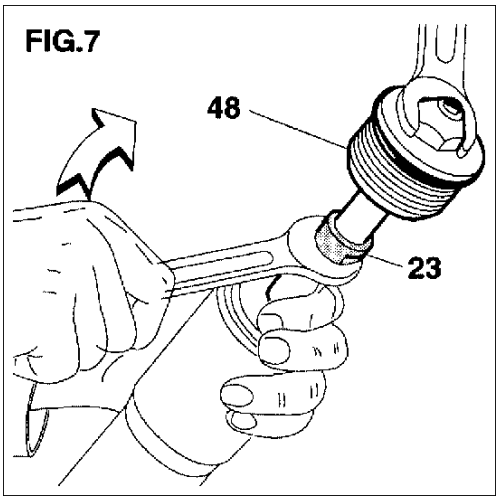
FIG. 9

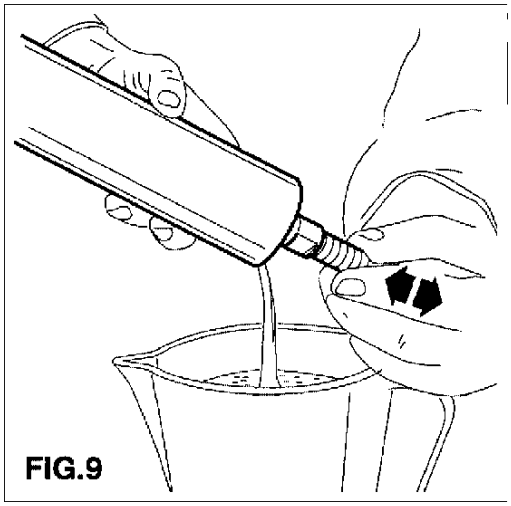
Vaciar el aceite contenido al interior del vástago. Para facilitar el vaciado del aceite contenido en el amortiguador interno, bombear varias veces con la vara.

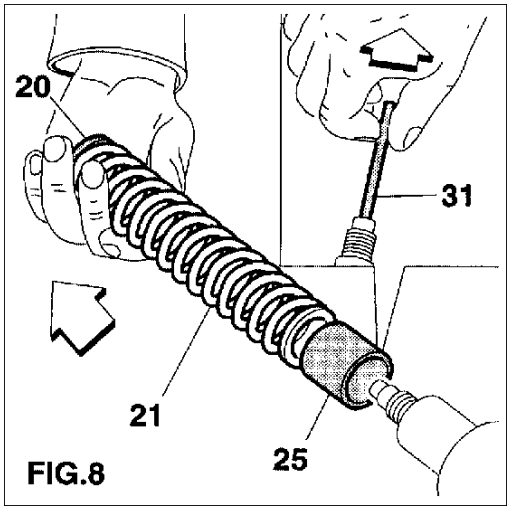
ATENCIÓN: orientar el extremo del vástago en dirección de un contenedor a fin de evitar que el chorro del aceite a presión, que saldrá por la vara, perjudique al operario o a quien se encuentre cerca de él. No tirar el aceite agotado al medio ambiente. Observando el aspecto, la densidad y la cantidad del aceite agotado es posible evaluar las condiciones de los elementos selladores y de guía. Si el aceite se presenta denso y oscuro y hay partículas sólidas, es necesario proceder a la sustitución de los bujes de guía. Si el aceite presenta una densidad normal pero la cantidad que ha salido del vástago es muy inferior a la prescrita, es necesario reemplazar los anillos selladores.

IMPORTANTE: Es preciso evitar el uso, para la limpieza, de solventes inflamables o corrosivos que pueden perjudicar las empaquetaduras selladoras; a ser necesario, utilizar un solvente no inflamable o con un alto punto de inflamabilidad. Para vaciar completamente el solvente es preciso soplar con aire comprimido el interior del vástago.



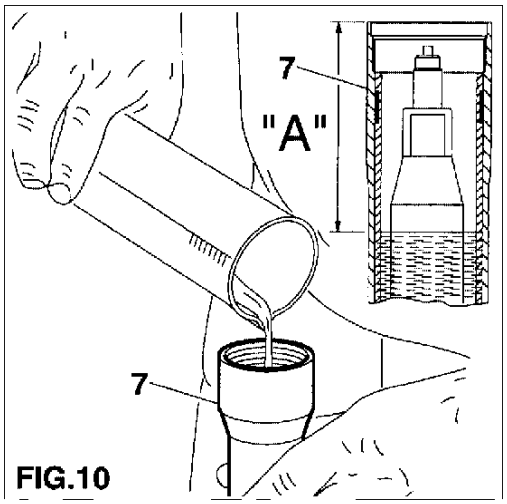




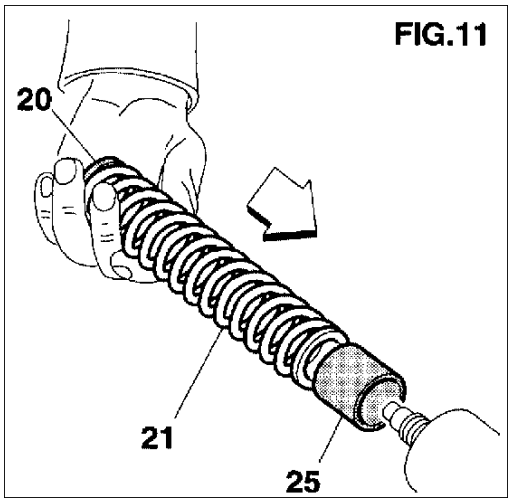


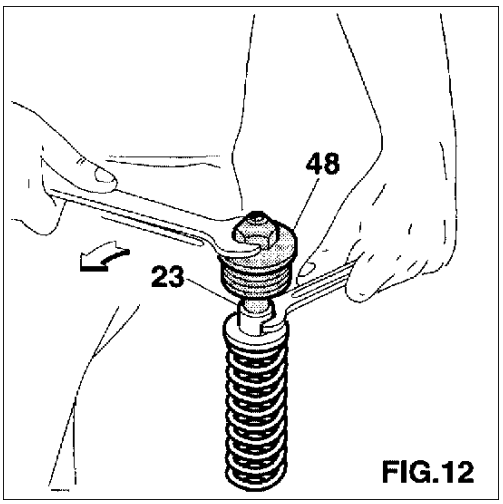
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



A = 80 mm- TE 250, SMR 400/450/510
A =90 mm- TE 450/510, TC 250/450/510





CARGA DEL ACEITE

FIG. 10
Llevar a tope de carrera el portavástago (7) en el tubo portante (5-6).
Verter 2/3 de la cantidad de aceite prescrito en el tubo portante y llenar también el canal interior de la vara amortiguador. Tapar la vara con un dedo y efectuar unos vaivenes levantando y seguidamente empujando la vara, a fin de llenar completamente el amortiguador interno. Instalar la varilla interna de transmisión (31) y verter aceite en el tubo portante hasta alcanzar el nivel de la distancia "A" con respecto al tope del portavástago (7).
Dejar reposar unos minutos y seguidamente comprobar de nuevo el volumen de aire.
IMPORTANTE: un volumen de aire inferior o superior, o un tipo de aceite distinto del indicado, puede modificar el comportamiento de la horquilla durante todas las fases.

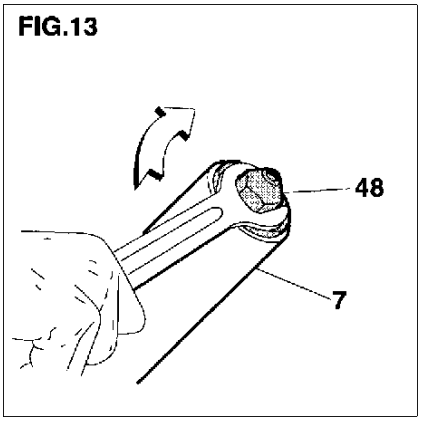
FIG. 11
Introducir en el vástago con arreglo al orden siguiente: el tubito de precarga (25), el muelle (21) y el casquete guíamuelle (20).
IMPORTANTE: los tubitos de precarga tienen que montarse siempre debajo del muelle.

FIG. 12
Enroscar a mano el tapón (48) en el extremo de la vara amortiguador. Comprimir el muelle para tener acceso a la contratuerca (23). Utilizar las mismas llaves que para el desmontaje para bloquear el tapón (48) en la vara amortiguador. Seguidamente apretar la contratuerca (23) contra el tapón (48).

FIG. 13
Lubricar la empaquetadura OR (18) en el tapón (48). Levantar el portavástago (7) y encajarlo en el tapón (48) teniendo cuidado en no estropear la empaquetadura OR (18), Apretar el tapón (48) en el portavástago (7).

3 - Sustitución de los anillos selladores

NOTAS
No es posible efectuar esta operación con los vástagos montados en la motocicleta.
Herramientas necesarias: 2 llaves hexagonales de 19 mm, introductor de anillo sellador Cód. R5080AC, regla o calibre.
Par de apriete del tapón en la vara amortiguador: 10 Nm.
Par de apriete contratuerca en tapón: 30 Nm.
Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.
N° 2 anillos selladores nuevos.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

DESMONTAJE
Efectuar las operaciones indicadas en las figuras de 6 a 9, presentadas en el párrafo anterior.

FIG. 14
Con un pequeño destornillador retirar el rascapolvo (12) por la parte de arriba del portavástago (7).

FIG. 15
Con el mismo destornillador extraer el anillo de retén (11) del anillo sellador (10) en el portavástago.

FIG. 16
Extraer el portavástago (7) del tubo portante (5-6). Para separar los dos elementos es preciso tirar fuerte de ellos. Con esta operación se quitan del portavástago el anillo sellador (10), el casquete (9) y el casquillo de guía (8).

FIG. 17
Retirar el casquillo de guía (39) del tubo portante haciendo palanca con la punta de un destornillador plano, introducida en la ranura del casquillo. Seguidamente quitar del tubo portante el casquillo de guía (8), el casquete (9), el anillo sellador (10), el anillo de retén (11) y el rascapolvo (12).
IMPORTANTE: nunca hay que volver a montar los anillos selladores removidos. Antes de volver a montar el conjunto, es preciso comprobar las condiciones de los casquillos de guía: si están rayados o rasgados es preciso reemplazarlos. Examinar el revestimiento en teflón: tiene que cubrir por lo menos 3/4 de la superficie total. De lo contrario es preciso sustituirlo.

MONTAJE
FIG. 18
Aplicar, en el extremo del tubo portante (5-6), cinta adhesiva para evitar que se estropeen las empaquetaduras selladoras. Con el siguiente orden introducir en el tubo portante: el rascapolvo (12), el anillo de retén (11), el anillo sellador (10), el casquete (9) y el casquillo de guía (8). Quitar la cinta adhesiva del extremo del tubo portante, eliminando eventuales
rastros de adhesivo.

FIG. 19
Introducir la punta plana del destornillador en la ranura del casquillo de guía (39) para encajarlo en el tubo portante: acompañar a mano el casquillo hasta colocarlo en la sede prevista en el tubo.

FIG. 20
Introducir despacio el tubo portante (5-6), provisto de casquillo, en el portavástago (7). Acompañar el casquillo de guía (8), el casquete (9) y el anillo sellador (10) hasta el contacto con el porta vástago.

FIG. 21
Montar, en el tubo portante (5-6), la herramienta introductora Cód. R5080AC y con ella empujar hasta que entren en su sede el casquillo de guía (8), el casquete (9) y el anillo sellador (10).

FIG. 22
Instalar el anillo de retén (11) comprobando que quede perfectamente introducido en la garganta del portavástago y teniendo mucho cuidado en no rayar el tubo portante.
Montar de nuevo el rascapolvo (12). Proceder a la carga del aceite y al montaje de los elementos retirados tal y como descrito en el párrafo anterior en las figuras de la 10 a la 13.

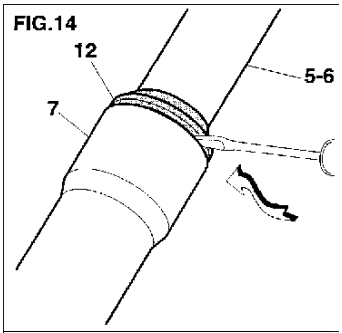
FIG.14


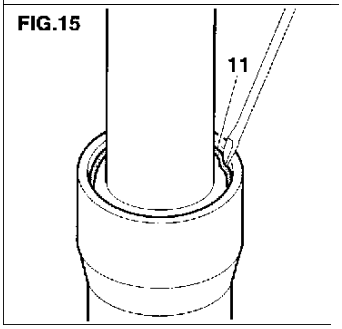
FIG.15


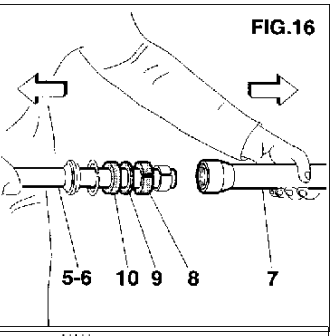
FIG.16


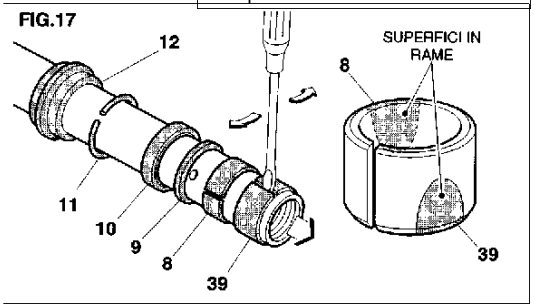
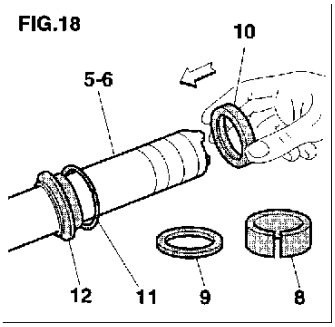
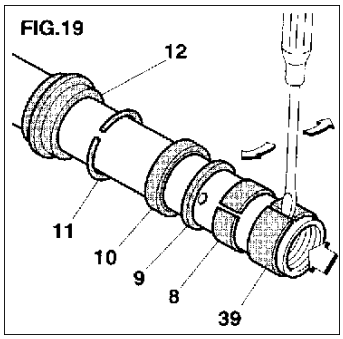
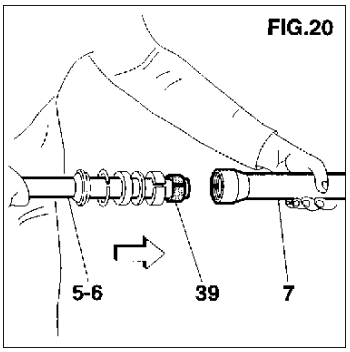
FIG.17


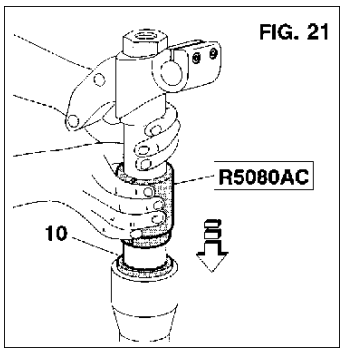
FIG.18


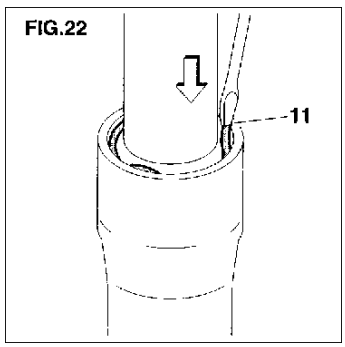
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com









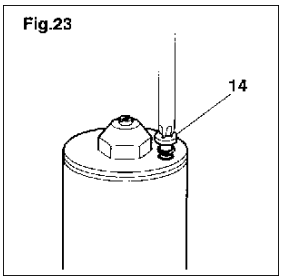
4 - Alivio del aire (FIG. 23)
NOTAS
Esta operación tiene que ser efectuada con los vástagos completamente extendidos (rueda delantera levantada del suelo), montados en la motocicleta.

PROCEDIMIENTO
Mensualmente, o después de cada carrera, es necesario desenroscar el tornillo de alivio (14) situado en la cumbre de cada portavástago, a fin de descargar la presión que puede generarse al interior de los vástagos. Esta presión es generada por el aire que puede entrar en los vástagos durante el uso y que, por la forma especial de los anillos selladores, no logra salir ocasionando el funcionamiento anómalo de la horquilla. Al final de la operación es preciso apretar de nuevo los tornillos de alivio (14).

INSTALACIÓN
ATENCIÓN: La instalación de la horquilla en el bastidor tiene que ser efectuada siguiendo las especificaciones del fabricante de la motocicleta en cuanto a los órganos de dirección, de frenado y a la sujeción de la rueda. Un montaje no correcto puede perjudicar la seguridad y la incolumidad del piloto.
- Instalar los portavástagos en la base y en la cabeza de dirección, colocándolos a la misma altura.
- Apretar los tornillos sujetadores de los portavástagos en la base y en la cabeza de dirección, con un par de apriete de 25 Nm, según el procedimiento 1-2-1 ilustrado anteriormente.
- Apretar los tornillos sujetadores del perno de la rueda en los portarueda, con un par de apriete de 10 Nm, según el procedimiento 1-2-1.

DESCOMPOSICIÓN
NOTAS
Los números de referencia de este capítulo se refieren a los componentes del dibujo de despiece de la horquilla mostrado en la pág. .....
Este capítulo ilustra las operaciones de descomposición de los vástagos ya retirados de la base y de la cabeza de dirección. Antes de proceder a la descomposición de los elementos es preciso efectuar una esmerada limpieza de los vástagos a fin de impedir que partículas de suciedad puedan estropear las superficies de deslizamiento o de sellado.
Herramientas necesarias:
- llaves hexagonales de 12-18 y 19 mm;
- llave Allen de 21 mm;
- herramienta para bloquear el estuche amortiguador Cód. R5081AA.
Par de apriete de la tuerca en la vara y en el tornillo de fondo: 10 Nm.

1 - Desmontaje y descomposición del portavástago
Para retirar el tapón superior (48) y el muelle (21) del vástago, es preciso efectuar las operaciones indicadas en el párrafo “2 - Sustitución del aceite” en el capítulo “MANTENIMIENTO”, desde la FIG. 6 a la FIG. 9.
Para separar el portavástago (7) del tubo portante (5-6) y para retirar el grupo sellador del portavástago y los casquillos de guía, es preciso efectuar las operaciones indicadas en el párrafo “3 - Sustitución de los anillos selladores” del capítulo “MANTENIMIENTO”, desde la FIG. 14 a la FIG. 17.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

2 - descomposición del tubo portante FIG. 24
Bloquear el portarueda del tubo portante (5-6) en una mordaza provista de teleras protectoras. Introducir la herramienta Cód. R5081AA en la vara amortiguador para bloquear el giro del estuche (30). Girar la herramienta para introducir los dos insertos en el extremo hexagonal del estuche y pararla introduciendo un perno en los dos agujeros opuestos. Con la llave Allen de 21 mm, desenroscar el tornillo de fondo (47). Retirar el grupo válvula de fondo (41) con su respectiva empaquetadura OR (44).

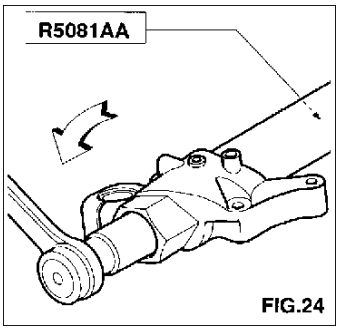


FIG.24

FIG. 25
Extraer despacio el grupo amortiguador (22) del tubo portante (5-6). Desenroscar y retirar la contratuerca (23) y extraer de la vara amortiguador el guíamuelle (24).

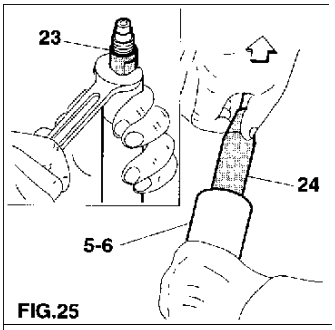


FIG.25

FIG. 26
Para poder actuar sobre el bombeador desde el amortiguador, es necesario remover los componentes del tapón de final de carrera: mantener bloqueado el casquillo superior (26) por medio de la llave hexagonal de 18 mm y enroscar el casquillo inferior (29) utilizando la llave de 17 mm. Extraer de la vara amortiguador el casquillo superior (26) y el casquillo flotador (28) del tapón de final de carrera.

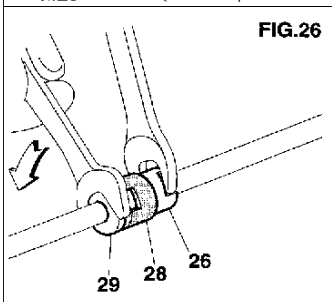


FIG.26

FIG. 27
Con un destornillador pequeño descalzar el anillo de retén (27) de la vara amortiguador (32). Retirar de la vara, evitando que se raye, el anillo de retén (27) y el casquillo inferior (29).

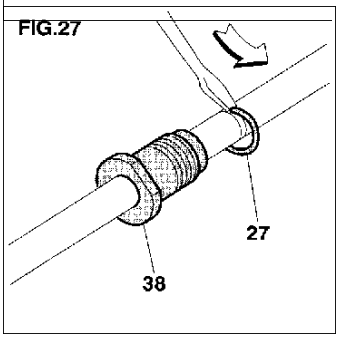


FIG.27

FIG. 28
Empujar la vara (32) dentro del estuche (30) para poder extraer por abajo el bombeador completo.

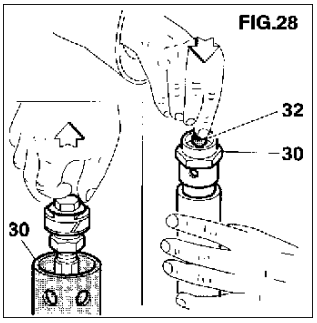


FIG.28

3 - Modificación del ajuste de extensión FIG. 29
Bloquear en la mordaza la parte fresada (llave 17) de la vara amortiguador (32) evitando aprietes excesivos. Desenroscar con la llave de 12 mm la tuerca (38) de sujeción del bombeador que determina la amortiguación en la fase de EXTENSIÓN. Extraer todos los componentes del bombeador dejándolos de lado en el orden de desmontaje. Comprobar el estado de desgaste del aro (35) del émbolo (36): si está estropeado es preciso reemplazarlo. Para cambiar el ajuste original se puede modificar el paquete de láminas (37). Volver a montar todos los componentes en orden inverso al de desmontaje. Tener mucho cuidado en la orientación del émbolo (36): el lado con los ojales tiene que estar opuesto al paquete de láminas (37). Una orientación errada compromete el funcionamiento de la horquilla. Bloquear la tuerca (38) con el par de apriete indicado.

4 - Modificación del ajuste de compresión FIG. 30
Bloquear en la morsa la parte hexagonal del tornillo de fondo (47) evitando aprietes excesivos. Con la llave de 12 mm desenroscar la tuerca (42) sujetadora del grupo de amortiguación en la fase de COMPRESIÓN. Extraer todos los componentes dejándolos de lado en el orden de desmontaje. Para cambiar el ajuste original se puede modificar el paquete de láminas (46). Dentro del tornillo (47) hay montado un tapón de protección y el registro de la compresión. Evitar el desmontaje de este componente: en caso de funcionamiento anómalo del registro es preciso reemplazar la válvula de fondo (41) completa. Volver a montar los componentes en el orden inverso al de desmontaje. Tener mucho cuidado en la orientación del émbolo (45): el lado con los ojales tiene que estar opuesto al paquete de láminas (46). Una orientación errada compromete el funcionamiento de la horquilla. Bloquear la tuerca (42) con el par de apriete indicado.

5 - Descomposición del tapón portavástago (FIG. 31)
Dentro del tapón (48) del portavástago (7) está montado el tornillo de registro

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FIG.29

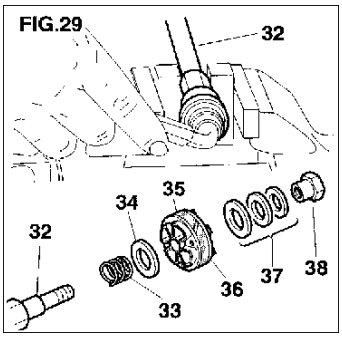
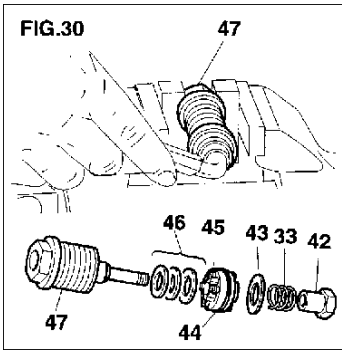


FIG.30



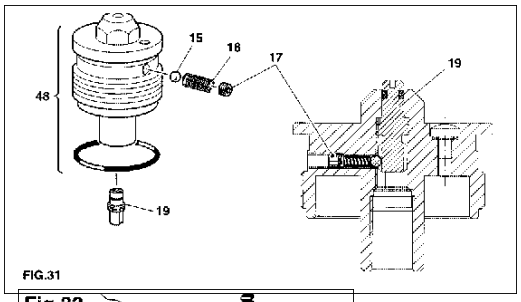


FIG.31

Fig.32

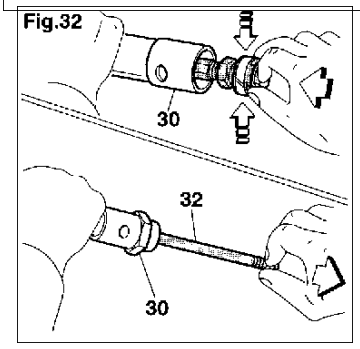
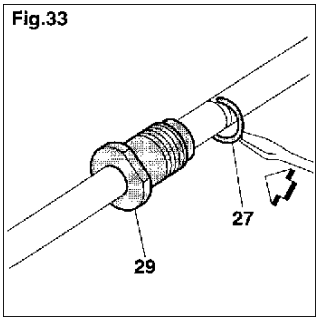


Fig.33



(19) de la fase de EXTENSIÓN. Para retirarlo del tapón es preciso desenroscar el perno (17) y extraer el muelle (16) y la esfera (15). Con un destornillador pequeño girar en sentido horario el tornillo de registro (19) hasta hacerlo salir del tapón. Antes de volver a montar es preciso engrasar el anillo OR en el tornillo (19) y la esfera (15). Aplicar un frenarosca débil en el perno (17). Introducir el tornillo de registro (19) en la sede del tapón (48); mantenerlo empujado y al mismo tiempo girarlo en sentido antihorario, hasta el tope, por encima del tapón. Introducir la esfera (15) y el muelle (16) y enroscar el perno en el tapón hasta oír el “click”.

RECOMPOSICIÓN

NOTAS

Antes de volver a montar es preciso lavar esmeradamente y secar con aire comprimido todos los componentes.

Herramientas necesarias:

- llave hexagonal de 12-18 y 19 mm;
- llave Allen de 21 mm;
- herramienta bloqueadora del estuche amortiguador Cód. R5081AA;
- introductor del anillo aislador Cód. R5080AC.

Par de apriete del tapón final de carrera: 30 Nm.
Par de apriete tornillo de fondo: 50 Nm.
Par de apriete tapón en vara amortiguador: 10 Nm.
Par de apriete contratuerca en tapón: 30 Nm.
Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.

1 - Recomposición grupo amortiguador

FIG. 32

Introducir la vara con bombeador en el estuche (30). Para facilitar la introducción es preciso comprimir el aro (35) del émbolo (36) con los dedos y encajarlo en el estuche. Extraer la vara (32) por la parte superior del estuche (30).

FIG. 33

Introducir en la vara (32) el casquillo inferior (29) del tapón de final de carrera, por el lado con toma de llave, y llevarlo abajo hasta superar la garganta de la vara. Instalar el anillo de retén (27) en la garganta de la vara (32).

FIG. 34

Llevar e casquillo inferior (29) en contacto con el anillo de retén (27) y seguidamente introducir en la vara el casquillo flotador (28) por el lado con las ranuras para el pasaje del aceite. Introducir el casquillo superior (26) y enroscarlo en el inferior. Bloquear el casquillo superior con la llave de 18 mm y apretar el casquillo inferior con el par de apriete indicado.

FIG. 35

Introducir en la vara (32) el guíamuelle (24) con la parte de diámetro menor. IMPORTANTE: un montaje errado del guíamuelle perjudica el funcionamiento de la horquilla en las condiciones de final de carrera en compresión. Enroscar a mano, hasta el tope, la contratuerca (23) en la vara amortiguador.

2 - Montaje de la válvula de fondo y del grupo amortiguador (FIG. 36)

Engrasar las empaquetaduras OR (44) en el émbolo (45) y en el tornillo de fondo (47). Empujar el grupo amortiguador, ensamblado con anterioridad, hasta el tope dentro del tubo portante y encajar a mano la válvula de fondo (41). Introducir en la vara la herramienta Cód. R5081AA para bloquear el estuche amortiguador (30) y seguidamente apretar el tornillo de fondo (47) con el par de apriete indicado.

3 - Montaje del portavástago en el tubo portante

Para el montaje del grupo sellador en el portavástago y para montar el portavástago en el tubo portante, atenerse a las indicaciones presentadas en el párrafo “3 - Sustitución de los anillos selladores” del capítulo “MANTENIMIENTO” desde la FIG. 18 a la FIG. 22.

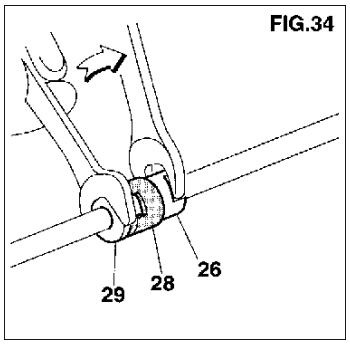
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

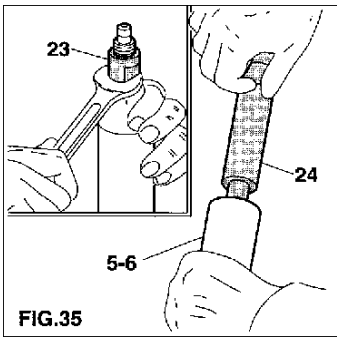
http://husqv.forumsactifs.com

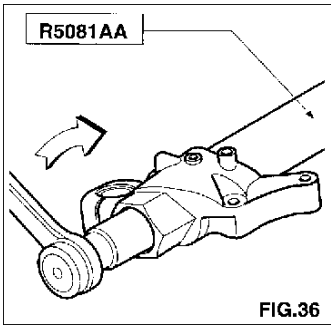
AJUSTE
Ajuste STANDARD en compresión: desde la posición de todo cerrado, desenroscar 12 "click" (FIG.37)
Ajuste STANDARD en extensión: desde la posición de todo cerrado, desenroscar 10 “click” (FIG.38)

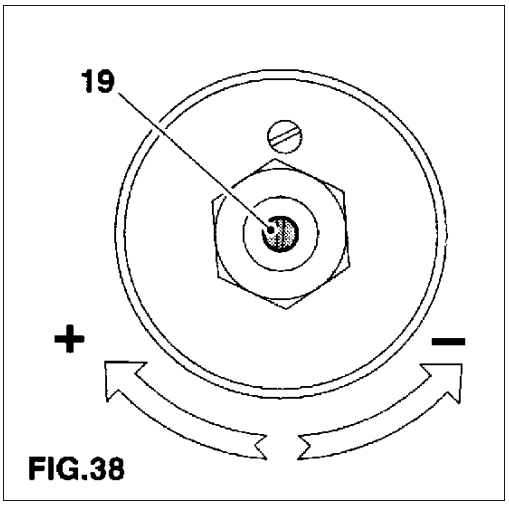
FIG. 37
El ajuste del freno en COMPRESIÓN es posible maniobrando, con un destornillador plano, el registro de tornillo (A), situado en el fondo de cada vástago. Para acceder al registro es preciso quitar el tapón protector (B). Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada. Cada posición de registro queda indicada por un “click”.
IMPORTANTE: no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura

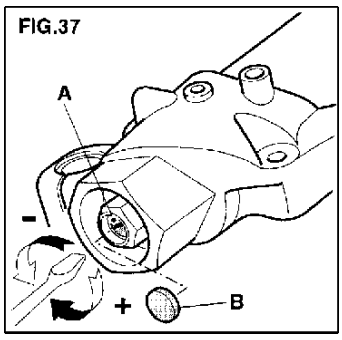
FIG. 38
El ajuste del freno en EXTENSIÓN es posible maniobrando, con un pequeño destornillador plano, el tornillo de registro (19) situado encima de cada vástago. Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el tornillo de registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada.
Cada posición de registro queda indicada por un “click”.
IMPORTANTE: no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.





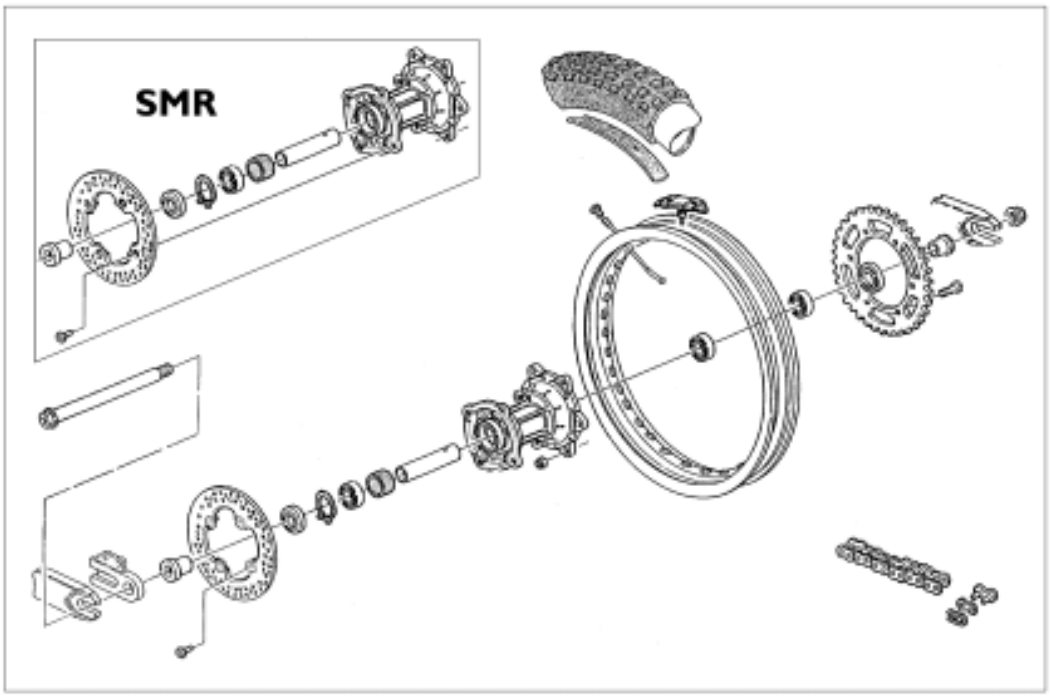






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Ruota posteriore

Mozzo e cerchio in lega leggera con raggi in acciaio ad alta resistenza.

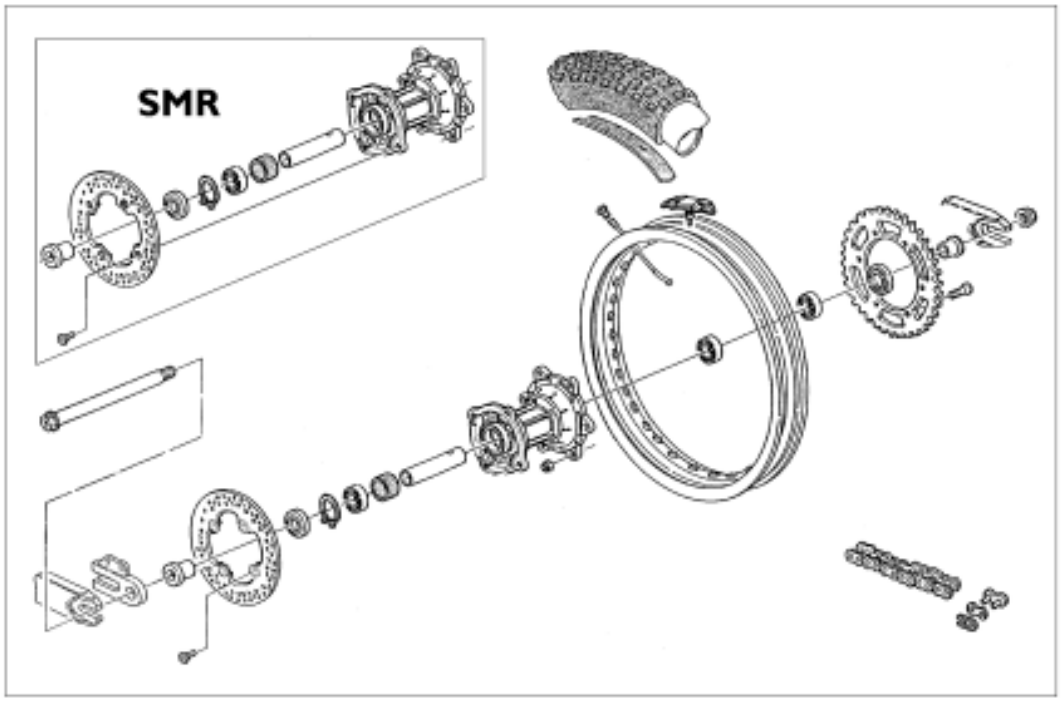
Marca, tipo e dimensione cerchio .....(TE) "TAKASAGO“ Excel in lega leggera: 2,15x18”
(TC) "TAKASAGO“ Excel” in lega leggera: 1,85x19”(250); 2,15x19”(450-510)
(SMR) "BEHR" in lega leggera: 4,25x17”

Marca, tipo e dimensione pneumatico .....(TE) “Michelin” ENDURO COMP. 3- “Pirelli” MT 83 Scorpion - “Dunlop” 70R-D907; 120/90x18” (250); 140/80x18” (450, 510)
(TC) "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19” (250); 110/90x19” (450, 510)
(SMR) "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17”

Pressione di gonfiaggio a freddo .....(TE, TC) 0,8÷0,9 Kg/cm^2
Pressione di gonfiaggio a freddo .....(SMR) 1,6 kg/cm^2 (Impiego agonistico); 2,0 kg/cm^2 (Uso stradale: solo pilota); 2,2 kg/cm^2 (Uso stradale: pilota e passeggero)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rear wheel

Hub and rim in light alloy with high tensile steel spokes.

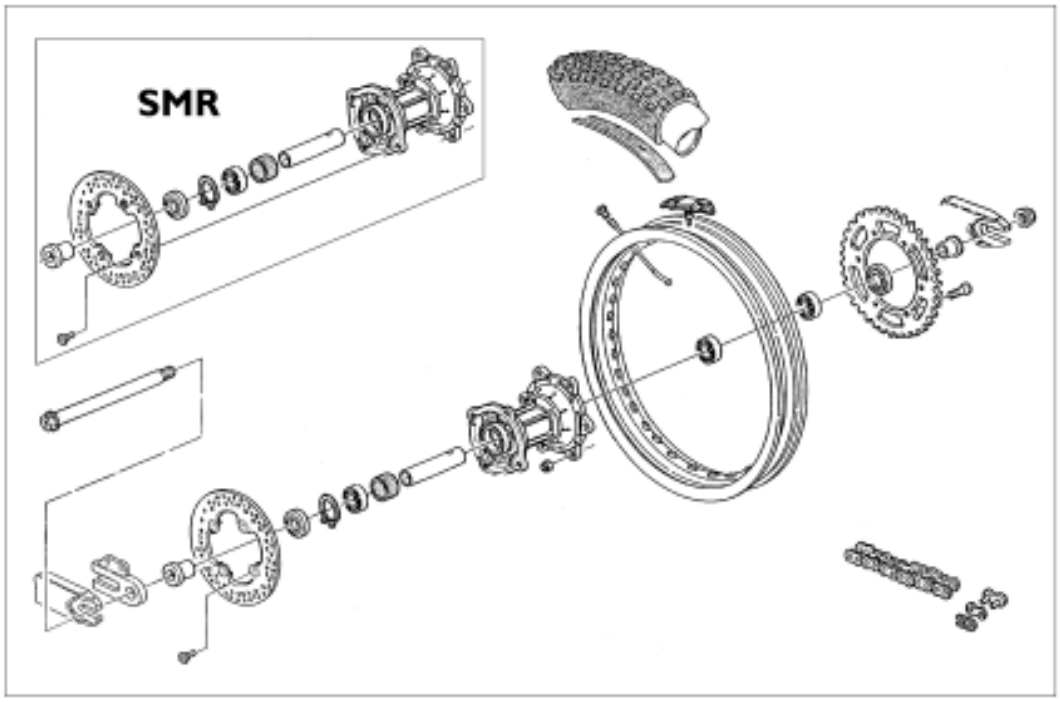
Rim make, type and dimension .....(TE) "TAKASAGO" Excel in light alloy: 2,15x18"
(TC) "TAKASAGO" Excel in light alloy: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
(SMR) "BEHR" in light alloy: 4,25x17"

Tire make, type and dimension .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion - "Dunlop" 54R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450, 510)
(TC) "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR) "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Cold tire pressure .....(TE, TC) 0,8÷0,9 Kg/cm^2 (11.4-12.8 psi)
Cold tire pressure .....(SMR) 1,6 kg/cm^2; 22.7 psi (Racing use); 2,0 kg/cm^2; 22.7 psi (Road use: rider only); 2,2 kg/cm^2; 31.3 psi (Road use: rider and passenger)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Roue arrière

Moyeu et jante en alliage léger, avec rayons en acier à résistance élevée.

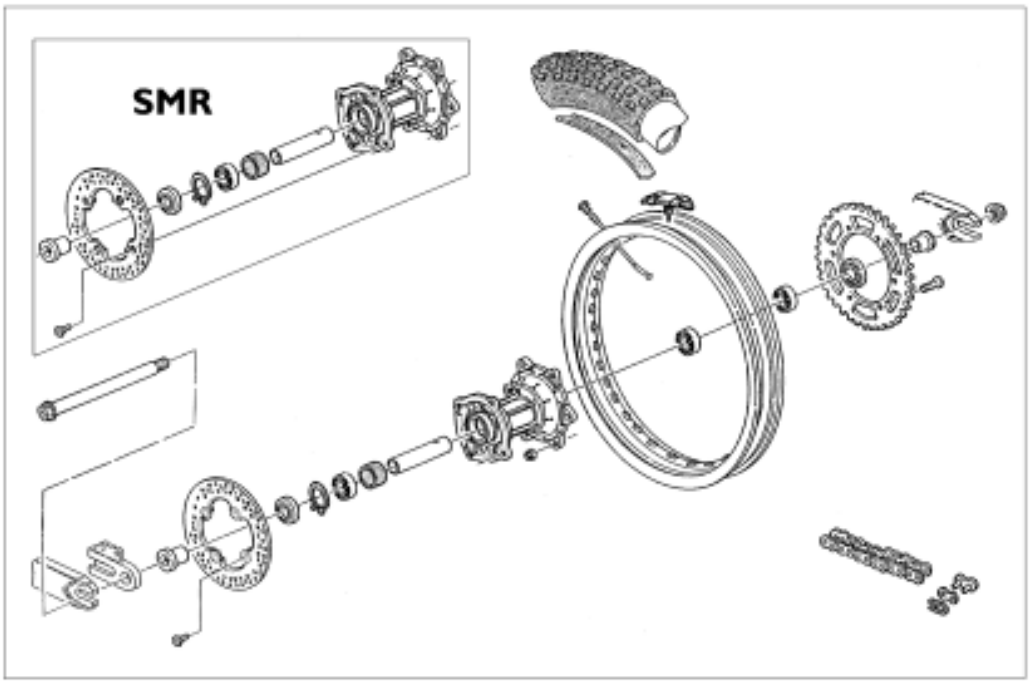
Marque, type et dimension jante .....(TE) "TAKASAGO" Excel en alliage léger: 2,15x18"
(TC) "TAKASAGO" Excel en alliage léger: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
(SMR) "BEHR" en alliage léger: 4,25x17"

Marque, type et dimension pneus .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion - "Dunlop" 54R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450, 510)
(TC) "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR) "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Pression de gonflage a froid .....(TE, TC) 0,8÷0,9 Kg/cm2
Pression de gonflage a froid .....(SMR) 1,6 kg/cm^2 (Emploi pour activités sportive); 2,0 kg/cm^2 (Usage routie: seul conducteur); 2,2 kg/cm^2 (Usage routie: conducteur et passager)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Hinterrad

Nabe und Felge aus Leichtmetall mit Speichen aus hochwertigem Stahl.

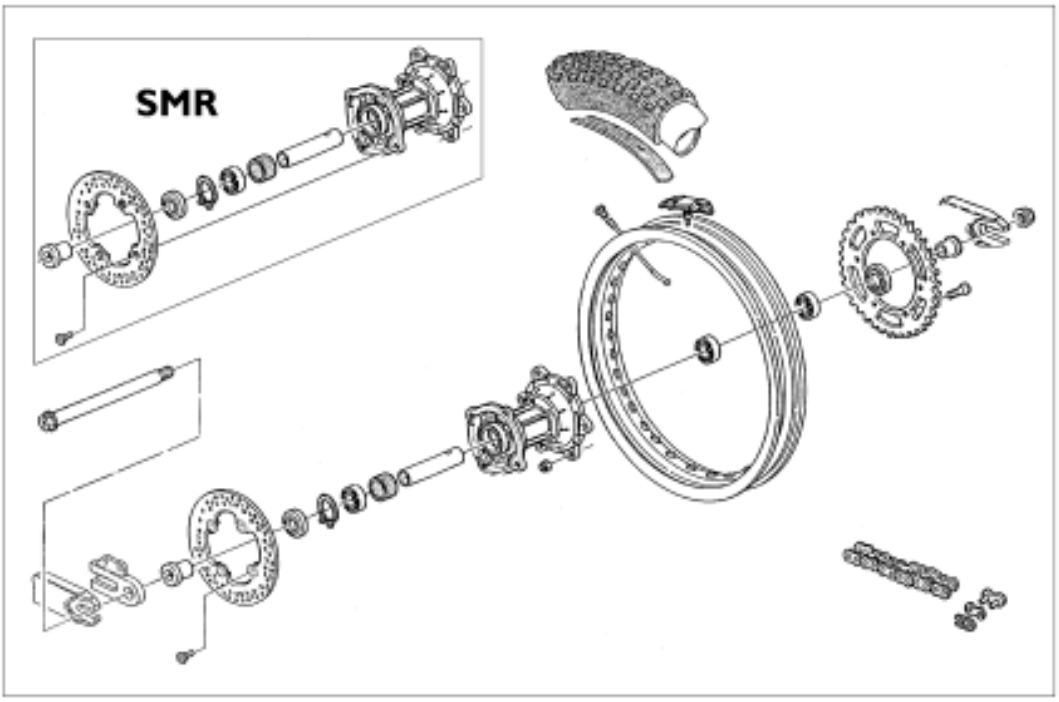
Abmesungen, typ, felgemarke .....(TE) "TAKASAGO" Excel aus Leichtmetall: 2,15x18"
(TC) "TAKASAGO" Excel aus Leichtmetall: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
(SMR) "BEHR" aus Leichtmetall: 4,25x17"

Abmesungen, typ, reifenmarke .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion - "Dunlop" 54R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450-510)
(TC) "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR) "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Kaltlufdruck.....(TE, TC) 0,8÷0,9 Kg/cm^2
Kaltlufdruck.....(SMR) 1,6 kg/cm^2 (Für wettkämpferischen Gebrauch); 2,0 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: nur Fahrer); 2,2 kg/cm^2 (für Straßen Gebrauch: Fahrer und Passagier)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rueda trasera

Cubo y llanta de aleacación ligera con radios de acero de alta resistencia.

Marca, tipo y dimensiones llanta .....(TE) "TAKASAGO" Excel in liga ligera: 2,15x18"
(TC) "TAKASAGO" Excel in liga ligera: 1,85x19"(250); 2,15x19"(450-510)
(SMR) "BEHR" in liga ligera: 4,25x17"

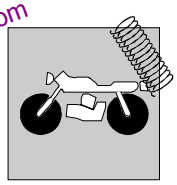
Marca, tipo y dimensiones neumatico .....(TE) "Michelin" ENDURO COMP. 3- "Pirelli" MT 83 Scorpion - "Dunlop" 54R-D907; 120/90x18" (250); 140/80x18" (450, 510)
(TC) "Pirelli" NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250); 110/90x19" (450-510)
(SMR) "Pirelli" MTR 22 DRAGON-EVO; 150/60x17"

Presión de inflado en frío .....(TE, TC) 0,8÷0,9 Kg/cm^2

Presión de inflado en frío .....(SMR) 1,6 kg/cm^2 (En caso de uso en carreras); 2,0 kg/cm^2 (sólo con el piloto: Para uso vial); 2,2 kg/cm^2 (con el piloto y el pasajero: Para uso vial)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



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.

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

: Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

: Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

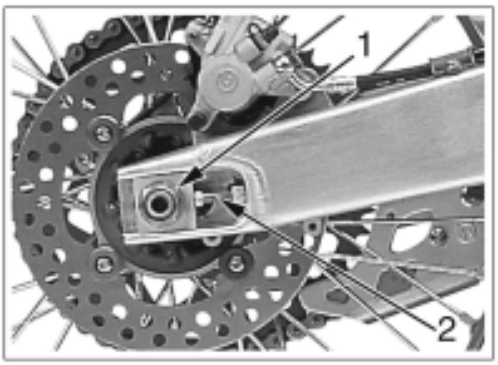


Removing the rear wheel
Unscrew the nut (1) of the wheel pin (3) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides. 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.

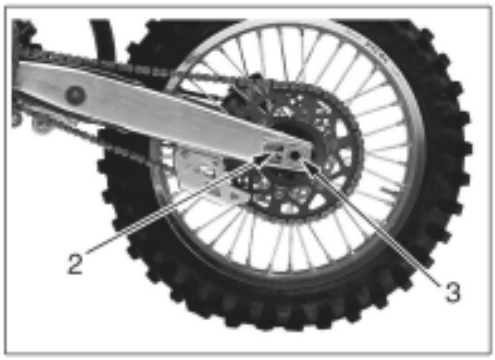


Démontage de la roue arrière
Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après le rémontage. Extraire la roue complete, en prêtant attentinon aux entretoises positionnées aux cotés du moyeau. Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l' etrier.
AVIS

: Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l' etrier.

: Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

: Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

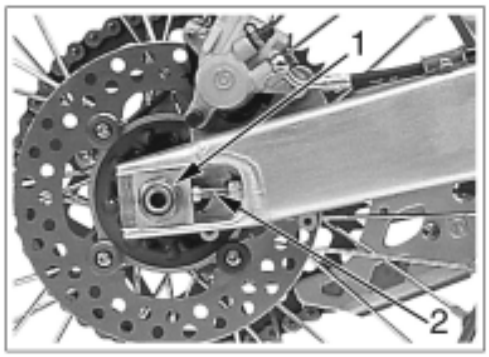


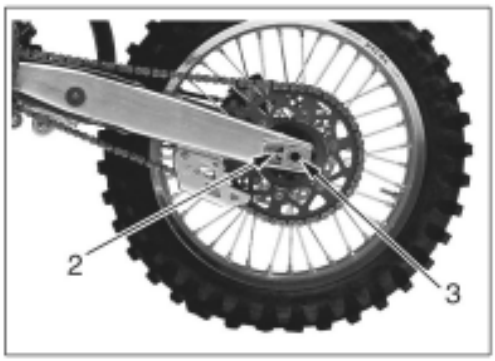
COPPIE DI SERRAGGIO - TIGHTENING TORQUES - COUPLES DE SERRAGE
1: 142,1 Nm/ 14,5 Kgm/ 104.8 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION
1: 142,1 Nm/ 14,5 Kgm/ 104.8 ft-lb

Abnehmen des Hinterrads
Die Mutter (1) des Radbolzen (3) und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettesspannwert nach dem Wiederzusammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

: Bei abgezogemen 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 Belaege die Bremsscheibe

Remoción rueda trasera
Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y estraiga ésto. No es necessario afloiar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda. Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza
NOTE

: Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

: Después del desmontaje, colocar la ruesda 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.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







Sospensione posteriore

La sospensione di questo motociclo è di tipo progressivo e consiste in un ammortizzatore, una serie di articolazioni ed un forcellone oscillante.
Il precarico della molla dell'ammortizzatore può essere regolato in funzione delle condizioni di guida e del terreno. Anche la frenatura idraulica può essere regolata dall'esterno. Controllare periodicamente l'usura di tutti i componenti.

Rear suspension

The suspension of this motorcycle is of the progressive type and consists of a shock absorber, a series of linkages and a swing arm. The pre-load of the shock absorber spring can be adjusted according to the driving and ground conditions. Even the hydraulic damping can be adjusted from outside. Periodically check the wear of the components.

Suspension postérieure

La suspension de ce motocycle est de type progressif et consiste en un amortisseur, une série des articulations et une fourche oscillante.
La précharge du ressort d'amortissair peut être réglée en fonction des conditions de conduite et le terrain. Même le systeme de freinage hydraulique peut être reglé de l'extérieur. Côntroler périodiquement l'usure de tous les composantes.

Hinterachsaufhängung

Die Aufhängung dieses Motorrades ist progressiv und besteht aus einem Stoßdämpfer, eine Reihe von Gelenken und schwingender Gabel.
Die Vorspannung der Stoßdämpfersfeder kann in Funktion von den Führung- und Bodenbedingungen geregelt werden. Noch die Hydraulikbremsung kann von aussen einstellt werden. Die Benutzung aller Teile periodisch kontrollieren.

Suspensión posterior

La suspensión de esta motocicleta es del tipo progresivo y consiste en un amortizador, una serie de articulaciones y una horquilla oscilante.
La precarga del resorte del amortizador puede ser regulado en función de las condiciones de guia y del terreno. También el frenado hidráulico puede ser regulado desde afuera. Controllar periódicamente el desgaste de todos los componentes.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena
Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.

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

Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain runner
Check the wear of the above mentioned elements and replace them when necessary.

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

Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne
Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

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

Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh
Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

: 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.

Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena
Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

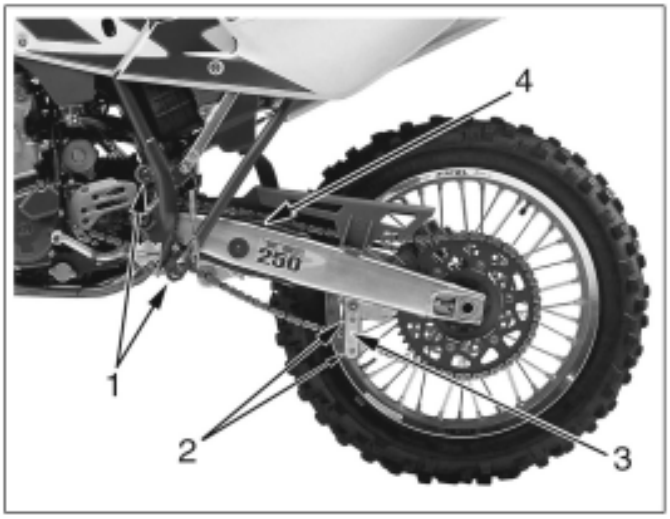
: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.

1- Rullo tendicatena
1- Chain tension roller
1- Rouleau tendeur de chaîne
1- Kettenspannungsrolle
1- Rodillo tensor de cadena

2- Rullo guidacatena
2- Chain driving roller
2- Rouleau de guidage de chaîne
2- Kettenführungsrolle
2- Rodillo guíacadena

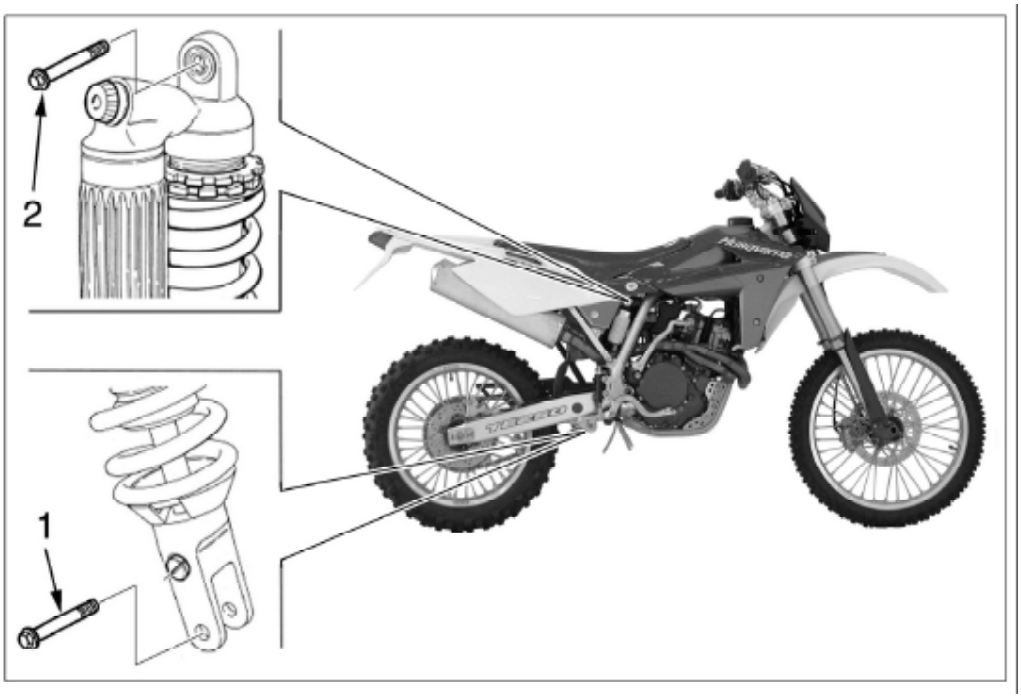
3- Guidacatena
3- Chain guide
3- Guidage de chaîne
3- Kettenführung
3- Guíacadena

4- Pattino catena
4- Chain slider
4- Patin de chaîne
4- Kettenschuh
4- Patín cadena



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







Stacco ammortizzatore posteriore
Rimuovere la sella, i pannelli laterali ed il silenziatore di scarico come descritto al capitolo “E”-Operazioni generali (pagg. E.14- E.16- E.20).
Rimuovere i fissaggi (1, 2) e l’ammortizzatore.

Removal of rear shock absorber
Remove the saddle, th e side panels and the exhaust muffler, as described in chapter “E”-General Operations (pages E.14- E.16- E.20).
Remove fasteners (1, 2) and shock absorber.

Démontage amortisseur arrière
Oter la selle, les panneaux latéraux et le silencieux d’après la description au chapitre “E”-Opérations Générales (pages E.14- E.16- E.20).
Enlever les fixations (1 et 2) et l’amortisseur.

Ausbau des hinteren Stossdämpfers
Den Sattel, die Seitenpaneele und den Schalldämpfer, wie im Kapitel “E"-Allgemeine Operationen (Seiten E.15- E.16- E.20) beschrieben, abnehmen.
Befestigungen (1, 2) und Stoßdämpfer entfernen.

Para sacar el amortiguador trasero
Retirar el sillín, los paneles laterales y el silenciador de escape tal y como descrito en el capítulo “E”-Operaciones Generales (pág. E.15- E.16- E.20).
Remueva las fijaciones (1, 2) y el amortiguador.

COPPIE DI SERRAGGIO- TIGHTENING TORQUES- COUPLES DE SERRAGE- ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION
1, 2: 52,4 Nm/ 5,35 Kgm/ 38.6 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Smontaggio, revisione e rimontaggio ammortizzatore posteriore

Prima di effettuare lo smontaggio, pulire l'ammortizzatore.

REVISIONE MOLLA

Prima di procedere allo smontaggio misurare la molla in sede.
Smontaggio molla: bloccare l'ammortizzatore nella morsa senza deformarlo. Allentare la controghiera e la ghiera, lo scodellino di appoggio della molla e la molla.

Disassembly, overhauling, and reassembly of the rear shock absorber

Accurately clean the shock absorber before disassembly.

OVERHAULING THE SPRING

Measure the spring in its housing before disassembling.
Disassembling the spring: when gripping the shock absorber in the vice take care that it gets not warped. Loosen the counter-ring nut, the ring nut, the spring cap, and the spring.

Démontage,révision et remontage de l'amortisseur arrière

Avant d'effecter le démontage, nettoyer l'amortisseur.

REVISION DU RESSORT

Avant le démontage, mesurer le ressorte dans son siège.
Démontage ressort: veillez à ne pas déformer l'amortisseur quand serré dans l'étau. Desserrer le contre-collier, le collier, la cuvette du ressort et le ressort aussi.

Auseinandersetzen, Überholund und Zusammensetzen des hinteren Stoßdämpfers

Vor Demontage den Stoßdämpfer reinigen.

FEDERÜBERHOLUNG

Vor Demontage die Feder in iHrem Sitz messen.
Federdemontage: den Stoßdämpfer bei der Arbeit nich verformen.
Gegennutmutter, Nutmutter, Federteller und Feder lösen.

Desmontaje revisión y nuevo montaje del amortiguador trasero

Antes de efectuar el desmontaje, limpiar el amortiguador.

REVISION DEL MUELLE

Antes de desmontarlo, medir el muelle en sede.
Desmontaje del muelle: al bloquear el amortiguador en la mordaza no deformarlo.
Aflojar la contravirola y la virola, el disco de apoyo del muelle y el muelle.

Misurare la lunghezza libera della molla.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqy.forumsactifs.com



Misurare la lunghezza libera della molla.
LIMITE DI SERVIZIO: 255$^{+/-1,5}$mm (TE, TC), 245$^{+/-1,5}$mm (SMR).
Sostituire la molla se la lunghezza risulta inferiore al limite di servizio.

Measure the free lenght of the spring.
USEFUL LIMIT: 9.98-10.10in. (TE, TC), 9.59-9.70 in. (SMR).
When the spring lenght is lower than the useful limit, replace the spring.

Mesurer la longuer libre du ressort.
LIMITE DE SERVICE: 255$^{+/-1,5}$mm (TE, TC), 245$^{+/-1,5}$mm (SMR).
Remplacer le ressort lorsque la longuer est inférieure à la limite de service.

Die freie Länge der Feder messen.
BETRIEBSGRENZE: 255$^{+/-1,5}$mm (TE, TC), 245$^{+/-1,5}$mm (SMR).
Falls die Länge die Betriebsgrenze unterschreitet, Feder ersetzen.

Medir la longitud libre del muelle.
LIMITE DE SERVICIO: 255$^{+/-1,5}$mm (TE, TC), 245$^{+/-1,5}$mm (SMR).
Sustituir el muelle si la longitud resulta inferior al límite de servicio.



CONTROLLO AMMORTIZZATORE

Controllare visivamente l'ammortizzatore ed individuare eventuali perdite d'olio o altri inconvenienti. Sostituire l'ammortizzatore, se necessario.

CHECKING THE SHOCK ABSORBER

Visuale check of the shock absorber to detect possible oil leafiks or other drawbacks. Replace the shock absorber if necessary.

CONTROLE DE L'AMORTISSEUR

Veuillez à ce que l'amortisseur n'ait pas de pertes d'huile,ou d'autres inconvénients et le remplacer si nécessaire.

STOSSDÄMPFERPRÜFUNG

Den Stoßbampfer auf eventuelle Ölverliste oder sonstige Beschädigungen prüfen. Wenn notwending, Stoßdampfer ersetzen.

CONTROL DEL AMORTIGUADOR

Controlar visivamente el amortiguador y reconocer las posibles pérdidas de aceite u otros inconvenientes. Sustituir el amortiguador si fuera necesario.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Eliminare il gas premendo sulla valvola del serbatoio.

Per evitare di essere colpiti agli occhi da eventuali particelle la valvola deve essere rivolta lontano dall'operatore.

Bleed the gas by pressing on the reservoir valve.

To protect his eyes from possible particles, the operator must turn the valve away from his eyes.

Appuyer sur la soupapes du réservoir pour éliminer le gaz.

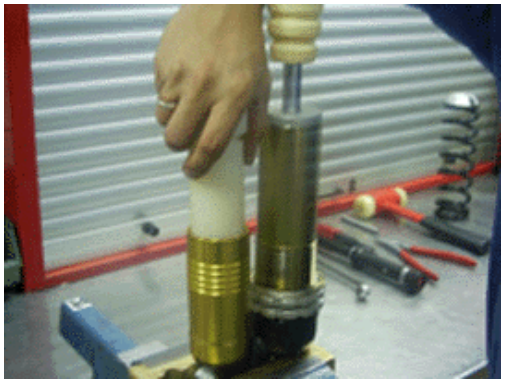
Pour éviter des blessures dues aux particules, l'operateur doit garder la soupape loin des yeux.

Das Gas Dürcken auf das Tankventil herausfließen lassen.

Zur Vermeidung von Augenverletzzzzungen das Ventil nich in Richtund des Arbeiters halten.

Eliminar el gas presionando en la válvula del depósito.

Para evitar que puedan saltar a los ojos algunas partículas, la válvula tiene que estar dirigida lejos del operador.



Rimozione del tappo serbatoio con valvola

Posizionare un attrezzo adeguato sul coperchio della camera d'aria e premerlo unitamente al coperchio sino a quando sarà possibile accedere agevolmente all'anello di fermo.

Effettuare questa operazione con molta cautela e con la pressione della mano.

Removing the reservoir plug and the valve

Fit a tool on the air chambre cover, then exert a pressure on both the cover and the tool to gain access to the snap ring.

Exercise the greatest care, and exert the pressure by your hands when carrying out this operation.

Enlèvement du couchon réservoir avec soupapes

Placer un outil convénable sur le couvercle de la chambre à air et le presser jusqu'à ce que la bague d'arrêt n'est aisement atteinte.

Cette opération est à effectuer avec le plus grand soin et ne pressant de la main.

Entfernung des Tankverschlußes mit Ventil

Ein dazu geignetes Werkzeug auf den Luftkammerdeckel aufsetzen und mit dem Deckel drücken bis der Stelring leicht zugänglich wird.

Diese Arbeit mit höchster Sorgfalt und mit dem Druck der Hand durchführen.

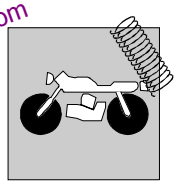
Remoción del tapón del depósito con la válvula

Posiciónar la herramienta adecuada en la tapa de la cámara de aire y presionarla junto con la tapa hasta que se pueda llegar fácilmente al anillo de retención.

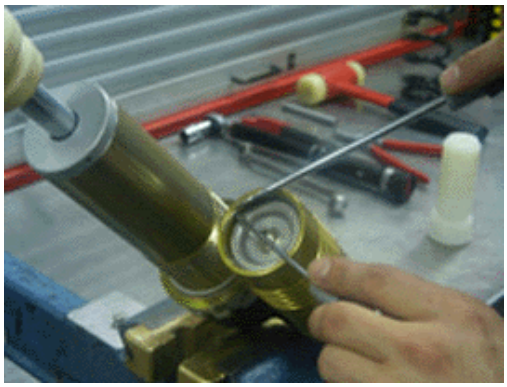
Efectuar esta operación con mucho cuidado y con la presión de la mano.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

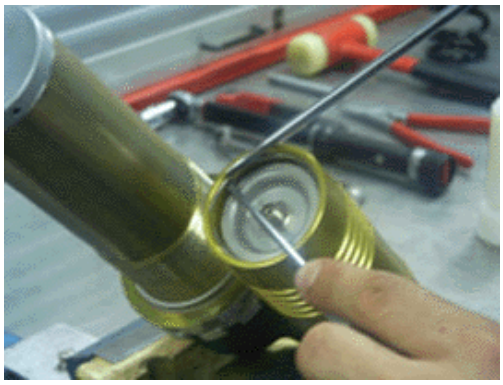
http://husqv.forumsactifs.com



Con l'aiuto di due piccoli cacciaviti togliere l'anello di fermo avendo cura di non dannegiare la superficie interna.
Per togliere l'anello di fermo porre inizialmente un'estremità dell'anello al di fuori della relativa scanalatura, far scivolare fuori la seconda estremità, inserire un cacciavite tra l'anello di fermo e serbatoio e fare leva con l'altro cacciavite. Estrarre completamente l'anello di fermo. Controllare che non ci siano bave sulle scanalature del corpo serbatoio; nel caso vi fossero, eliminarle e ripassare la superficie delle scanalature.
Avvitare un tubo con filettatura interna e con l'ausilio di pinze estrarre il tappo.



Use two small screwdrivers to remove the snap ring, and take care not to damage the inner surface.
To remove the snap ring, place first one ring end outside the groove. Remove the other ring end, insert one screwdriver between the snap ring and the reservoir, and lever by the other screwdriver. Remove the whole snap ring, and check that the grooves on the reservoir body have no burrs; on the contrary, rectify the grooves to smooth their surface.
Tighten a tube with internal thread, then remove the plug using pliers.



Utilisez deux petits tornevis por ôter la bague d'arrêt et veillez à ce que la surface intérieure ne soit pas endommagée.
Pour ôter la bague d'arrêt, placer une extrémité de la bague horsde la rainure; tourner ensuite l'autre extrémité, introduire un tourne vis entre la bague d'arrêt et le réservoir et se servir comme levier de l'autre tournevis. Oter totalement bagur d'arrêtet contrôler que des bavures ne soient présent sur les rainures du corps. Au contraire, les éliminer en rectifiant la surface des rainures. Visser un tuyaunt avec taraudage intérieur et ôter le bouchob par des pieces.

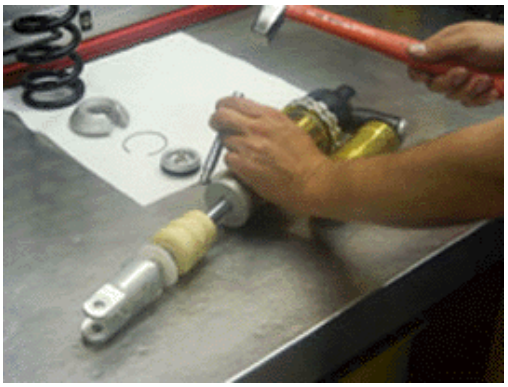


Mit Hilfe von zwei kleinen Schraubendrehern den Stellring entfernen, ohne die innere Oberfläche zu beschädigen.
Zur Entfernung des Stellring zuerst ein Ende des Ringes außer der Nut legen, das zweite Ende herausnehmen, einen Schraubendreher zwischen Stellring und Tank einlegen und mit dem zweiten Schraubendreher den Stellring ganz herausnehmen. Die Nuten des Takkörpers auf Grat prüfen; falls notwendig, Grat beseitigen und die Nutenoberfläche schleifen. Ein Rohr mit Innengewinde aufschrauben und mit einer Zange den Verschluß herausnehmen.

Con la ayuda de dos pequeños destornilladores, sacar el anillo de retención teniendo cuidado de no dañar la superficie interior.
Para sacar el anillo de retención, colocar al principio un xremo del anillo fuera de su correspondiente ranura, deslizar fuera el segundo extremo del anillo fuera de su correspondiente ranura, deslizar fuera el segundo extreno, introducir un destornillador. Extraer completamente el anillo de retención. Controlar que no haya rebabas en las ranuras del cuerpo del depósito; en el case de que hubiera, eliminarlas y repasar las superficies de las ranuras.
Atornillar un tubo con rosca interior e con la ayuda de pinzas, extraer el tapón.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Appoggiare l'ammortizzatore sul banco di lavoro. Svitare o spiantare (secondo il modello) il coperchio.

Lay the shock absorber on the working table. Loosen or dig ot the cover (according to the model).

Placer l'amortisseur sur la table de travail. Desserrer ou ôter le couvercle (selon de modéle).

Den Stoßdämpfer auf den Tisch legen. Den Deckel lösen oder entfernen (je nach Modell).

Apoyar el amortiguador en el canco de trabajo. Destornillar o arrancar (según el modelo) la tapa.

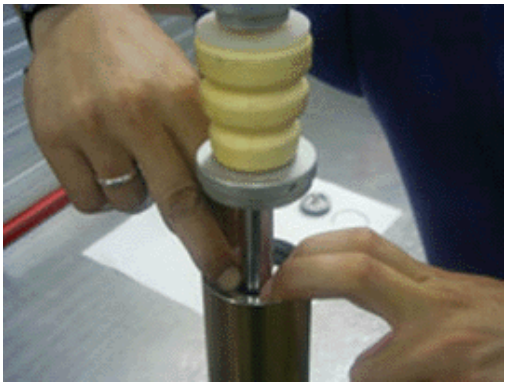


Tolto il tappo del serbatoio spingere sul guidastelo affondandolo nel corpo in modo da lasciare libera la sede del seeger e sfilarlo con un cacciavite.

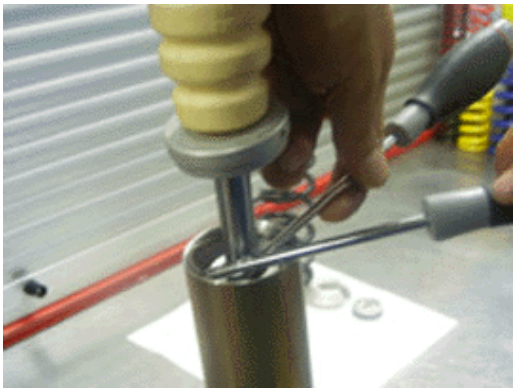
Once the plug is removed, push and drive the forkrod guide inside the body so as to free snap ring housing. Remove then the snap ring using a screwdriver.

Une fois que le bouchon de réservoir est ôté, appuyer la guide-tige et la plonger dans le corps de façon à laisser libre le siège de la bague d'étanchéité; ôter ensuite la bague d'étanchéité au moyen d'un tournevis.

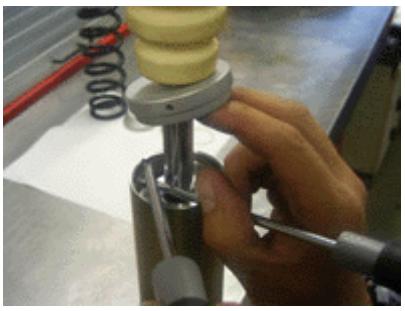
Nach Entfernung des Verschlusses, die Schfftführung in den Körper hineindrücken und den Sitz des Seegerringes frei lassen. Mit Hilfe eines Schraubendrehers den Seegerring herausnehmen.



Una vez quidada la tapa del depósito, empujar la guía dek vástago huniéndola en el cuerpo a fin de que queden libre el asiento del seeger y poder quitar conun destornillador el seeger.



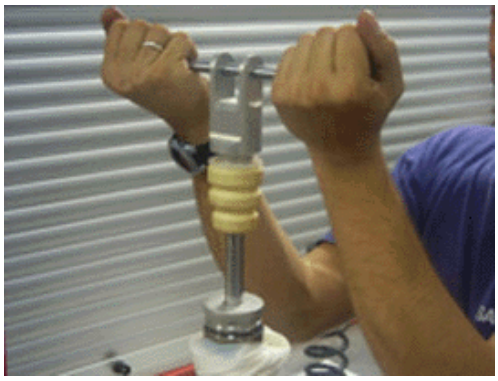






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Bloccare la parte superiore dell'ammortizzatore in una morsa con ganasce di alluminio o bronzo. Inserire un'asta o un cacciavite nel foro dell'attacco ed estrarre il gruppo pistone guidastelo dal corpo ammortizzatore. Eseguendo tale operazione coprire con un panno l'estremità del corpo onde evitare uno spargimento dell'olio.

Mantenere l'ammortizzatore nella morsa inposizione circa verticale. Se si svuota l'ammortizzatore dell'olio, sarà necessario effettuare la sostituzione del diaframma del serbatoio. Depositare comunque l'olio in un recipiente pulito e lasciare decantare.

Grip the shock absorber upper side in a vice using aluminium or bronze iaws. Insert a rod or a screwdriver into the connecting hole, and remove tthe piston and forkrod unit from the shock absorber body. Wrap the body in a cloth to prevent spreading the oil on the shock absorber body.

When gripping the shock absorber in the vice keep it in vertical position. When oil is drained from the shock absorber replace the reservoir diaphragm. Pour the oil in a clean and leave it to clear.

Bloquer le côté superieur de l'amortisseur dans un étau avec branles en aluminium or bronze. Insérer une tige ou un tournevis dan le trou de la connexion et ôter le groupe piston et guide-tige du corps amortisseur. Effectuer cette opération en couvrant par un chiffon l'extrémité du corps afin d'éviter la perte d'huile.

Garder l'amortisseur dans l'étau en position verticale. Lorsque une vidange d'huile doit être effectuée, remplacer toujours le diaphragme du réservoir. Verser l'huile dans une cuve propre et la laisser décanter.

Den oberen Teil des Stoßdämpfers in einem Schraubstock mit Aluminium- oder Bronze-Spannbacken fasthalten. Einen Stab oder einen Schraubendreher in das Loch einführen und die Kolben-Schaftführung-Einheit aus dem Stßdämpferkörper herausnehmen. Bei dieser Arbeit das Ende des Körpers mit einem Turch umwickeln, un Ölausgießen su vermeiden.

Den Stoßdämpfer im Schraubstock soll in nahezu senkrechter Stellung sein. Falls das Öl vollständig herausfließen sollte, muß man die Schlingerwand des Tankes ersetzen. Das Öl in ein sauberes Gefäß gießen und dekantieren lassen.

Bloquear la parte superior del amortiguador en una mordaza de quijadas de aluminio o bronce. Introducir una varilla o un destornillador en el orificio de la unión y extraer el grupo pistón y la guía del vastago del cuerpo del amortiguador. Al ejecutar esta operación, cubrir con un paño el extremo del cuerpo para evitar que se derrame aceite.

Mantener el amortiguador en la mordaza en posición aproximadamente vertical. Si el amortiguador se vacía de aceite será necesario sustituir el diafragma del depósito. De todas formas, recogner el aceite en un recipiente limpio y dejar decantar.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Controlli vari su gruppo pistone.

1) Controllare che la fascia di tenuta non sia usurata o danneggiata (altrimenti sostituire fascia di tenuta)
2) Controllare OR sul guidastelo. Se rigato sostituire.
3) Controllare se la superficie dello stelo cromato è danneggiata da bolli o rigatura. In tale caso di deve sostituire anche tutto il guidastelo perchè guarnizione e boccola DU sono danneggiati. (Il gruppo stelo-guidastelo-attacco viene fornito integralmente).

Checks on the piston unit

1) Check whether the piston-right is worn out or damaged; (in this case replace it).
2) Check the OR on the forkrod; replace the OF if scored.
3) Check whether the chromium plated forkrod surface is damaged or scored. In this case replace the replace the damaged forkrod guide, the gasket, and the DU bush. (The forkrod and forkrod guide connection unit is supplied in full).

Contrôles du groupe piston

1) Contrôler si la bague d'étanchéité du èiston est usurée ou endommagée; dans ce cas, las remplacer.
2) Contrôler si des rainures sont présentes sur la bague d'étanchéité de la guide-tige; dans ce cas, la remplacer.
3) Contrôler si la surface de la tige chromée est usurée ou endommagée; dans ce cas, remplacer la guide-tige, car soitla douillle DU, soit le joint, sont endommagées. (Le groupe tige-guide-connexion est fourni complet).

Prüfungen der Kolbeneinheit

1) Den Kolbenring auf Verschleiß oder Beschädigungen prüfen (falls notwending, den Ring ersetzen).
2) Den O-Ring auf der Schaftführung prüfen. Falls notwendig, ersetzen.
3) Die Oberfläche des verchromten Schaftes auf Rillen oder Beschädigungen prüfen. In solchem Fall muß die ganze Schaftführung ersetzt werden, weil Dichtung und DU Buchse beschädigt sind (das Aggregat Schaft-Schaftführung-Einsatz wird als eine einzige Einheit geliefert).

Controles varios en el grupo pistón

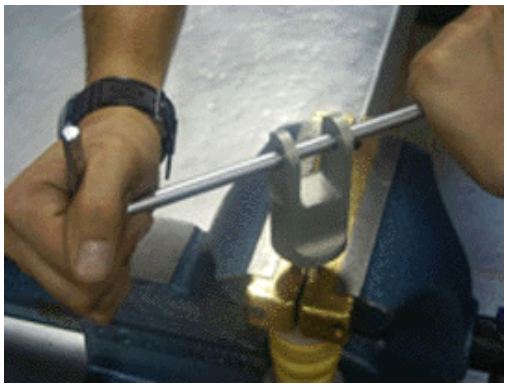
1) Controlar si el collarín de estanqueidad del pistón no está gastado o dañado (de lo contrario sustituir el collarín de estanqueidad).
2) Controlar el OR en la guía del vástago. Si está rayado hay que sustituirlo.
3) Controlar que la superficie del vástago cromado no está dañada o rayada. En este caso hay que sustituir también toda la guía del vástago dado que la junta y el casquillo DU están dañados. (El grupo vástago-guia del vástago-unión, se entrega integral).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Sostituzione della guarnizione

Qualora si dovesse procedere alla sostituzione della guarnizione di tenuta svitare l'attacco superiore, sfilare il guidastelo e sostituire la guarnizione con quella nuova, rimontare i componenti e riavvitare l'attacco superiore con Loctite bloccando con una coppia di 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb).

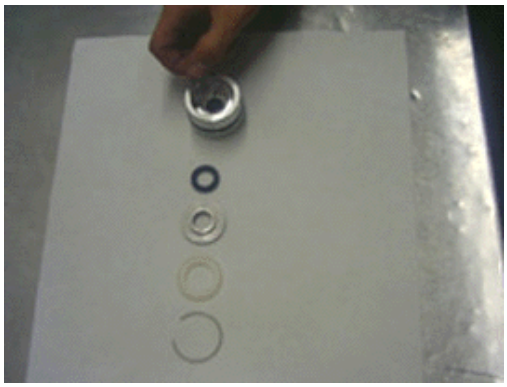


Replacing the gasket

When replacing the seal gasket, loosen the upper connection and remove the forkrod guide. Fit then a new gasket, reassemble the whole series of elements, and tighten the upper connection using Loctite and a 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb) torque.

Remplacement du joint

Pour remplacer le joint d'étanchéité desserrer la connexion supérieure, ôter la guide-tige et, après avoir remonté tout ces éléments, serrer à nouveau la connexion supérieure en utilisant Loctite et en blocant par une couple de serrage de 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb).



Austausch der Dichtung

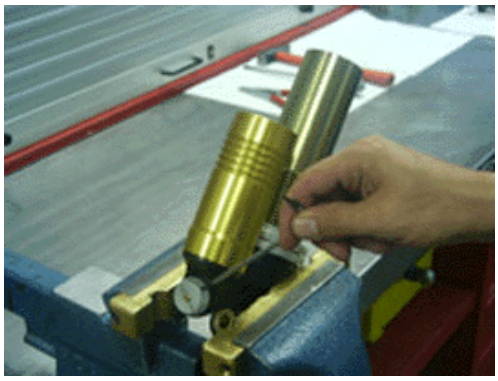
Fall die Dichtung ersetzt werden sollte, den oberen Einsatz lösen, die Schaftführung herausnehmen und die Dichtung durch eine neue ersetzen; alle Teile wieder zusammensetzen und den o9beren Einsatz mit 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb) anziehen und mit Loctite sichern.

Sustitución de la junta

En el caso de que se tuviese que sustituir la junta de estanqueidad, destornillar la unión superior, extraer la guía del vástago y sustituir la junta con una nueva, volver a montar los componentes y volver a atornillar la unión superior con Loctite bloqueando a un par de 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Controllo regolazione

Qualora si dovesse effettuare la regolazione in compressione per anomalia di funzionamento, occorre svitare il grano ferma pomello (prima di svitare, scaldare con aria calda).

Checking the adjustment

In case of compression adjustment for operating defect, it is necessary to unscrew the knob stopping dowel (before unscrewing, heat with warm air).

Contrôledu réglage

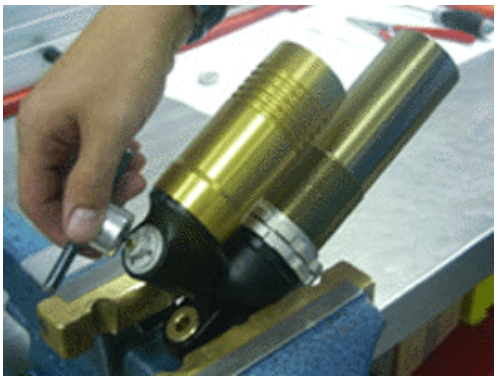
Si on dût effectuer la régulation en compression pour anomalie de fonctionnement, il faut dévisser le grain il arrête pommeau (avant de dévisser, chauffer avec air chaud).

Kontrolle der Einstellung

Falls es die Regelung in Einfederung für Abweichung von Funktionieren vornehmen müßte, ist es notwendig, den Weizen unbeweglichen Knopf zu lösen (bevor lösen mit Warmluft wärmen).

Control ajuste

En caso de que se tuviera que efectuar la regulación en compresión por anomalía de funcionamiento, hace falta destornillar el pasador para pómulo (antes de destornillar, calentar con aire caliente).

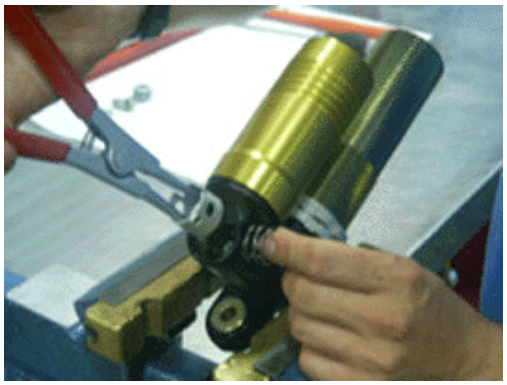


Procedere nel modo seguente (I.90-91):

svitare la ghiera con apposita chiave, sfilare i vari particolari facendo attenzione alla successione di smontaggio per effettuare poi correttamente il rimontaggio.

Proceed as follows (I.90-91):
unscrew the ring nut with a suitable wrench, extract the parts paying attention to the dismantling sequence in order to correctly effect then the reassembly.

Opérer comme suit (I.90-91):
dévisser l'embout avec clé spéciale, défiler les particuliers différents en faisant attention à la succession de démontage pour effectuer correctement puis le remontage.



Verlaufen in die folgende Art und Weise (I.90-91):
die Zwinge mit dazu bestimmen Schlüssel lösen, die verschiedenen Details auf die Nachfolge von Zerlegung, um dann korrekt die Remontage vorzunehmen aufpassend, ausfädeln.

Proceder en el modo siguiente (I.90-91):
destornillar la abrazadera con adecuada llave, desfilar los varios detalles teniendo cuidado con la sucesión de desmontaje para efectuar en fin correctamente el reensamblaje.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



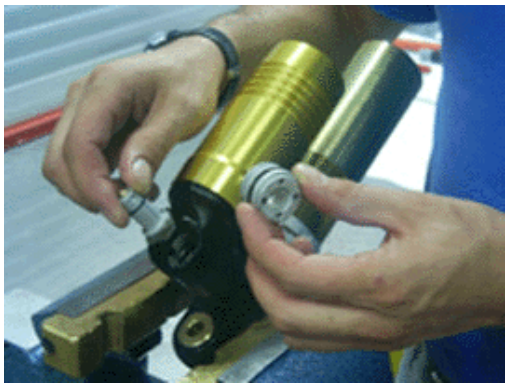






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

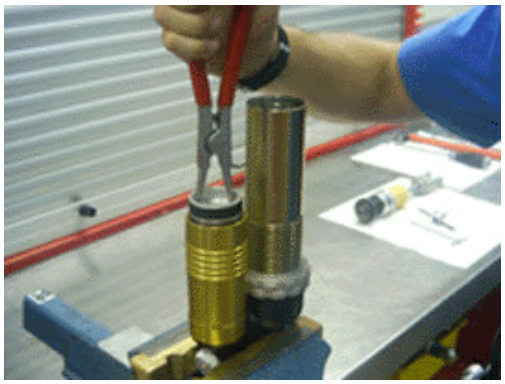
http://husqv.forumsactifs.com



Dopo aver effettuato il controllo, reinserire il pistone, il disco, la molla, l'anello con asole. Sfilare l'albero porta cono dal tappo, avvitare l'anello, inserirlo nell'asola con una leggera pressione e bloccare il tutto con il tappo ad una coppia di 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lb).

After having completed the check, insert again the piston, the disk, the spring and the ring with slots. Remove the cone holding shaft from the plug, screw the ring and insert it in the slot applying a light pressure. Lock the assembly with the plug at a torque of 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lbs).

Après avoir effectué le contrôle, réinsérer le piston, le disque, le ressort, la bague avec des boutonnières. Défiler l'arbre porte cône du bouchon, visser la bague, l'insérer dans la boutonnière avec une pression légère et bloquer le tout avec le bouchon à un couple de 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lb).



Nach die Kontrolle vorgenommen haben, den Kolben wiedereingliedern, die Schallplatte die Feder der Ring mit Knopflöchern. Den Baum ausfädeln bringt dem Pfropfen Kegel, den Ring schrauben, ihn im Knopfloch mit einem leichten Druck und zu einem Paar von 30 Nm das Ganze mit dem Pfropfen (30 Nm; 3 kgm; 29.2 ft/lb).

Después de haber efectuado el control, reinsertar el pistón, el disco, el muelle, el anillo con ojales. Desfilar el árbol lleva cono del tapón, atornillar el anillo, insertarlo en el ojal con una ligera presión y parar el todo con el tapón a una pareja de 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lb).



É fatto assoluto divieto di sostituire le lamelle della compressione con altre lamelle. Tale manovra potrebbe causare l'esplosione dell'ammortizzatore durante l'uso.

It is strictly forbidden to replace the compression blades with other types of blades, as blades different from the original ones can cause the explosion of the shock absorber during use.

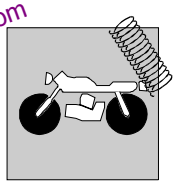
Il est absolutement défendu de remplacer les lamelles de la compression avec des autres lamelles, car l'amortisseur pourrait exploser durant l'usage.

Es ist absolut verboten, die Verdichtungslamellen durch andere Lamellen zu ersetzen. Solche Arbeit könnte die Explosion des Stoßdämpfers beim Einsatz verursachen.

Está terminantemente prohibido sustituir la laminillas de la compresión con otras laminillas. Esta maniobra podría causar la explosion del amortiguador durante el uso.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Sostituzione serbatoio

Qualora il serbatoio dovesse essere sostituito, scaldare con aria calda in prossimità del lato avvitato e svitare con apposita attrezzatura.Sostituzione serbatoio.

Reservoir replacement

In case of reservoir replacement, it is necessary to heat with warm air near the screwed side and unscrew it with a suitable tool.

Substitution réservoir

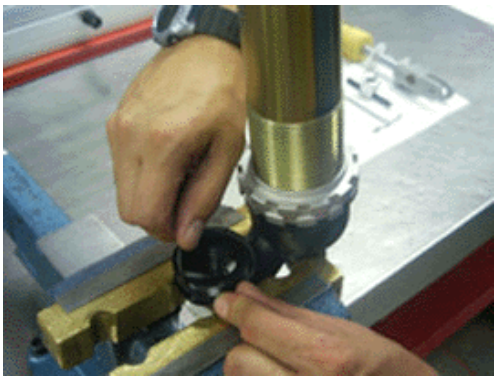
Si le réservoir dût être remplacé, chauffer avec air chaud en proximité du côté vissé et dévisser avec outil spécial.

Ersatz Behälter

Falls der Behälter ersetzt werden müßte, mit Warmluft in Nähe der verschraubten Seite wärmen und mit dazu bestimmen Gerät lösen.

Sustitución tanque

En caso de que el tanque tuviera que ser reemplazado, calentar con aire caliente en proximidad del lado atornillado y destornillar con adecuado utensilio.



Sostituire l'anello OR di tenuta del serbatoio. Ingrassare la superficie dell'OR senza cospargere la filettatura della basetta.

Riavvitare il serbatoio con Loctite avendo cura di non danneggiare l'anello OR. Coppi adi chiusura 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb).**NOTA**: Tutte queste operazioni vanno eseguite in presenza di una accurata pulizia sia del posto di lavoro che di tutti i componeneti che vengono riutilizzati.

Replace the O-Ring of the reservoir. Grease the OR surface, but see that the base thread gets not smeared with grease.

Tighten the reservoir usingf Loctite, and see that the O-Ring is undamaged. Use a 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) torque.**NOTE**: When carriying out these operations see that the place of work and all the elements are well cleaned.

Remplacer la bague d'étaichéité du réservoir. Graisser la surface de la bague d'étaichéité et veillez à ce que la graisse n'atteint pas le filetage de la base.

Remonter le réservoir en utilisant Loctite et en veillant à ne pas endommager la bague d'étaichéité: Couple de serrage: 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) .**NOTE**: Nettoyer soigneusement soit le poste de travail, soit tous les éléments utilisés avant d'effectuer toutes ces opérations.

Den O-Ring des Tankes ersetzen. Die Oberfläche des O-Rings und nicht das Gewinde ein schmieren.

Den Tank anziehen und und mit Loctite sichern; dabei den O-Ring nicht beschädigen. Anzugsmoment 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) .

ANMERKUNG: Bei der Durchführung von all diesen Arbeiten ist die maximale Reinigung sowohl am Arbetsplatz als auch bei allen eingesetzen Teilen zu gewährleisten.

Sustituir el OR de estanqueidad del depósito. Engrasar la superficie del OR sin hacerlo en la rosca de la placa de base.

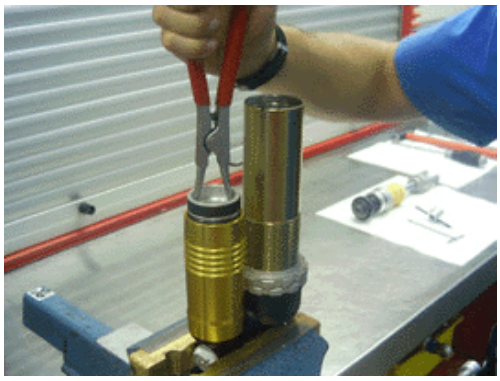
Volver a atornillar el depósito con Loctite teniendo cuidado de no tocar el OR.

Par de cierre 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) .

NOTA: Todas estas operaciones tienen que ser ejecutadas con una minuciosa limpieza tanto del puesto de trabajo como de todos los componentes que se utilizan.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Smontaggio del diaframma aria-olio del serbatoio

Nel caso in cui sia stato tolto l'olio dall'ammortizzatore è sempre necessario procedere alla rimozione del diaframma.
Estrarre il separatore con le pinze facendo attenzione a non rigare il serbatoio. Nel caso il serbatoio avesse la superficie rovinata, effettuare la sostituzione.

Disassembling the air/oil diaphragm of the reservoir

Always replace the diaphragm when changing the oil inside the shock absorber. Remove the separator using pliers, and check that the tank does not scored. When the inside surface of the tank is scored, replace the tank.

Démontage du diaphragme air-huile du reservoir

Au cas où la vidange d'huile de l'amortisseur a été effectueé, remplacer toujours le diaphragme pinces.
Oter le séparateur par les pinces en veillant que le réservoir ne soit pas reyé. Au cas où la surface intérieure du réservoir est endommageé, remplacer ce dernier.

Demontage Öl-Luft-Schlingerwand im Tank

Falls Öl aud em Stoßdämpfer herausgenommen worden ist, ist die Schlingerwand immer zu ersetzen.
Den Abscheider mit den Zangen herausziehen und darauf achten, den Tank nich zu riefeln. Falls die innereTankfläche beschädight sein sollte, ist der Austausch vorzunehmen.

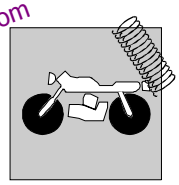
Desmontaje del diafragma aire-aceite del depósito

En el caso de que haya sido quitado el aceite del amortiguador, hay que ejecutar siempre la sustitución del diafragma.
Retirar el separador con las tenazas, teniendo cuidado en no doblar el deposito. Si el deposito tuviera la superficie interior estropeada es preciso reemplazarlo.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

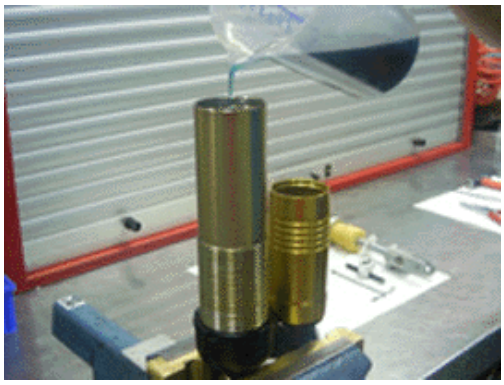
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



RIMONTAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

Lavare accuratamente con sgrassanti il complessivo corpo ammortizzatore, assicurarsi che sia asciutto magari utilizzando eventualmente un soffio di aria compressa.
Prendere l'occhio in morsa con ganasce in alluminio, bronzo o panno da officina. Versare nel corpo ammortizzatore 70-80 cm^3 (4.3-4.9 cu. in.) di olio. Inserire lo stelo completo nel corpo ammortizzatore avendo cura di non danneggiare la striscia di scorrimento; spingere lo stelo con pistone e attacco lasciando accesso per il rabbocco olio.



REASSEMBLING THE SHOCK ABSORBER

Accurately clean the shock absorber body using dreasing substances. Dry the body using compressend air.
Hold the shock absorber eye in a vice using aluminium or bronze jaws, or wrapping it in a cloth. Pour inside the shock absorber body 70-80 cm^3 (4.3-4.9 cu. in.) of oil. Insert the forkrod inside the shock absorber body and take care that the sliding track is undamaged. Push the forkrod, the piston and the connection inside, and leave room for topping up.



REMONTAGE DE L'AMORTISSEUR

Nettoyer soigneusement avec des substances dégraissantes le corps amortisseur et s'assurer quìl soit sec; au cas contraire, l'essuyer par air comprimé. Serrer l'oeil du corps amortisseur dans un étau avec branles en aluminium, ou bronze, ou en utilisant un chiffon. Introduire dans le corps amortizzeur 70-80 cm^3 (4.3-4.9 cu. in.) d'huile. Insérer la tige complète dans le corps amortisseur et veillez à ce que la bande de roulement ne soit pas endommagée. Pousser la tige avec piston et connexion en laissant un espace pour introduire l'huile.

ZUSAMMENSETZEN DES STOSDÄMPFERS

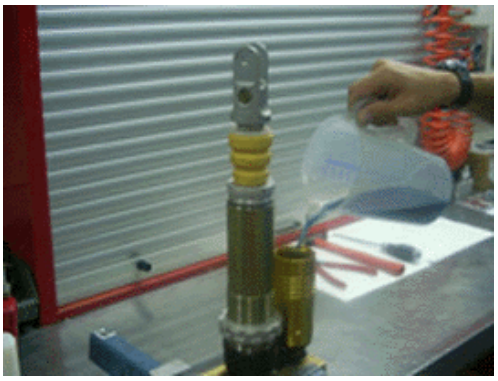
Den Stoßdämpfer mit Entfettungsmitteln sorgfältig waschen; sich vergewissern, daß fer Stoßdämpfer trocken, ist; falls notwendig, mit Druckluft blasen.
Das Auge in einin Schraubstock mit Aluminium- bzw. Broze- oder mit einem Tuch umwickelten Spannbcken festhalten. 70-80 cm^3 (4.3-4.9 cu. in.) Öl in den Stoßdämperfkörper gießen. Den vollaständigen Schaft in den Stoßdämpferkörper einleen und dabei den Gleistreifen nich beschädigen; den Schaft mit Kolben und Winstaz drücken und Zugang zum Ölnachfüllen gewährleisten.

PARA VOLVER A MONTAR EL AMORTIGUADOR

Lavar minuciosamente con desengrasantes todo el cuerpo del amortiguador; asegurarse de que está ben seco, posiblemente utilizando un soplo de aire comprimido.
Bloquear el ojo en una mordaza con quijadas de alminio, pronce o paño de taller. Verter en el cuerpo del amortiguador 70-80 cm^3 (4.3-4.9 cu. in.) de aceite. Introducir el vástago completo en el cuerpo del amrtiguador tenienrdo cuidado de no dañadr la franja del deslizamiento; empujar el vástago con el pistón y la unión dejando acceso para rellenar el aceite.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Preparare il diaframma con OR montato (è consigliabile nuovo in ogni intervento). Riempire con olio il serbatoio e con una manovra tempestiva inserire il diaframma nel serbatoio (vedi foto).

Spingere velocemente il diaframma in basso fino al fondo del serbatoio ed avendo cura di tenere fermo lo stelo nella posizione di rabbocco. L'olio incamerato nel serbatoio travasa nel corpo ammortizzatore e trafilando attraverso le lamelle del pistone viene a raggiungere un certo livello. Eseguendo rapidamente queste operazioni si evita l'incameramento dell'aria.

Prepare the diaphragm with assembled OR (we advise using a new one for each replacement). Fill up the reservoir with oil and insert the diaphragm into the reservoir, (see photo).



Quickly push the diaphragm downwards at the bottom of the reservoir holding fast the forkdìrod in the topping up position. The oil topped up in the reservoir is transferred into the shock absorber body, then sifting through the position blades, it reaches the required level. Avoid possible air intake by quickly carrying out these operations.

Préparer le diaphragme avec bague d'étanchéité assemblée (il est avis de monter une nouvelle bague à chaque intervention). Remplir le réservoir avec huileet introduire le diaphragme dans le réservoir (voir le photo).

Poussez rapedement le diaphragme en bas jusqu'à atteindre le fond du réservoir et veillez à ce que la tige soit bien bloquée dans la position de remplissage. L'huile dans le réservoir passe dans le corps amortisseur d'où, par les lamelles du piston, atteint le niveau correct. Il est avis d'effectuer ces opérations très rapidement afin d'éviter que l'air passe dans le groupe.

Die Schlingerwand mit angebrachtem O-Ring vorbereiten (wir empfehlen den O-Ring jedesmal zu ersetzen). Den Tank nachfüllen und sofort die Schligerwand in den Tank einführen (das Foto sehen).

Die Schlingerwand schnell nach unten bis auf den Takboden drücken, indem der Schaft in der Stellung zum Nachfüllen festgehalten wird. Das sich im Tank befindliche Öl fließt in den Stoßdämpfer und durch die Kolbenlamellen erreicht es einen bestimmten Stand.
Wenn solche Arbeiten schnell durchgeführt werden, werden Luftblasen vermieden.

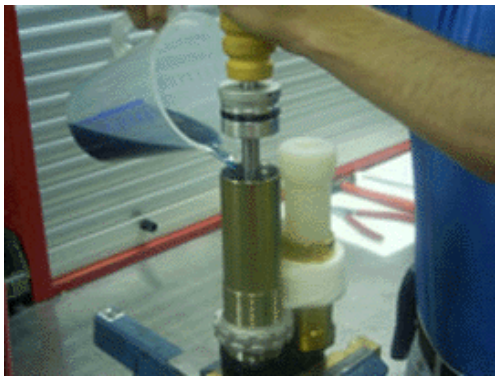
Preparar el diafragma con el OR montado (se aconseja que sea nueva en cada intervención). Llenar con aceite el depósito y con una maniobra rápida introducir el diafragma en el depósito (ver la foto).

Empujar velozmente el diafragma hacia abajo hasta el fondo del depósito teniendo cuidado de mantener firme el vástago en la posición sìde rellenado. El aceite que se encuentra en el depósito trasiga al cuerpo del amortiguador y pasando a través de las laminillas del pistón llega a alcanzar un determinado nivel.
Ejecutando rápidamente estas operaciones se evita que entre aire.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Si procede rabboccando olio fino a circa 2 cm (0.8 in.) dal filo del corpo. Si eseguono quind 4 o 5 movimenti alternativi di corsa 5 - 6 cm (2-2.4 in.) con i quali si espellono eventuali residui di aria presenti sotto al gruppo pistone.

Questi movimenti devono essere eseguiti lentamente per evitare lo spostamento per cavitazione o per compressione del diaframma del serbatoio. Rimboccare quindi con olio fino al livello della gola del seeger posizionando lentamente lo stelo con il tampone fine corsa interno a filo della stessa.

Proceed by topping up until reachin approx. 2 cms (0.8 in.) from the body edge. Then, execute 4 or 5 alternating strokes of 5 - 6 cms (2-2.4 in.) to bleed the air left under the piston unit.

These movements should be slow to prevent the reservoir diaphragm from moving through cavitation or compression. Top up with oil the smap ring throat is reached, then slowly fit the forkrod, and the inside end-of-stroke pad, edge-wise with the snap ring throat.

Remplird'huile jusqu'à atteindre 2 cm (0.8 in.) du fil du corps. Effectuer 4 ou 5 mouvements elternatifs avec une course de 5-6 cm. (2-2.4 in.) pour eliminer les résidus d'air présents au dessous du groupe piston.

Effectuer ces mouvements tré lentement pour éviter tout déplacement dû à cavitation où à la compression du diaphragme du réservoir. Remplir avec huile jusqu'à atteindre le niveau de la gorge de la bague d'étanchéité et veiller à ce que la tige, avec le tampon de fin de course intérieur, soit placée à fil de la même.

Öl nachfüllen, bis es 2 cm (0.8 in.) unter der Körperoberkante liegt. 4-5 Hubbewegungen für 5-6 cm (2-2.4 in.) durchführen, um eventuelle Luftblasen unter dem Kolbenaggregat zu beseitigen.

Solche bewegungen sind langsam durchzufuhren; damit werden Verschiebengen der Schlingerwand durch Kavitation oder Verdichtiung vermieden. Öl nachfüllen, bis der Stand die Rille des Seegerringes erreicht hat. Den Schaft mit dem inneren Endanschalgtampon sorgfältig bündig mit der Rille positionieren.

Se sigue rellenando aceite hasta aproximadamente 2 cm (0.8 in.) del ras del cuerpo. Se ejecutan luego 4 ó 5 movimientos alternativos de carrera 5-6 cm (2-2.4 in.) conlos cuales se expulsan posibles residuos de aire presentes debajo del grupo del pistón.

Estos movimientos tienen que ser ejecutados lentamente para evitar el desplazamiento por cavitación o por compresión del diafragma en el depósito. Rellenar pues, con aceite hasta el nivel de la ranura del seeger posicionando lentamente el vástago con el tampón final de carrera interior a ras de la misma.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Tenendo lo stelo in posizione far scorrere il guidastelo fino ad imboccare il tubo ammortizzatore. Quindi affondare i guidastelo nel corpo fino ad avere libera la sede de seeger. Inserire il seeger assicurandosi che sia saldamente posizionato. Tirando lo stelo verso l'alto portare il guidastelo in posizione di lavoro.

Keep the forkrod in position and run the forkrod guide to fit the shock absorber tube. Drive the forkrod guide inside the body antil the snap ring housing is free. Insert the snap ring and tighten it in position. Pull the rokrod upwards to take the forkrod guide in working position.

Garder la tige dans cette position et faire glisser la guide-tige jusqu'à aboucher le tuyau de l'amortisseur. Plonger la guide-tige dans le corps jusqu'à ce que le siège de la bague d'étancheéité ne soit libre; insérer cette dernière et s'assurer qu'elle soit bien serrée. Pousser la tige enhaut et porter la guide tige dans la position de travail.

Den Schaft in Stellung halten und die Führung in das Stoßdämpferrohr gleiten lassen. Die Schaftführung in den Körper hineindrücken, bis der Sitz des Seegerringes frei ist. Den Seegerring fest einführen. Den Schaft nach oben ziehen und die Führung in die Arbeitsstellung bringen.

Manteniendo el vástago en posición , deslizar la guía del vastago en el cuerpo hasta que quede libre el asiento del seeger. Introducir el seeger asegurandose de que está firmemente posicionado. Tirando del vástago hacia arriba, llevar la guía del vástago a su posición de trabajo.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rimontare il tappo del serbatoio con la sua valvola. Calzarlo all'interno del serbatoio e montare il seeger nela gola.
Inserire azoto tramite valvola (o aria in mancanza) ad una pressione di 10-12 bar. Rimettere il cappuccio alla valvola e controllare che non vi siano perdite di olio o di aria.

Piantare il tappo su corpo.

Rimontaggio tampone finecorsa e rondella.
Nel caso in cui sia stato necessario sostituire il tampone fine corsa bloccare lo stelo in ganasce di bronzo o alluminio speciale e riavvitare l'attacco con Loctite con coppia di circa 50 Nm. Rimontare la molla e tramite ghiera e controghiera riportare alla precarica iniziale.

Si declina qualsiasi responsabilità per operazioni non eseguite secondo quanto descritto in questo manuale.



Reassemble the reservoir plug and the valve, fit it inside the reservoir, then fit the snap ring into the throat. Insert the nitrogen valve - or the air valve if teh nitrogden valve is not an hand - using 10-12 bar pressure. Reassemble the cap on the valve and check to make sure that both air bleeds, or oil leaks, are not present.

Set the plug on the body

Reassembling the end-of-stroke pad and its washer.
When the end-of-stroke pads needs to be replaced, block the forkrod in a vice using aluminium or bronze jaws, then tighten the connection again using Loctite and a 50 Nm torque. Reassemble the spring and take it to the initial preload using the ring nut and the counter ring nut.

The manufacturer declines any and all responsability for damages deriving from operations uncorrectly carried out.



Remonter le bouchon du réservoir avec sa soupape, l'introduire dans le réservoir et monter la bague d'etanchéité sur le gorge par la soupape d'admission d'azote, (ou d'air si la soupape d'admission d'azote fait défaut), à une pression de 10-12 bar. Remonter le capuchon de la soupape en contrôlants s'il y a des pertes d'huile ou d'air.

Serrer le bouchon dur le corps

Remonter le tampon du fin de corse et la rondelle. Au cas où de tampon d ufin de course est à remplacer, bloquer la tige dans un étau acec branles en aluminium ou en bronze et serrer à nouveau la connexion en utilisanl Loctite et une couple de serrage de 50 Nm. Remonter le ressortet, par le collier et contre-collier, retourner à la précharge initiale.

Le constructeur décline toute responsabilité lorsque les instructions données dans se livret ne sont pas respectées.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Den Tankverschluß samt Ventil montiere. Ihn in den Innern des Tankes aufschieben und den Seegerring in die Rille einlegen. Durch das Ventil Stickstoff (oder Luft) mit einem Druck von 10-12 bar den Tank einfließen lassen. Die Kappe auf das Ventil auflegen und auf Öl- bzw. Lufverluste prüfen.

Einpressen des Deckels auf den Körper

Endaschlagtampon und Unterlegscheiben montieren.
Falls der Endschlagtampon ersetz worden ist, den Schaft in Bronze- oder Aluminiumbacken festalten und den Einsatz mit ca. 50 Nm anziehen und mit Loctite sichern. Die feder wieder anbringengen und die ursprüngliche Vorspannung durch Nutmutter und Gegennutmutter einstellen.

Wir lehnen jegliche Haftung für Arbeiten ab, die nicht unter Beachtung dieser Anleitungen durchgeführt worden sind.



Volver a montar el tapón del depósito con su válvula. Introducirlo dentro del depósito y montar el seeger en la ranura. Introducir por medio de la válvula del nitrógeno (o aire si no hubiera) a una presión de 10-12 bares. Volver a colocar el capuchón de la válvula y controlar que no haya pérdidas de aceite o de aire.

Colocar el tapón en el cuerpo

Volver a montar el tampón final de carrera y arandela.
En el caso de que haya sido necesaio sustituir el tampón final de carrera, bloquear el vástagi eb nìordazas e bronce o aluminio especiales y volver a atornillar la unión con Loctite al par de 50 Nm. Volver a montar el muelle y por medio de la virola y controvirola volver a llevar a la precarga inicial.

El Fabricante no se responsabiliza por operaciones no ejecutadas según lo que se describe en el persente manual.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Registrazione freno idraulico ammortizzatore
L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.
A) COMPRESSIONE - Taratura standard:
1) bassa velocità di ammortizzazione:
- TE, TC: -15 scatti (± 2 scatti)
- SMR: -5 scatti (± 2 scatti)
2) alta velocità di ammortizzazione:
- TC: -15 scatti (± 2 scatti)
- TE: -12 scatti (± 2 scatti)
- SMR: -15 scatti (± 2 scatti)
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:
- TC: -22 scatti (± 2 scatti)
- TE: -16 scatti (± 2 scatti)
- SMR: -16 scatti (± 2 scatti)
Taratura standard: ruotare il registro inferiore in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.





Shock absorber damping adjustment
Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.
A) COMPRESSION - Standard calibration:
1) Low damping speed:
- TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -5 clicks (± 2 clicks)
2) High damping speed:
- TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- TE: -12 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -15 clicks (± 2 clicks)
Standard adjustment: turn upper adjusters clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjusters anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

B) EXTENSION - Standard calibration:
- TC: -22 clicks (± 2 clicks)
- TE: -16 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -16 clicks (± 2 clicks)
Standard adjustment: turn lower adjuster clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjuster anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com







Reglage amortisseur arrière
La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.
A) COMPRESSION- Tarage standard:
1) Basse vitesse d'amortissement:
- TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -5 clicks (± 2 clicks)
2) Haute vitesse d'amortissement:
- TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- TE: -12 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -15 clicks (± 2 clicks)
Tarage standard, tourner les registres supérieurs 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:
- TC: -22 clicks (± 2 clicks)
- TE: -16 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -16 clicks (± 2 clicks)
Tarage standard: tourner le registre inférieur en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

Einstellung hydraulikbremse Stossdaempfer
Der Stossdaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.
A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:
1) Niedrige Dampfungeschwindigkeit:
- TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -5 clicks (± 2 clicks)
2) Hohe Dampfungeschwindigkeit:
- TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- TE: -12 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -15 clicks (± 2 clicks)
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraubes (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen,
die Einstellschraubes gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

B) AUSFEDERUNG -Standardjustierung:
- TC: -22 clicks (± 2 clicks)
- TE: -16 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -16 clicks (± 2 clicks)
Standardjustierung: wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben gennant. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Regulación freno hidraulico amortiguador

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

A) COMPRESION - Calibrado estándar:

1) baja velicidad de amortiguación:

- TE, TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -5 clicks (± 2 clicks)

2) alta velocidad de amortiguación:

- TC: -15 clicks (± 2 clicks)
- TE: -12 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -15 clicks (± 2 clicks)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustos 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 ajustos en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



B) EXTENSION - Calibrado estándar:

- TC: -22 clicks (± 2 clicks)
- TE: -16 clicks (± 2 clicks)
- SMR: -16 clicks (± 2 clicks)

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 sentito contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

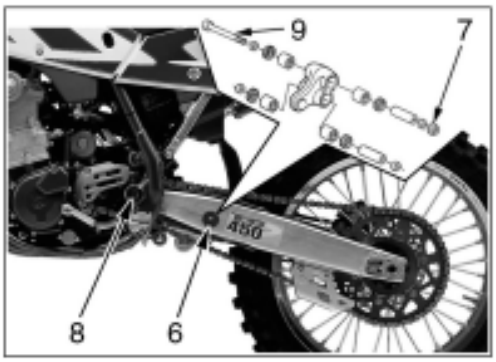
http://husqy.forumsactifs.com



Smontaggio e revisione forcellone oscillante
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).
Togliere: i tappi (6) ed il dado (7) del fissaggio superiore del bilanciere della sospensione, il dado (8) del perno forcellone; sfilare i perni (9) e (10).
Svitare il dado (A) del perno ruota (C) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (B), 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.
Rimuovere il forcellone (D) tirandolo indietro.
Verificare il parallelismo del perno del forcellone (vedi PAG. I.106) e controllare a mano lo stato di usura degli astucci a rullini (A) e delle relative bussole (B); ruotare la bussola dentro al cuscinetto: se si avverte resistenza o rumore, sostituire.



Disassembling and overhauling the rear swing arm
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);
Remove: the caps (6) and the rear suspension vertical link upper fastening nut (7), the rear swing arm axle nut (8); extract the axles (9) and (10).
Unscrew the nut (A) of the wheel pin (C) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (B); 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.
Remove the rear swing arm (D) by pulling it back.
Check parallelism of the fork pin (see page I.106) and chech by hand the wear state of the needle bushes (A) and the relevant bushings (B); rotate the bushing inside the bearing; in case any friction or noise is noticed, replace.



Démontage et révision de la fourche arrière
Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.
Oter: les vis (1), la protection (2) du pignon, le clip (3), le joint (4) et la chaîne (5);
Oter: les bouchons (6) et l' écrou (7) de fixation du pivot superieur du balancier de la suspension, l' écrou (8) du pivot de la fourche arrière; extraire les pivots (9) et (10).
Dévisser l'écrou (A) du pivot roue (C) et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (B); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après le rémontage. Extraire la roue complete, en prêtant attentinon aux entretoises positionnées aux cotés du moyeau. Enlever la forche arrière (D) en laq tirant en arrière.Vérifier le parallélisme de l'axe de la fourche (voir page I.106) et contrôler le degré d'usure des cages à rouleaux (A) et des douilles correspondantes (B), tourner la douille à l'intérieur du palier: en cas de résistance ou de bruit, remplacer.

COPPIE DI SERRAGGIO - TIGHTENING TORQUES - COUPLES DE SERRAGE
1: 7,6÷8,4 Nm/ 0,80÷0,85 Kgm/ 5.8÷6.1 ft-lb
7: 80 Nm/ 8,2 Kgm/ 59 ft-lb
8: 122,5 Nm/ 12,5 Kgm/ 90.3 ft-lb (+LOCTITE 243)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

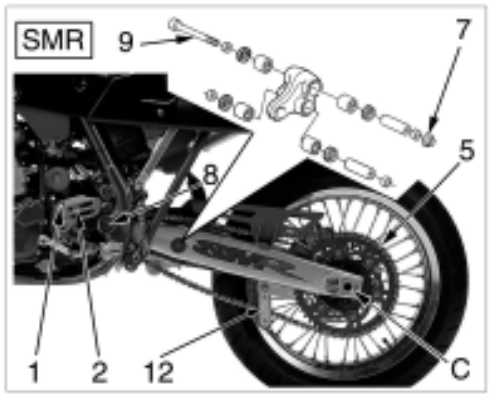
http://husqv.forumsactifs.com

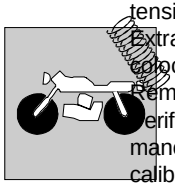
Abnehmen und Überprüfung der Hintergabel
Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.
Abnehmen: die Schrauben (1), der Schutz (2) vom Ritzel, das Clip (3), die Verbingdung (4) und das Treibkette (5) entfernen;
Abnehmen: die Verschluss (6), die mutter (7) von der höheren Befestigung vom Schwinghebel von der Hinterradfederung und die mutter (8) der Gabelbolzen; die Stützen (9) ausfädeln und (10). Die Mutter (A) des Radbolzen (C) und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (B) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettesspannwert nach dem Wiederzusammenbau unverändert bleiben. Das komplette intere Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.
Die Gabel (D) abnehmen, wobei man sie nach hinten zieht.
Die Parallelität des Gabelbolzens überprüfen (siehe Seite I.106) und von Hand den Verschleiß der Nadelbuchsen und der Buchsen kontrollieren. Die Buchse (B) im Lager (A) drehen und bei Vorliegen von Widerstand oder Auftreten von Lärm auswechseln.

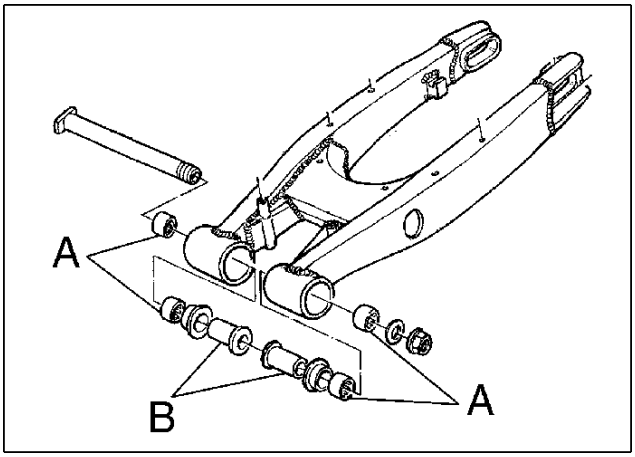


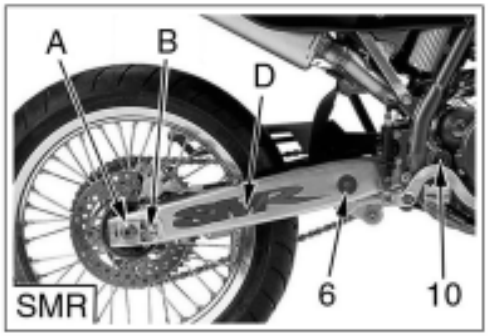


Desmontaje y revision horquilla basculante
Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.
Remover: los tornillos (1), la protección (2) del piñón, el clip (3), la junta (4) y la cadena (5);
Remover: los tapónes (6) y la tuerca (7) del tornillo superior del balancines de la suspensión, la tuerca (8) del eje de la horquilla trasera; extraiga los ejes (9) e (10).
Destornille la tuerca (A) del perno rueda (C) y estraiga ésto. No es necesario afloiar el tensor de cadena (B); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterato después de volver a montarlo.
Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.
Remover la horquilla tra sera (D) tirandola hacia atras.
Verificar el paralelismo del eje de la horquilla (ver página I.106) y controlar a mano el estado de desgaste de los estuches a rodillos (A) y del relativo calibre (B); rotar el calibre dentro al cojinete: si se advierte resistencia o ruido, sustituir.





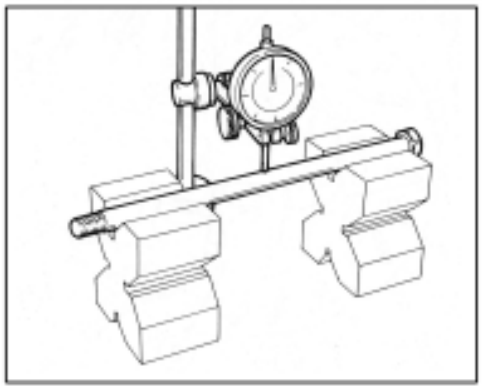




ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION
1: 7,6÷8,4 Nm/ 0,80÷0,85 Kgm/ 5.8÷6.1 ft-lb
7: 80 Nm/ 8,2 Kgm/ 59 ft-lb
8: 122,5 Nm/ 12,5 Kgm/ 90.3 ft-lb (+LOCTITE 243)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Revisione perno forcellone oscillante
Verificare l'entità della distorsione del perno forcellone con un comparatore. Posizionare il perno su due riscontri uguali. Ruotando il perno e muovendo lo strumento in senso orizzontale, leggere il valore della distorsione.
Limite di servizio: 0,30 mm.

Overhauling the rear swing arm axle
Using a comparator, check the swing arm axle for distortion.
Position the axle on two identical contacts. Rotating the axle and moving it horizontally and take the distortion reading with the instrument.
Distortion limit: 0,30 mm/ 0.012 in.

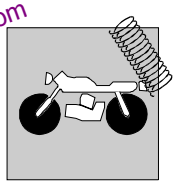
Révision du pivot de la fourche arrière
Contrôler la valeur de la distorsion du pivot de la fourche arrière en utilisant un comparateur. Placer le pivot sur deux supports identiques. Faire tourner le pivot et déplacer horizontalement en lisant la valeur de la distorsion.
Limite de service: 0,30 mm.

Überholung des Schwingenbolzens
Die Verformung des Schwingenbolzens mit Hilfe einer Messuhr überprüfen. Den Zapfen auf zwei identischen Aufnahmen positionieren. Beim Drehen und horizontalen Verstellen des Bolzens wird auf der Messuhr die Verformung angezeigt.
Zulässiger Grenzwert: 0,30 mm.

Revisión perno horquilla basculante
Vericar la entidad de la distorsióndel perno horquilla mediante un comparador. Situar el perno sobre los dos alojamientos iguales. Girando el perno y moviendo la pieza en sentido horizontal, leer el valor de la distorsion.
Límite de servicio: 0,30 mm.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

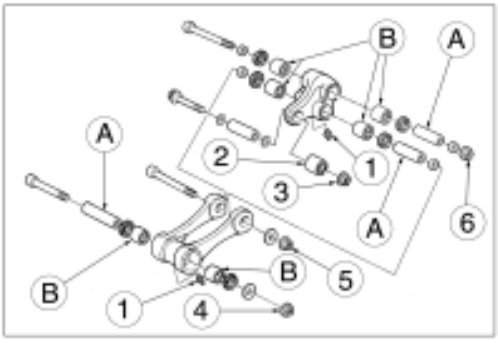


Revisione bilanciere e tirante sospensione posteriore
Con bilanciere e tirante ancora montati rispettivamente sul forcellone e sul telaio, verificare manualmente il gioco radiale ed assiale tirando in tutti i sensi detti particolari. Il gioco assiale del bilanciere e del tirante è stato appositamente previsto per consentire all'ammortizzatore di trovarsi sempre nella posizione ideale per un corretto funzionamento. Riscontrando invece del gioco radiale, sarà necessario smontare il particolare dal forcellone o dal telaio e verificare l'usura del distanziale interno (A) e dei cuscinetti (B).

Ad ogni rimozione degli ingrassatori (1) per lubrificare le gabbie a rulli dei leveraggi della sospensione posteriore, è necessario lubrificare anche la gabbia a rulli (2) sul fissaggio inferiore dell'ammortizzatore dopo aver rimosso il dado (3) e lo spinotto.

Applicare grasso all'interno dei cuscinetti prima di rimontarli.





Overhauling the rocking lever and the rear suspension tie rod
With the rocking lever and the tie rod still mounted on the rear swing arm and on the frame respectively, manually check their radial and axial play, pulling these parts in any direction. The rocking lever and tie rod have been designed with a certain amount of axial play in order to allow the shock absorber to always find the ideal operating position. If however there is any axial play, it will be necessary to remove the component from the the swing arm or frame and carry out a check on the internal spacer (A) and bearings (B).

When remove greasers (1) to lubricate rear suspension link needle bearings, it's necessary to lubricate shock absorber lower needle bearing (2) too: remove nut (3) and bushing.

Apply some grease inside the bearings before assembly.

Révision balancier et tirant de la suspension arrière
Lorsque le balancier et le tirant sont encore montés sur la fourche et sur le cadre, vérifier manuellement le jeu radial et axial, en les tirant dans tous les sens. Le jeu axial du balancier et du tirant a été spécialement étudié pour permettre à l'amortisseur de se trouver tojours dans la position idéale à son fonctionnement. En cas de jeu radial, il faut démonter la pièce de la fourche ou du cadre et contrôler l'usure de l'entretoise interne (A) et des roulements (B).

À chaque déplacement des graisseurs (1) pour lubrifier les cages aux roulements des leviers de la suspension arrière, il est nécessaire de lubrifier la cage aux roulements (2) sur la fixation inférieure de l'amortisseur après avoir enlevé l'ecrou (3) et la douille.

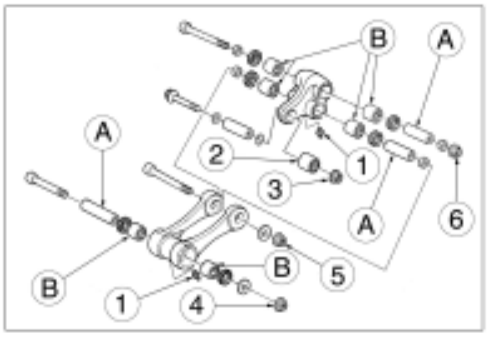
Graisser l'intérieur des paliers avant de les monter.

COPPIE DI SERRAGGIO - TIGHTENING TORQUES - COUPLES DE SERRAGE
3: 52,4 Nm/ 5,35 Kgm/ 38.6 ft-lb
4, 5, 6: 80 Nm/ 8,2 Kgm/ 59 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Überholung der Schwinge und des Zugstabes der hinteren Aufhaengung
Mit Schwinge und Zugstab noch auf die Gabel beziehungsweise auf den Rahmen montiert, von Hand das Radial und Axialspiel pruefen, hierzu die Einzelteile in alle Richtungen ziehen. Das Axialspiel des Schwinge und der Zungstange dient dazu, dass der Stossdämpfer immer in der optimalen Stellung für einen einwandfreien Betrieb liegt. Wird hingegen ein Radialspiel festgestellt, so ist ads betreffende Bauteil von der Schwinge bzw. vom Fahrgestell abzumontieren und der Verschleiss des interen Distanzstücks (A) bzw. der Lager (B) zu kontrollieren.

: Wenn die Schmierbüchsen (1) sich entmutigen, um die Nadelkafig der Hebelwerkhinterhaufhangung zu schmieren, ist es notwendig, auch den Nadelkafig (2) zu schmieren, der auf der unteren Befestigung des Hinterstossdampfer ist, schmieren. Um diese Operation vorzunehmen, abnehmen: die Mutter (3) und die Buchse.

Die Lager innen mit Schmierfett schmieren, bevor man sie einsetzt.

Revisión del balancines y del tirante de la suspensión trasera
Con el balancines y el tirante todavía montados respectivamente en la horquilla y en el bastidor, verificar manualmente el juego radial y axial tirando en todos los sentidos de dichos particulares. El juego axial del balancines y del tirante, ha estado previsto expresamente para consentir al amortiguador de encontrarse siempre en la posición ideal para un correcto funcionamiento. Comparando en vez del juego radial, será necesario desmontar el particular de la horquilla o del bastidor y verificar el desgaste del distancial interno (A) y de los cojinetes (B).

: A cada desmontaje de los lubrificadores (1) para lubricar los cojínetes de rodillos de las palancas de la suspensión trasera, es necesario también lubricar el cojínete de rodillos (2) del fijado inferior del amortiguador después de haber removido la tuerca (3) y el manguito.

Aplicar grasa al interno de los coijnetes antes de montarlas.

ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION
3: 52,4 Nm/ 5,35 Kgm/ 38.6 ft-lb
4, 5, 6: 80 Nm/ 8,2 Kgm/ 59 ft-lb

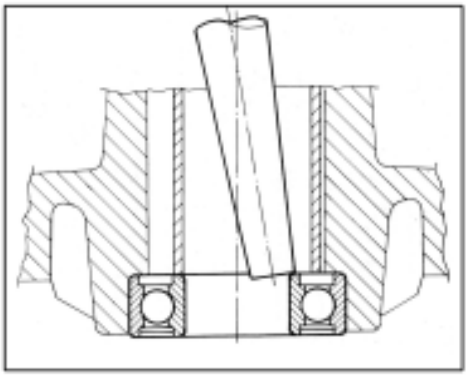
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

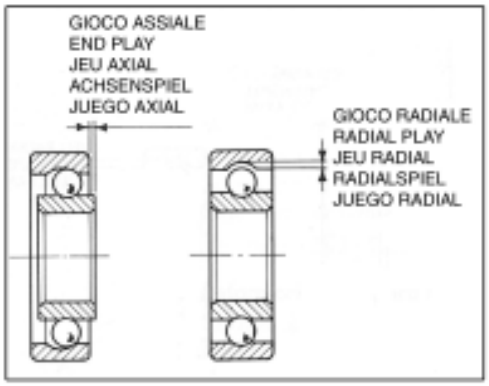
Revisione ruote

Verificare lo stato di usura dei cuscinetti del mozzo. Riscontrando un gioco eccessivo (radiale e assiale) è necessario procedere alla loro sostituzione nel modo seguente:
- appoggiare il mozzo su un supporto piano con foro per il passaggio del cuscinetto rimosso;
- utilizzare un martello ed un perno con il quale si deve fare pressione solo sull'anello interno del cuscinetto (vedi figura) fino ad ottenerne l'estrazione;
- spostare continuamente il punto di pressione in modo da ottenere l'estrazione più lineare possibile;
- sfilare il distanziale e procedere nel modo analogo per l'altro cuscinetto.



I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati.

Quando si montano i cuscinetti nuovi controllare la sede che deve essere pulita ed esente da solchi o graffiature. Lubrificare la sewde prima di rimontare il cuscinetto quindi spingere in sede quest'ultimo utilizzando un apposito tampone tubolare con il quale si farà pressione solo sull'anello esterno del cuscinettofino alla sua completa introduzione. Inserire il distanziale e l'altro cuscinetto. Verificare, introducendo il perno ruota, il loro perfetto allineamento.



Dopo ogni intervento sulle ruote è consigliabile provvedere alla loro equilibratura.

Wheels overhauling

Check the wear state of the hub bearings. In case of excessive clearance (radial and axial), operate as follows:
- lay the hub on a flat holder with hole, allowing for the passage of the removed bearing;
- use a hammer and a pin to exercise pressure only on the bearing inner ring (see figure) up to its removal;
- continuosly change the pressure position so to get an extraction as regular as possible;
- extract the spacer and perform the same operations for the other bearing.

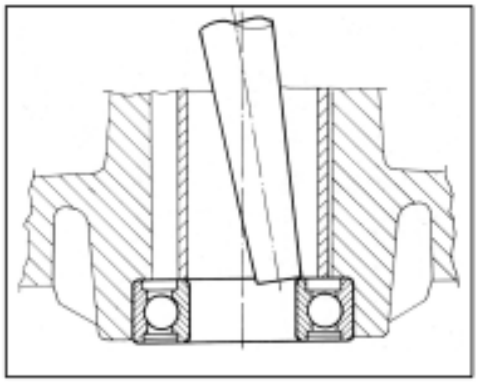
Removed bearings must not be reassembled.

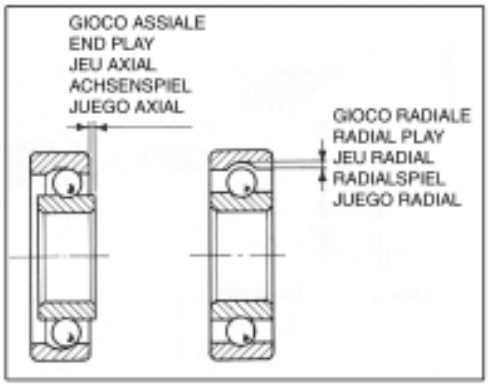
When reassembling new bearings checl the seat. It must be clean and without grooves or scatches. Grease the seat before fitting the bearing, then put it in the seat using a proper tubolar pad, exercising pressure only on the bearing outer ring uo to complete inserting. Place the spacer and the proceed with the placing of the other bearing. Check their alignement by placing the wheel pin.

After every intervention on wheels their balancing is advisable.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Révision roues

Contrôler le degré d'usure des paliers du moyeu. En cas d'un jeu trrop important (radial et axial), les remplacer de la façon suivante:

- poser le moyeu sur un support plat avec un orifice pour le passage du palier qu'on enlève;
- utiliser un marteau et un goujon pour faire pression exclusivement sur l'anneau intérieur du roulement (voir figure) jusq'à obtenir la sortie;
- changer continuellement le point de pression de façon à obtenir une extraction la plus regulière possible;
- retirer l'entretoise et procèder de la même façon pour l'autre palier.

Les roulements enlevés ne doivent pas être installés de nouveau.

Si on installent des roulements neufs vérifier leurs sièges, qui doivent êtrenets et sans rayures et signes. Graisser le siège avant de eremonter ensuite pousser ce dernier à l'intérieur en utilisant un spècial tampon tubulaire par lequel faire pression seulement sur l'anneau éxtérieur du roulement jusq'à sa introduction totale. Introduire l'entretoise et mettre en place l'autre palier. Verifier leur alignement en introduisant l'axe de la roue.

Après chaque intervetion sur les roues il faudra effectuer leur équilibrage.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

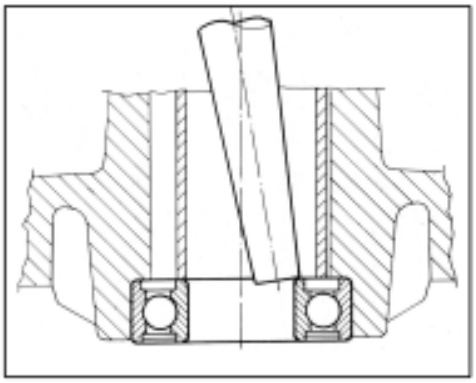
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Überholung des Rads

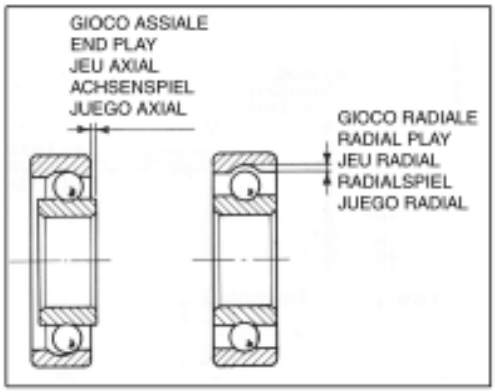
Den Verschleisszustand der Nabenlager nachprüfen. Bei einem übermässigen Spiel (radial oder axial), muss man mit der Lagerauswechslung wie folgt vorgehen:

- die Nabe auf einem ebenen Halter mit Bohrung zum Durchgehen des entfernten Lagers legen;
- mit einem Hammer und einem Zapfen nur auf den Innering des Lagers drücken (sehn Abb.) bis zum seinen Herausziehen;
- den Drückpunkt beständig wechesln, um die Herausziehung möglichst lineär zu haben;
- das Distanzstück ausziehen und wie oben auc für das zweite Lager vorgehen.



Die herausgenommenen Lager müssen nie wiedereingabaut Werden.

Beim Einbau der neuen Lager, muß man ihn Gehäuse genau prüfen, das sauber und ohne Rillen oder Krätzer sein muß. Das Gehäuse vor dem Lagereinbau beschmieren, dann das Lager durch einen Rohrpuffer völlig hiheindrücken, Während man nur auf dem Außenring des lagers bis zu seiner kompletten Einfürung Bewirkt. Das Distanzstück einfügen und mit dem Einsatz des zweiten Lagers vorgehen. Bei dem Einsatz des Radbolzens, die Ausfluchtung der Lager nachprüfen.



Bei jeder Demontage der Räder müssen sie ausgewuchtet werden..

Revisión ruedas

Verificar el estado de desgaste de los cojinetes del cubo. Sise verificase un juego excesivo (radial y axial) es necesario sustituirlos de la siguiente manera:

- apoyar el cubo sobre una superficie plana con orificio para que pase el cujinete usado;
- utilizar un martillo y un perno para hacer presiónsólo sobre el anillo interior del cojinete (vease figura) hasta obtener la extracción;
- deplazar contínuamente el punto de presión para poder obtener una extracciónlo más lineal posible;
- sacar el distancial y obrar de la misma manera para montar el otro cojinete.

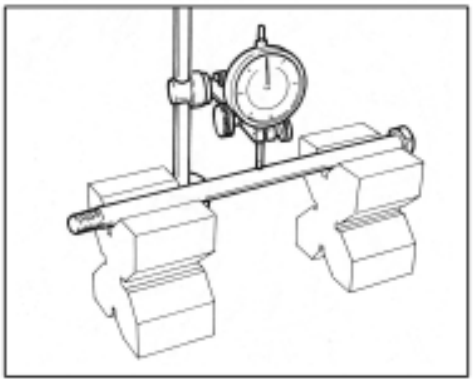
Los cojinetes que se han quitad no deben remontarse.

Cuando se vuelven a montar los cojinetes nuevos, controlar eo alojamiento: debe estar limpio y sin surcos o rayados. Untar el alojmientoantes de volver a montar el cojinete; depuès empujar el cojinete hasta su alojamiento utilizando un tampón tubular con el cual se haráresión sólo sobre el anillo exterior del cojinete hasta introducirlo completamente. Meter el distancial y introducir el otro cojinete. Verificar, introduciendo el perno de la rueda, que estén alineados.

Después de cada operación en las ruedas, equilibrarlas.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Piegatura perno ruota

Se il valore della piegatura supera il limite max consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo. Se il perno non può essere raddrizzato entro i valori di limite max prescritto, sostituirlo.

Wheel axle bending

If the bending figure is over the allowable max limit, straighten or replace the axle. If the axle can not the straightened within the prescribed limits, replace it.

Pliage de l'axe de la roue

Si la valeur de carbure va au de la limite maxi admise, redresser le pivot ou remplacer. Sile pivot ne peut pas être redressé entre les valeurs de limite max préscriptes, le remplacer.

Biegung des Radzapfens

Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln. Kann die Achse innerhalb der vorgeschriebenen max. Werte nicht gerichtet werden, muss man die Achse wechseln.

Doblado del perno de la rueda

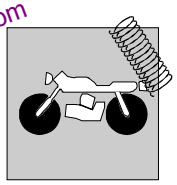
Si el valor del doblado supera el limite máximo permitido, enderezar el perno o sustituirlo. Si el perno no puede enderezarse dentro de los valores máx esteblecido, sistituirlo.

Disassamento perno su 100 mm/ Axle out of track 100 mm/ Désaxage pivot sur 100 mm/ Ausmittigkeit der Radachse bei 100 mm/ Descentrado del perno en 100 mm

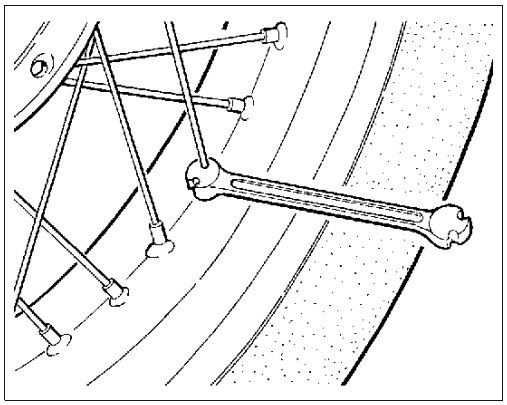
Perno ruota	Standard	Limite max/ Max wear limit/ Limite max/ Max Verschleissgrenze/ Limite máx
Perno ruota	meno di 0,1 mm	0,2 mm (0.0078 in.)
Wheel axle	less than 0.004 in.	
Pivot roue	moins de 0,1 mm	
Radachse	unter 0,1 mm	
Perno rueda	menos de 0,1 mm	

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



RAGGIRUOTA
Accertarsi che tutti i nippli siano ben stretti (4,4 Nm/ 0,45 Kgm/ 3.2 ft-lb) e, se necessario, serrarli nuovamente. Una tensione insufficiente pregiudica la stabilità del motociclo; per effettuare un controllo immediato, è sufficiente battere i raggi con una punta metallica (ad esempio quella di un cacciavite): un suono vivo è indice di serraggio corretto, un suono sordo indica che è necessario un nuovo serraggio.



WHEEL SPOKES
Check to make sure that all the nipples are tight (4,4 Nm/ 0,45 Kgm/ 3.2 ft-lb); tighten them if necessary.
Remember that an insufficient stretch jeopardizes the motorcycle stability.
For an instant check, use a metal point (for instance, a screwdriver) to beat the spokes with. A live sound accounts for an accurate tightening, while a dull sound means that a new tightening is necessary.

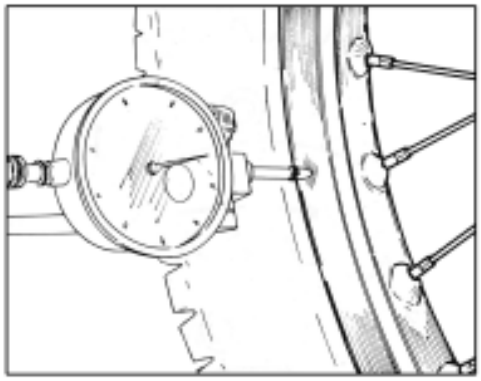
RAYONS DE ROUE
S'assurer que tous les nipples soient bien serrés (4,4 Nm/ 0,45 Kgm/ 3.2 ft-lb) et, le cas échéant, les serrer de nouveau. Une tensions insuffisante pourra compromettre la stabilité du motocycle. Effectuez un contrôle immédiat en tapant sur les rayons avec
un pointe métallique (par example: un tournevis): un bruit aigu indique un serrage correct, tandis qu'un bruit sourd indique qu'un nouveau serrage doit être effectué.

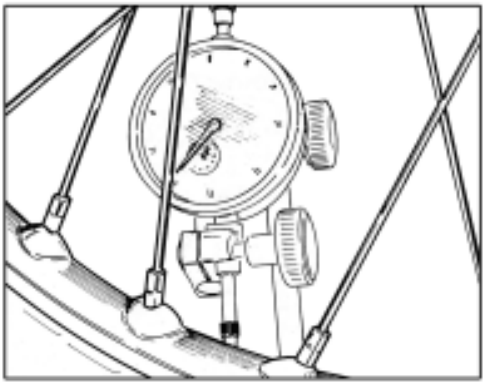
RADSPEICHEN
Sich vergewissern, daß alle Nippel gut angezogen sind (4,4 Nm/ 0,45 Kgm/ 3.2 ft-lb), und falls erforderlich, erneut anziehen. Eine unzureichende Spannung beeinträchtigt die Stabilität des Motorrads ; zur Durchführung einer sofortigen Überprüfung einfach mit einer Metallspitze (zum Beispiel Schraubenzieherspitze) gegen die Speichen klopfen : ein lebhafter Klang zeigt die richtige Anziehung an, ein dumpfer Klang zeigt an, daß eine erneute Anziehung erforderlich ist.

RADIO RUEDA
Asegurarse de que todos los niples estén bien enroscados (4,4 Nm/ 0,45 Kgm/ 3.2 ft-lb) 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.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Deformazione cerchi ruote

La tabella sotto riportata mostra il valore di controllo a cui deve essere sottoposto il cerchio ruota. Uno sbandamento ed una eccentricità eccessivi sono generalmente causati da cuscinetti consumati.In tali casi provvedere alla sostituzione dei cuscinetti. Se detta operazione non dovesse ovviare all'inconveniente, sostituire il cerchio o la ruota.

Rims warpage

The table below shows the control value that the wheel rim must be checked. Too much skid and eccentricity are generally caused by any worn bearings. In this case, replace teh bearings. If this operation does not get round this trouble, replace the rim or the wheel.

Voilement de les jantes roues

Le tableau suivant indique la valeur de contrôle à laquelle on doit soumettre la jante de la roue. Un effet et une excentricité excessifs sont généralment provoqués par des paliers usés. Dans ce cas, remplacer les paliers. Au cas où cela ne suffirait pas, remplacer la jante ou la roue.

Verzug der Felgen des Rads

In der nachstehenden Tabelleist der für die Felgen gültige Kontrollwert angegeben. Schleudern und zu starke Exzentrizität sind im allgemeinen auf einen Verscheiß der Lager zurückzuführen. In diesem Fall muß man die Lager auswechseln. Solte die Störung auch danach weiterhin auftreten, muß man die Felge oder das Rad auswechseln.

Deformación llantas para ruedas

La tabla abajo indicada muestra los valores de controla que debe ser sometido la llanta rueda. Una inclinación lateral y una excentricidad excessiva son generalmente causados de cojinetes desgastados. Proveer en tales caso a la sustitución de los cojinetes. Si dicha operación no debiera aviarse al inconveniente, susituir la llante o la rueda.

	Standard	Limite max/ Max wear limit/ Limite max/ Max Verschleissgrenze/ Limite máx
Sbandamento laterale Side skid Effet latéral Seitenschleuden Inclinación lateral	meno di 0,5 mm less than 0.019 in. moins de 0,5 mm unter 0,5 mm menos de 0,5 mm	2 mm (0.078 in.)
Eccentricità Eccentricity Excentricité Exzentrizität Excentricidad	meno di 0,8 mm less than 0.031 in. moins de 0,8 mm unter 0,8 mm menos de 0,8 mm	

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Corona posteriore, pignone trasmissione secondaria e catena
La figura a lato mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva. Se la corona è eccessivamente usurata procedere alla sua sostituzione svitando le sei viti di fissaggio al mozzo.

Ad ogni sostituzione della coronasostituire anche pignone e catena di trasmissione.

Rear sprocket, transmission sprocket and drive chain
The figure shows the outline of teeth in normal and excessive wear. Should the sprocket be badly worn out, replace it by loosening the six fastening screws to the hub.

After every rear sprocket replacement, also replace the drive sprocket and transmission chain.

Couronne arrière, pignon sortie boîte de vitesse et chaine
La figure cicontre 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.

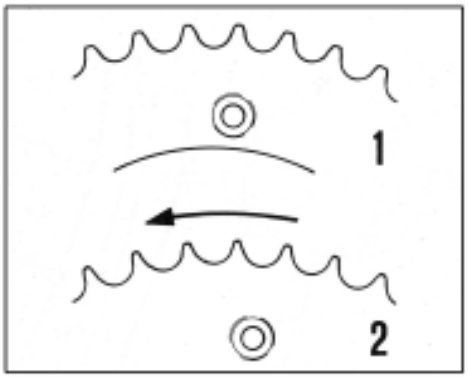
A chaque remplacement de la couronne, remplacer aussi le pignon et la châine d'entrainement.

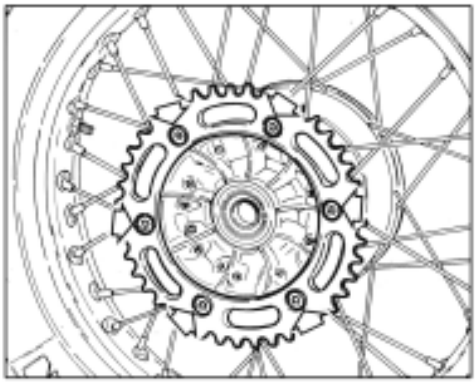
Hinterer Kranz, Abriebsritzel und Kette
In der Abbildung sind die Zaehne mit normalem und unzulaessigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulaessigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser ausqutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

Bei jeder Auswechslung des Kranzes muss man auch Ritzel und Treibkette auswechseln.

Corona trasera, piñón salida cambio y cadena
La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

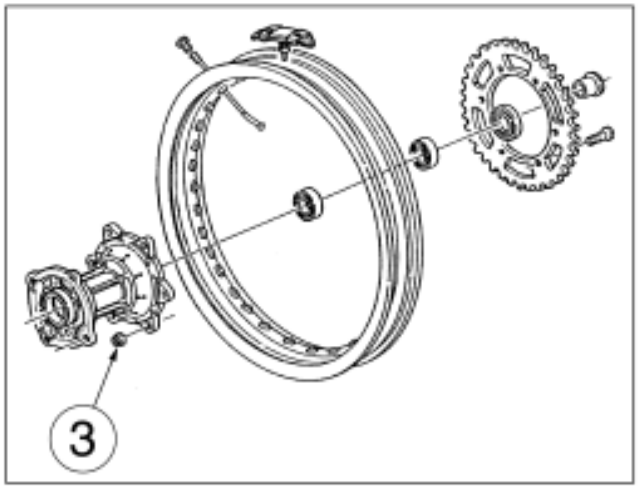
A cada sustitución de corona sustituir aunque piñón y la cadena de trasmisión.





1- Consumo normale
1- Normal consumption
1- Consommation normale
1- Normaler verbrauch
1- Consumo normal

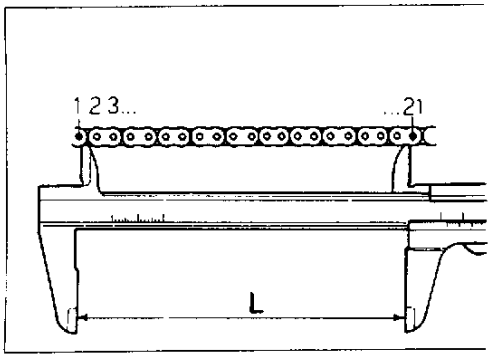
2- Consumo eccessivo
2- Excessive consumption
2- Consommatio excessive
2- Oberverbrauch
2- Consumo excesivo



COPPIE DI SERRAGGIO- TIGHTENING TORQUES- COUPLES DE SERRAGE- ANZIEHMOMENTE- PARES DE TORSION
3: 34,3 Nm/ 3,5 Kgm/ 25.3 ft-lb +LOCTITE 243

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



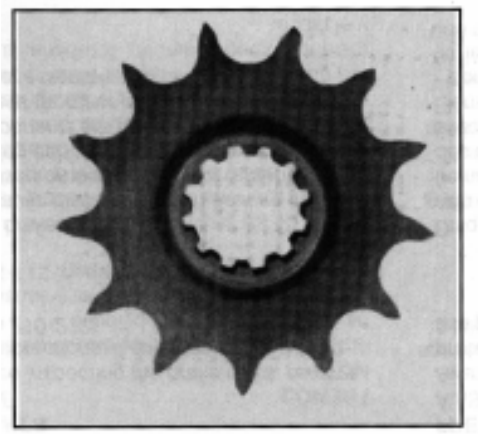
STANDARD	LIMITE DI USURA-WEAR LIMIT-LIMITE D'USURE-VERSCHLEISS-GRENZE-LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm (12.5 in.)	323 mm (12.7 in.)

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°.

Controllare eventuali danni o usura del pignone. Se questo presenta un'usura uguale a quella mostrata in figura, deve essere sostituito.

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

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



CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET
Proceed as follows:
- Fully stretch the chain with the adjusting screws.
- Mark 20 chain links.
- measure the distance "A" between 1st pin center and 21 st pin center.

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

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

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

CONTROLE USURE CHAINE, 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 due 1er pivot et celui du 21 ème.

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

: Le désalignement de la roue cause une usure anormale des pneus et des conditions de conduite point sûres.

: Durant la marche sur des terreins 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 accroit en roulant sur des terreins boueux.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

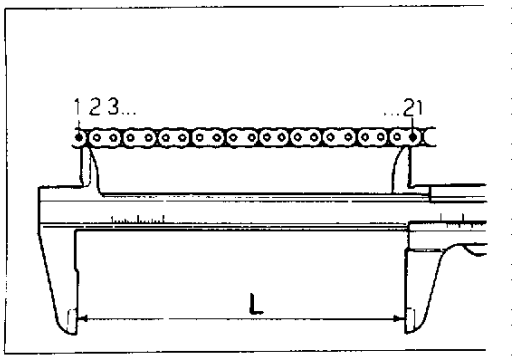
http://husqv.forumsactifs.com

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.

Etwaige Schaeden oder etwaigen Verschleiss des Ritzels kontrollieren. Ist der Ritzel verschliessen, wie auf der Abbildung gezeigt, muss er ausgewechselt werden.

: Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.

: 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.



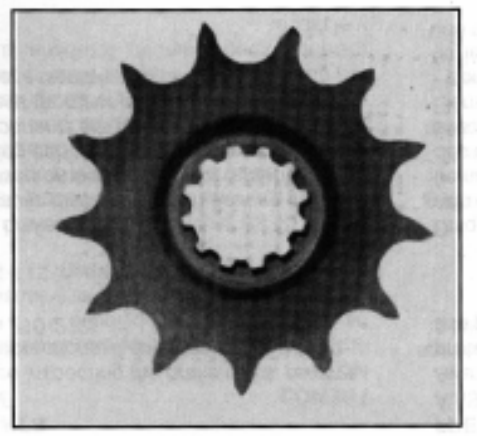
STANDARD	LIMITE DI USURA-WEAR LIMIT-LIMITE D’USURE-VERSCHLEISS-GRENZE-LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm (12.5 in.)	323 mm (12.7 in.)

CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑON Y CORONA
Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:
- Tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste.
- Marque 20 eslabones de la cadena.
- mida la distancia “A” entre el centro del 1° perno y del 21°.

Controle si hay daños y el desgaste del piñón.
Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que substituirlo.

: La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.

: 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.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

L

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

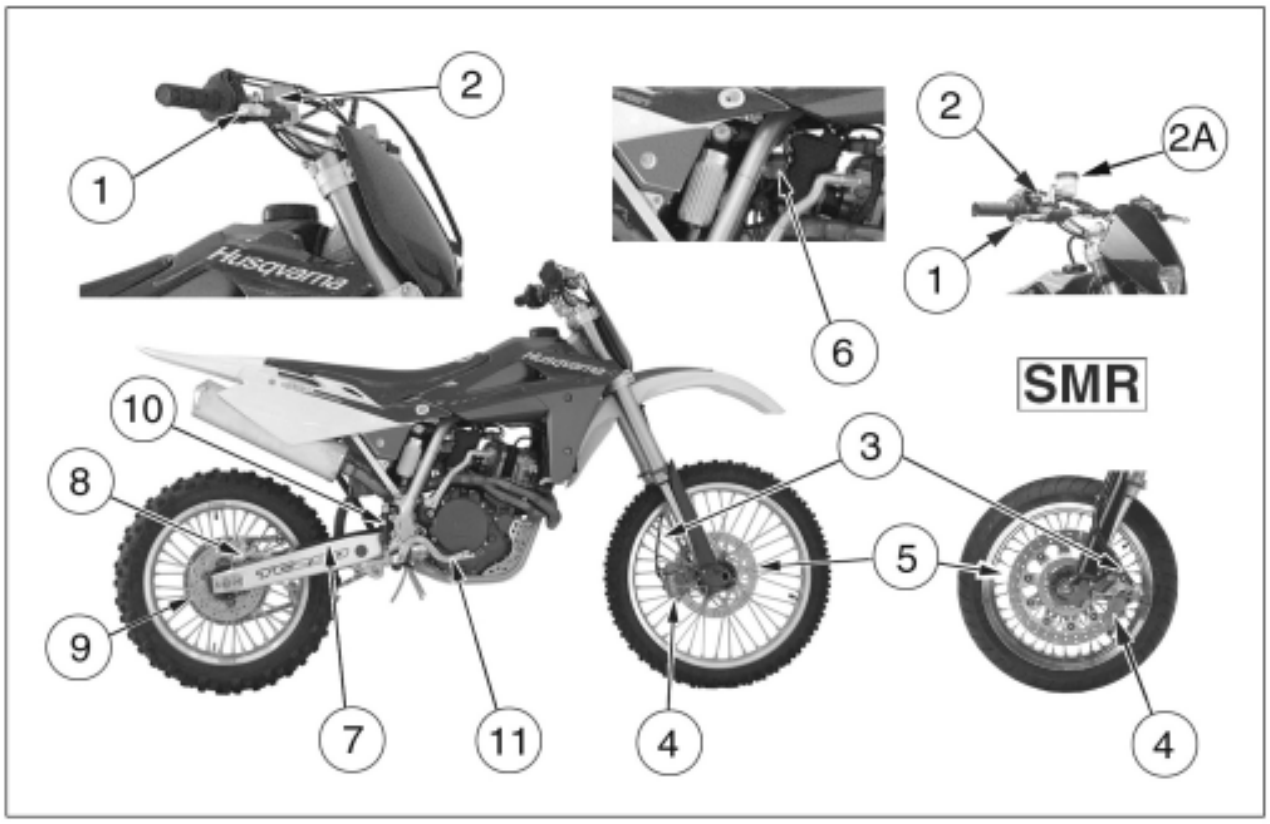
Impianto frenante L.3
Disco freno L.4
Controllo usura e sostituzione pastiglie freno L.6
Spurgo impianto frenante anteriore L.10
Spurgo impianto frenante posteriore L.16
Sostituzione fluido L.20

Braking system L.3
Brake disc L.4
Wear check and brake pads replacement L.6
Front braking system bleeding L.11
Rear braking system bleeding L.16
Fluid replacement L.20

Installation freinante L.3
Disque frein L.4
Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles du freins L.7
Vidange installation freinante avant L.12
Vidange installation freinante arrière L.17
Remplacement du fluide L.21

Bremsanlage L.3
Bremsscheibe L.5
Verschleiß Kontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge L.7
Entleerung der vorderen Bremsanlage L.13
Entleerung der hinteren Bremsanlage L.18
Fluessigkeitswechsel L.22

Instalación frenante L.3
Disco freno L.5
Control desgaste y sustitución pastillas freno L.8
Purga instalación frenante delantera L.14
Purga instalación frenante trasera L.19
Substitución del fluido L.22



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS



IMPIANTO FRENANTE
L'impianto frenante è suddiviso in due circuiti totalmente indipendenti. Ciascun impianto, è dotato di una pinza collegata a una pompa a comando idraulico con serbatoio per il contenimento del liquido.

BRAKING SYSTEM
The braking systems is divided into two completely independent circuits.Each system is provided with a caliper connected to a hydraulic control pump with tank for the fluid.

INSTALLATION FREINANTE
L'installation freinante est divisée en deux circuits entièrement indépendants l'un de l'autre.Chaque installation est douée d'un étrier connecté à une pompe à commande hydraulique, avec un réservoir pour le liquide.

BREMSANLAGE
Die Bremsanlage ist in zwei ganz unabhängigen Kreisen eingeteilt. Jede Anlage ist mit einem Sattel ausgestattet, welcher mit einer hydraulisch gesteuerten Pumpe angeschlossen ist, die mit einem Tank für die Sammlung der Flüssigkeit ausgestattet ist.

INSTALACION FRENANTE
La instalación frenante está dividida en dos circuitos totalmente independientes. Cada instalación está dotada de una pinza conectada a una bomba de mando hidráulico con depósito para contener el líquido.

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

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 Bremsscheibe
6. Hinterer Bremsölbehälter
7. Hinterer Schlauch
8. Hinterer Bremszange
9. Hinterer Bremsscheibe
10. Hinterer Bremspumpev
11. Bedienungspedal hintere Bremse

1. Front brake control lever
2. Front brake pump with oil reservoir (TE, TC)
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

1. Palanca de mando del freno delantero
2. Bomba del freno delantero con tanque aceite (TE, TC)
2. Bomba del freno delantero (SMR)
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

1. Levier de contrôle frein avant
2. Pompe du frein avant avec réservoir à huile (TE, TC)
2. Pompe du frein avant (SMR)
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 controle du frein arrière

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Disco freno

Il controllo del disco è importante; esso deve essere perfettamente pulito, cioè senza ruggine, olio, grasso od altra sporcizia e non deve presentare profonde rigature.
Diametro disco freno anteriore: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)
Spessore del disco anteriore (a nuovo): mm 3,0 (TE, TC); mm 5,0 (SMR)
Spessore del disco al limite di usura: mm 2,5 (TE, TC); mm 4,5 (SMR)
Diametro disco freno posteriore: mm 220 (TE, SMR); mm 240 (TC)
Spessore del disco posteriore (a nuovo): mm 4,0
Spessore del disco al limite di usura: mm 3,5
La distorsione dei dischi non deve superare i 0,15 mm (misura da rilevare con un comparatore e con disco montato sul cerchio).
Per rimuovere il disco dal cerchio ruota è necessario svitare le quattro viti di fissaggio. Quando si procede al rimontaggio pulire perfettamente le superfici di appoggio e avvitare le viti alla coppia di serraggio prescritta.



Disc brake

A regular check of brake disc condition is most important; the disc should be absolutely clean without any traces of rust, oil, grease or dirt and should not be excessively scored.
Front brake disc diameter: 10.24 in. (TE, TC); 12.6 in. (SMR)
Front brake disc thickness (when new): 0.118 in. (TE, TC); 0.197 in. (SMR)
Brake disc thickness at wear limit: 0.098 in. (TE, TC); 0.177 in. (SMR)
Rear brake disc diameter: 8.66 in. (TE, SMR); 9.45 in. (TC)
Rear brake disc thickness (when new): 0.157 in.
Brake disc thickness at wear limit: 0.138 in.
The disc distortion must not exceed 0.15 mm/0.006 in. (this measure is to be taken with a comparator and with the disc mounted on the rim).
Loosen the four fixing screws to remove the disque from the rim. When reassembling, accurately clean the supporting surfaces and tighten the screws to the torque required.



Disque frein

Il est important de contrôler le disque qui doit être parfaitement propre, c'est-à-dire sans rouille, graisse ou autre saleté; sa surface ne doit présenter aucune striure.
Diamètre disque frein avant: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)
Epaisseur du disque frein avant (disque neuf): mm 3,0 (TE, TC); mm 5,0 (SMR)
Epaisseur du disque (limite d'usure): mm 2,5 (TE, TC); mm 3,5 ou 4,5 (SMR)
Diamètre disque frein arrière: mm 220 (TE, SMR); mm 240 (TC)
Epaisseur du disque frein arrière (disque neuf): mm 4,0
Epaisseur du disque (limite d'usure): mm 3,5
Le voilure des disques ne doit pas dépasser 0,15 mm (vérifier cette mesure avec un comparateur quand le disque est monté sur la jante).
Desserrer les quatre vis de fixation pour ôter le disque de la jante. Avant le remontage, nettoyer soigneusement les surfaces d'appui et serrer les vis à la couple de serrage requise.

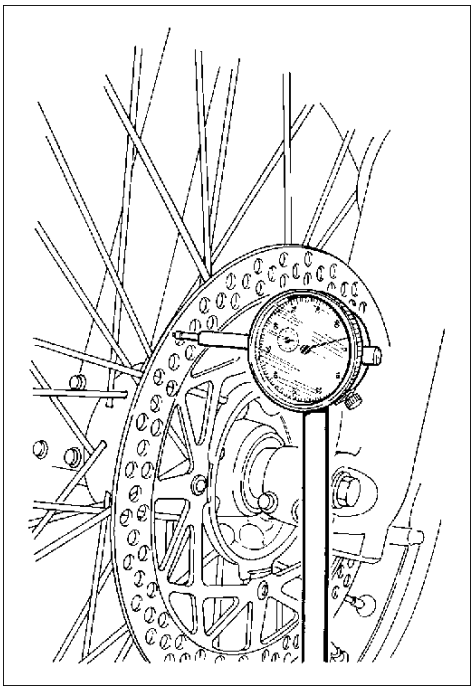
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

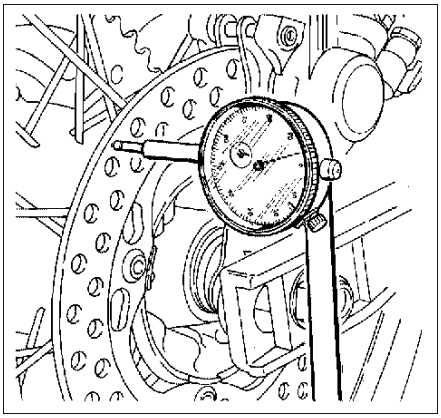
Bremsscheibe

Besonders wichtig ist die Kontrolle der Bremsscheiben die völlig sauber bleiben muss, d.h. ohne Rost, Öl-, Fettrück stände oder Schmutz und keine tiefen Rillen aufweisen darf.
Durchmesser der vord. Bremsscheibe: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)
Dicke der vord. Bremsscheibe (nue Scheibe): mm 3,0 (TE, TC); mm 5,0 (SMR)
Dicke der Bremsscheibe (zulässige Verschleissgrenze): mm 2,5 (TE, TC); mm 4,5 (SMR)
Durchmesser der hint. Bremsscheibe: mm 220 (TE, SMR); mm 240 (TC)
Dicke der hint. Bremsscheibe (nue Scheibe): mm 4,0
Dicke der Bremsscheibe (zulässige Verschleissgrenze): mm 3,5
Der Verzug der Scheiben darf 0,15 mm nicht überschreiten (das Maß muß mit Hilfe eines Komparators kontrolliert werden, wobei die Bremsscheibe an der Felge angebracht sein muß).
Zur Abnahme der Scheibe vom Radfelgen ist es erforderlich, die vier Befestigungsschrauben auszuschrauben. Beim Wiedereinbau die Auflageflächen sorgfältig reinigen und die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



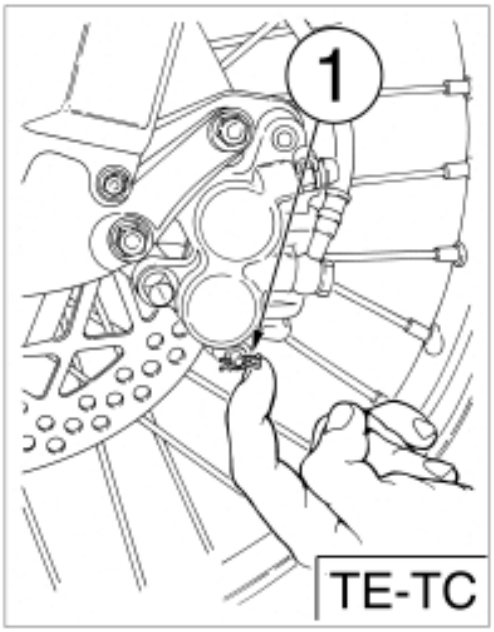
Disco freno

El control del disco es importante; el disco tiene que estar perfectamente limpio, o sea sin óxido, ni aceite ni grasa ni demás suciedad y no debe presentar rayaduras profundas.
Diámetro disco freno delantero: 260 mm (TE, TC); mm 320 (SMR)
Espesor del disco delantero (nuevo): 3,0 mm (TE, TC); mm 5,0 (SMR)
Espesor del disco al límite del desgaste: 2,5 mm (TE, TC); mm 4,5 (SMR)
Diámetro disco freno trasero: mm 220 (TE, SMR); mm 240 (TC)
Espesor del disco trasero (nuevo): 4,0 mm
Espesor del disco al límite del desgaste: 3,5 mm
La distorción de los discos no debe superar los 0,15 mm (medida de relevarse con un comparador y con disco montado sobre el aro).
Para remover el disco de la llanta rueda, proveer a destornillar los cuatro tornillos de fijación. Antes de volver a remontar, limpiar perfectamente las superficies de apojo y después cerrar los tornillos con el par de torsión establecido.



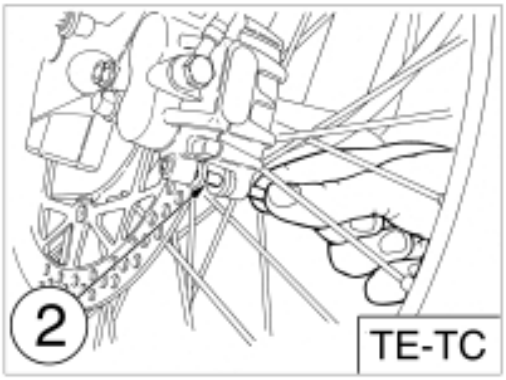
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

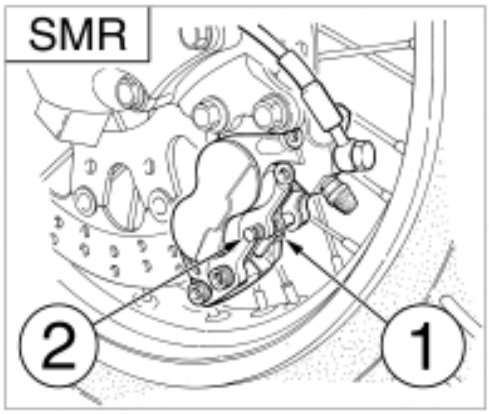
http://husqv.forumsactifs.com



Controllo usura e sostituzione pastiglie freno
Controllare l'usura delle pastiglie.
Limite di servizio "A"
TE, TC
- 3,8 mm (pastiglie anteriori e posteriori)
Se detto limite é stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.
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 é stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.
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 é stato possibile pulirle in modo soddisfacente.
SMONTAGGIO PASTIGLIE
- Rimuovere le mollette (1).
- Sfilare i perni (2).
- Rimuovere le pastiglie.
MONTAGGIO PASTIGLIE
- Montare le nuove pastiglie freno.
- Rimontare i due perni (2) e le relative mollette (1).
Operando come sopra descritto, dopo la sostituzione delle pastiglie, non è necessario eseguire lo spurgo dell'impianto, ma è sufficiente azionare la leva di comando ripetutamente fino a riportare i pistoncini della posizione normale.

E' opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un pò di fluido dal serbatoio, poichè l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.





Wear check and replacement of brake pads
Inspect pads for wear.
Service limit " A"
TE, TC
- 3,8 mm-0.15 in. (front and rear pads)
If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.
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-0.15 in.
If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.
Be careful that no disc brake fluid or any oil gets on brake pads or discs.
Clean off any fluid or oil that inadverently gets on the pads or disc with alcohol.
Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.
PADS REMOVAL
-Remove springs (1).
-Remove pins (2).
-Remove pads.
PADS INSTALLATION
- Install new brake pads.
- Reassemble the two pins (2) and the springs (1).
If the above procedure is followed it will not be necessary to bleed the brake system after new pads have been fitted.
Pumping the brake lever several times is sufficient to return the pistons to their normal position.

During the operation of pads replacement, it is advisable to remove a small quantity of fluid from reservoir, since piston backing inside cylinders could cause overflowing of fluid from reservoir.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

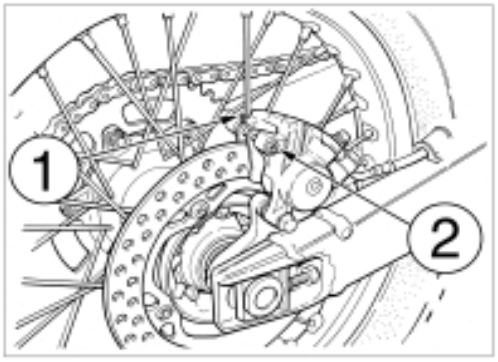
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles du frein

Contrôler l'usure des pastilles.
Limite de service "A"
TE, TC
- 3,8 mm (pastilles avant et arrière)

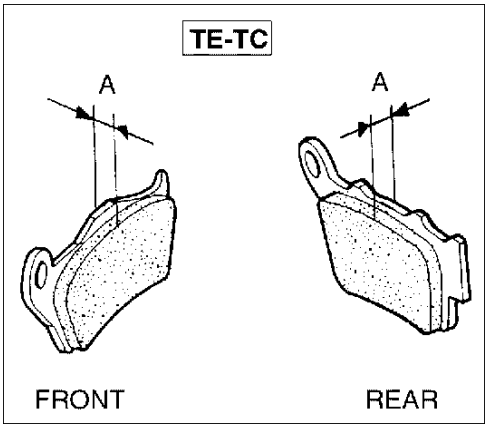
SMR
a) A l'avant: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieur à celui indiqué par les encoches de contrôle de l'usure;
b) En arrière: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à 3,8 mm.
Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.
S'assurer qu'il n'y a pas trace de fluide des freins 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.



DEMONTAGE DES PASTILLES
- Enlever les ressorts (1).
- Enlever les pivots (2).
- Enlever les pastilles.

MONTAGE DES PASTILLES
- Monter les pastillas nouvelles.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).En procédant comme ci-dessus, le circuit ne doit pas être purgé après la substitution de la pastille; il suffit d'actionner le levier de commande à plusieurs reprises jusqu'à ce que les pistons retournent à leur position normale.

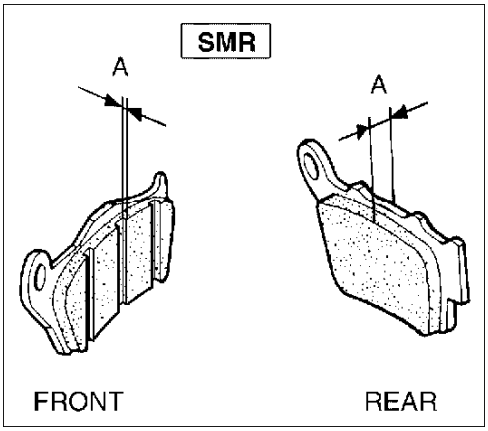
S'il est nécessaire dans l'opération de remplacement des pastilles, d'enlever un peu de fluide du réservoir parce que le recule des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le fluide du réservoir.



Verschleiß Kontrolle und Auswech seln der Bremsbeläge

Bremsbelaege auf Verschleiss pruefen.
Betriebsgrenze "A"
TE, TC
- 3,8 mm (vorderbremsbelaege und Hinterbremsbelaege)

SMR
Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.
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.
Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsfluessigkeit oder Oel auf den Belaegen oder auf den Scheiben gibt. Belaege und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Fluessigkeit oder Oel mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmoeglich ist, Belaege ersetzen.



DEMONTIERUNG BREMSBELÄEGE
- Die Feder (1) zu wegnehmen.
- Die Bolzen (2) zu abnieten.
- Die Bremsbeläge zu wegnehmen.

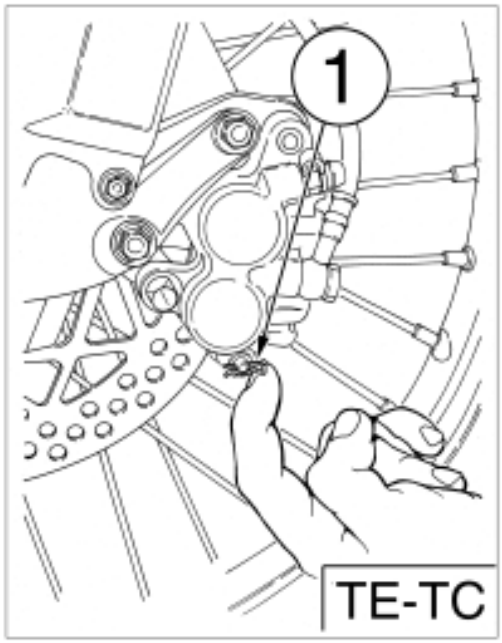
MONTAGE BREMSBELÄEGE
- Die neven Bremsbelaege montieren.
- Die zwei Zapfen (2) und die Feder (1) wiederanbringen.

Geht man wie oben beschrieben vor, so braucht die Bremsflüssigkeit nach dem Austausch der Beläge nicht abgelassen zu werden, sondern es genügt, den Bremshebel mehrmals zu betätigen, bis die Kleinkolben in die normale Stellung eingerastet sind.

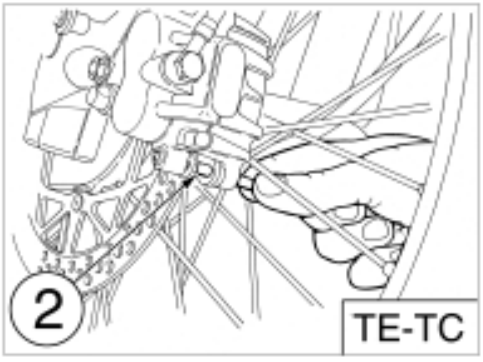
Zur Vermeidung eines Ueberlaufs der Flüssigkeit aus dem Behälter, ist etwas Flüssigkeit beim Auswechseln der Bremsbeläge abfliessen zu lassen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

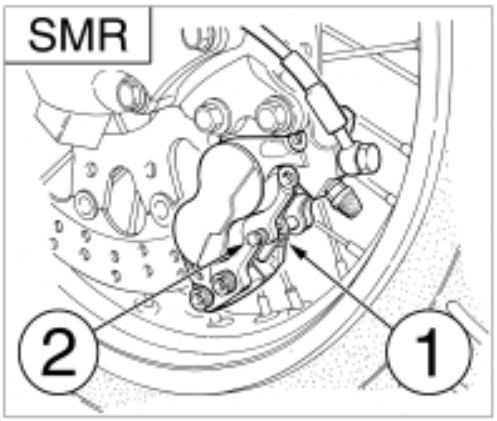
http://husqv.forumsactifs.com

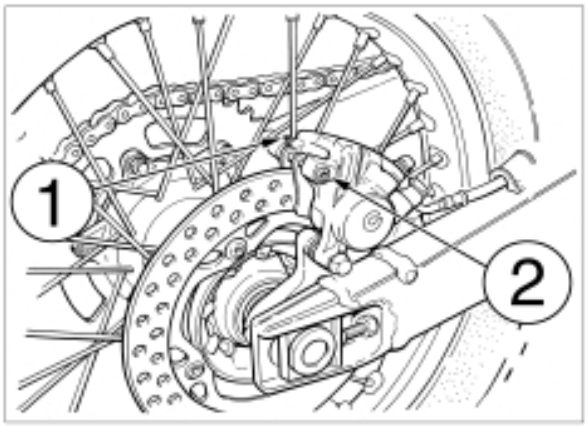


Control desgaste y sustitución pastillas freno
Controle el desgaste de las pastillas.
El límite de servicio “A”
TE, TC
- 3,8 mm (astillas delanteras y traseras)
SMR
a) Delante, el espesor “A” no debe ser nunca inferior al resaltado por las muescas de control del desgaste;
b) Detrás, el espesor “A” no debe ser inferior a 3,8 mm.
Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.
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. Substituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.
DESMONTAJE PASTILLAS
- Saque las tenacillas (1).
- Saque los pernos (2).
- Remueva las pastillas.
MONTAJE PASTILLAS
- Monte las nuevas pastillas del freno.
- Vuelva a montar los dos pernos (2) y las tenacillas (1).
Trabajando de la manera descripta más arriba, después de la substitución de las pastillas no es necesario ejecutar la purga de la instalación, basta con accionar la palanca de mando reiteradamente hasta volver a llevar los pistones a la posición normal.



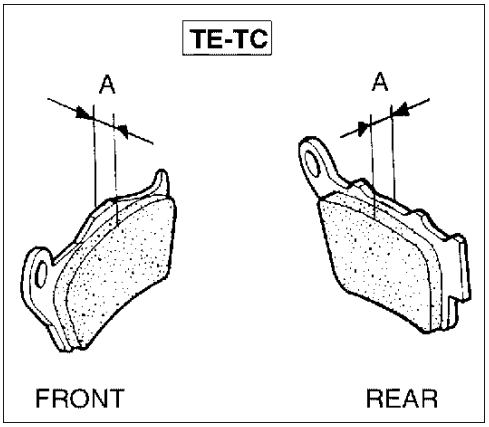
Es oportuno, cuando se substituyen las pastillas, quitar un poco de fluido del depósito, puesto que la posición hacia atrás de los pistones en los cilindros podría hacer desbordar el fluido del depósito.

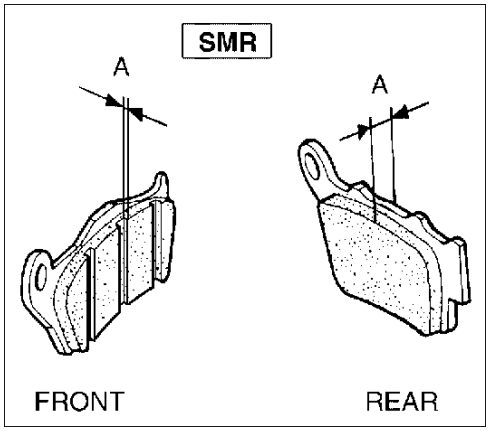




Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

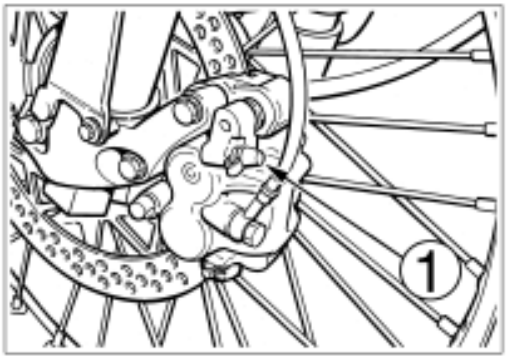
http://husqv.forumsactifs.com



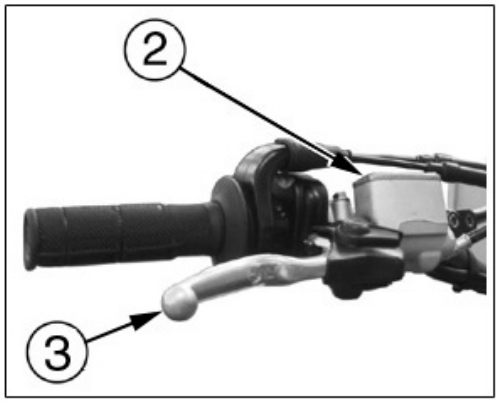


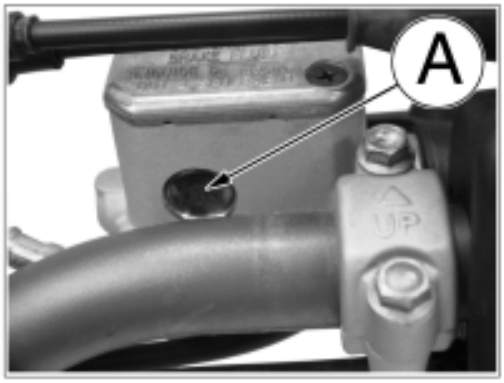
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Spurgo impianto frenante anteriore

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.
Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:
- 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 soffietto 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 soffietto in gomma ed il coperchio (2) del serbatoio.

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

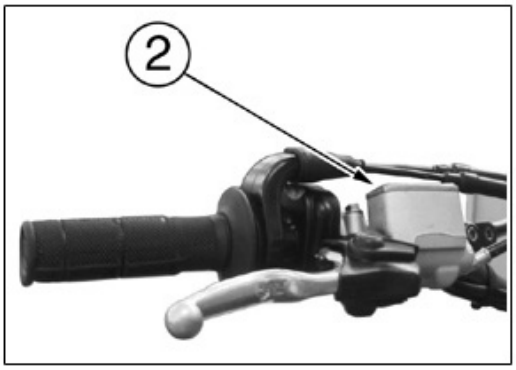
Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhibagnare abbondantemente con acqua.

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.

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.

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.

Coppia di serraggio valvola di spurgo: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

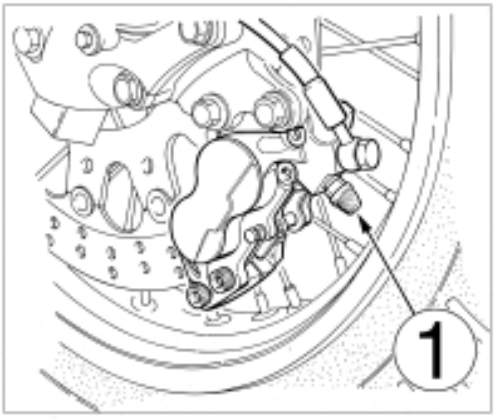
http://husqv.forumsactifs.com

Front braking system bleeding

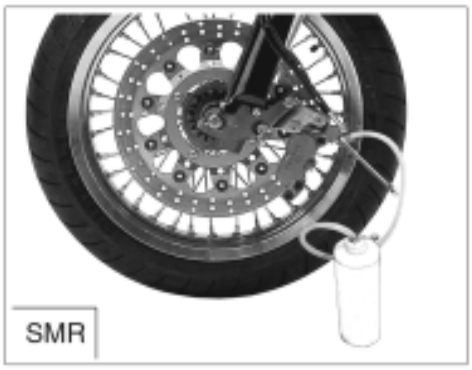
The braking system must be bleed when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- 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).



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



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

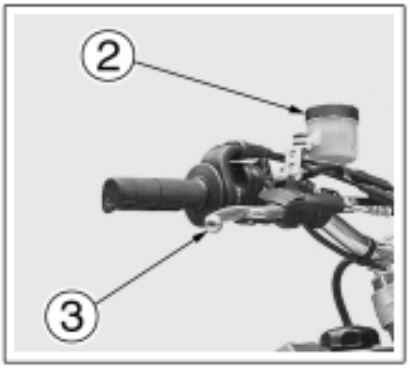
During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift pump tank and to make easier the bleeding of the braking system.

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.

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

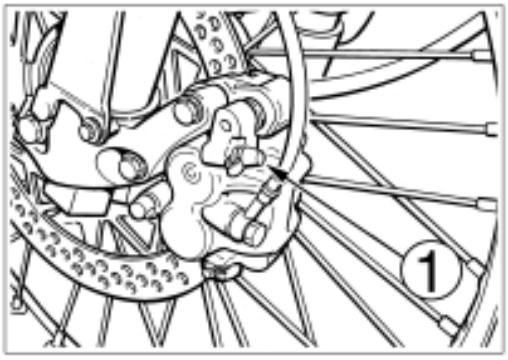
Bleeding valve tightening torque: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb



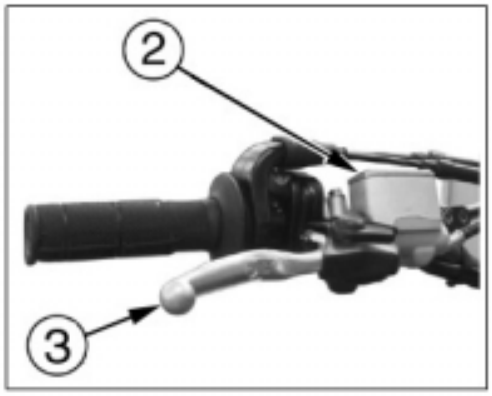


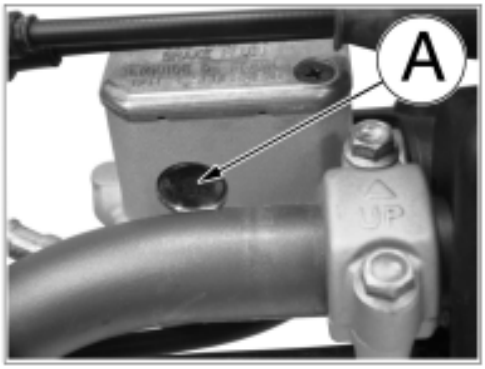
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Vidange du système de freinage avant

Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

- 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 souffle 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.

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.

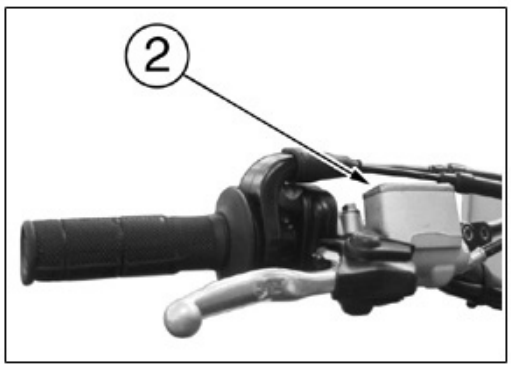
Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau.

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.

Le curage n'élimine point tout l'air présent dans le circuit. Les petites quantités d'air demeurant encore dans le circuit seront éliminées automatiquement durant l'utilisation du motocycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.

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 précedemment décrit.

Couple de serrage pour soupape de curage: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft·lbs



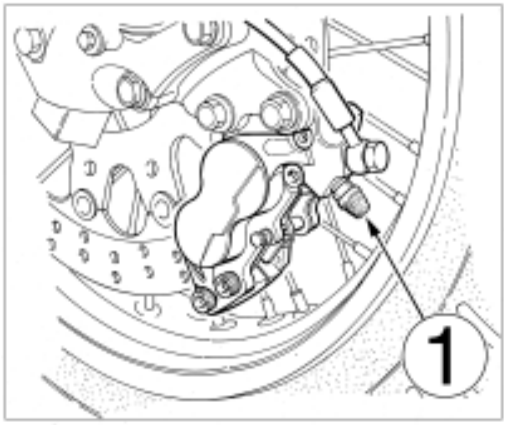
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

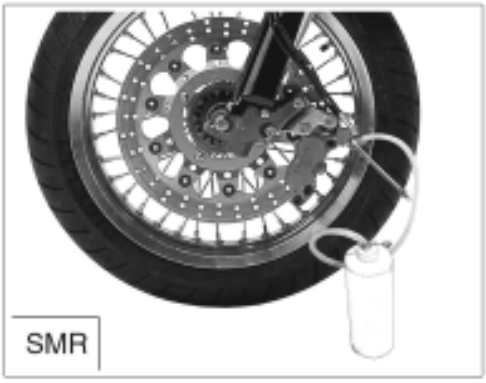
Leerung des Bremsesystems

- Die Gummikappe (1) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Ablaßventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrenende ständig in der Flüssigkeiteingetaucht ist).
- Pumpendeckel (2), Gummibalg entferen und Behaelter mit frisher fluessigKeit fuellen.
- 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 Flussigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel (2) zusammensetzen.



Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.

Die Bremsflüßigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten.



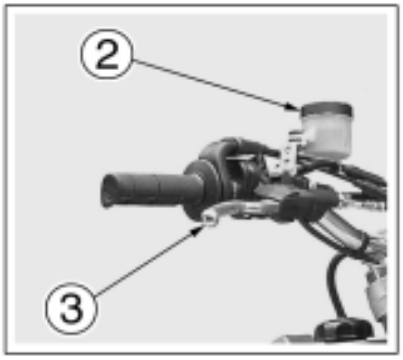
Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablaßvorgang erleichtert wird.

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.

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.

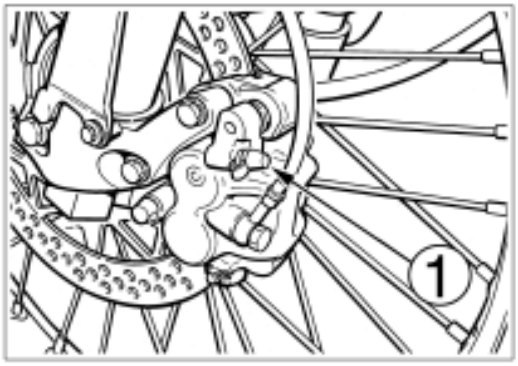
Drehmoment des Entleerungsventile: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb



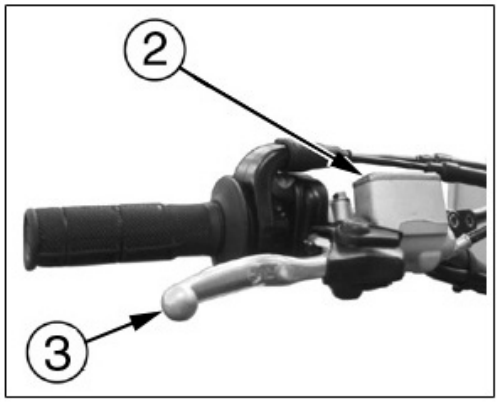


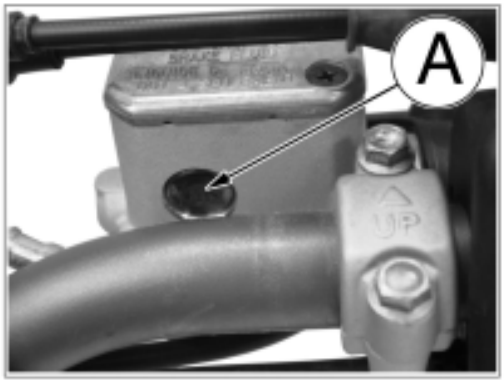
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Purga instalación frenante delantera

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga o elástica. Para realizar la purga haga lo siguiente:

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1).
- Aplique un tubito trasparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operción la extremidad del tubito estéconstantemente inmergida en el fluido).
- 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 trasparente: 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.

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

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.

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.

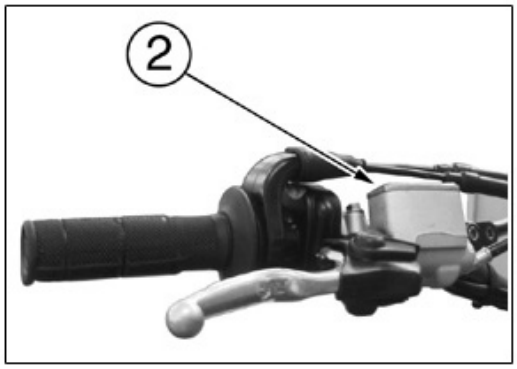
En el caso de que, a causa de una caída durante una competición o después de una reparación, se notara elasticidad en la carrera de la palanca o del pedal del freno con consiguiente disminución de la eficiencia frenante, hay que repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente.

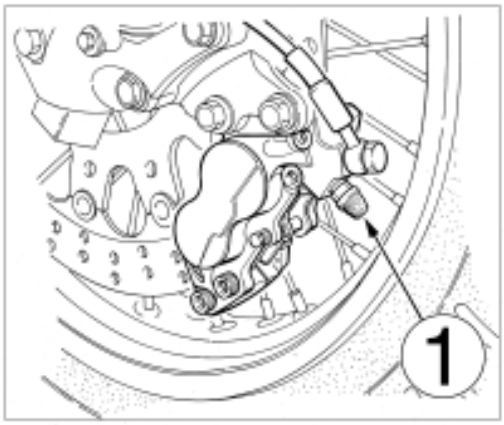
Para de torsion de la válvula de purga: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb

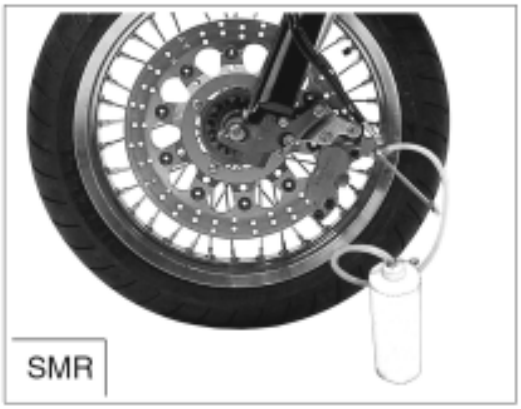
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

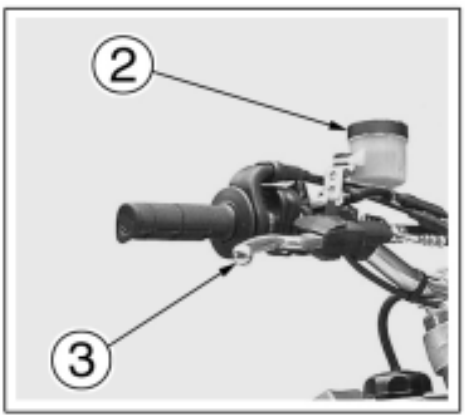
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





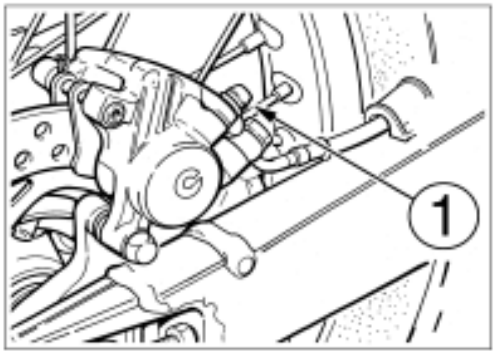


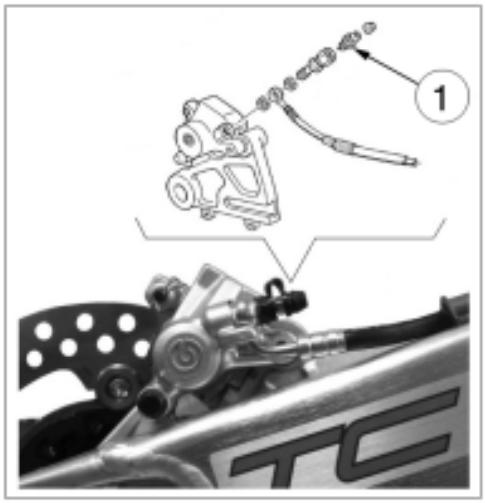


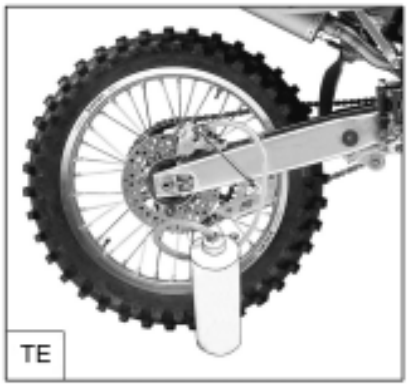


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Spurgo impianto frenante posteriore
Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica.
Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:
- Rimuovere il coperchio del serbatoio, la membrana e riempire con fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo (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 (A) del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio.
Se l'operazione di spurgo é stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica. In caso contrario, ripetere l'operazione.

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

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.

Coppia di serraggio valvola di spurgo: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb

Bleeding the rear breaking system
The braking system must be bled when, due to air in the circuit, the pedal stroke is long and spongy.
To bleed the system:
- Remove the reservoir cover rubber boot and top up with (DOT 4) brake fluid.
- Attach a clear plastic hose to the bleed valve (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 (A) inside the reservoir before replacing the cap. If the bleeding operation has be done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

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

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

Bleeding valve tightening torque: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Vidange installation freinante arrière

Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle du réservoir et la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage (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 débur 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 (A) du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle.

Si l'opération de curage a été effectuée correctément, la course de la pédale ne résultéra pas élastique. Au cas contraire, répéter l'opération.





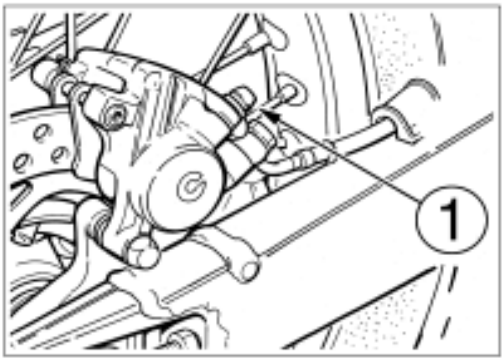
Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

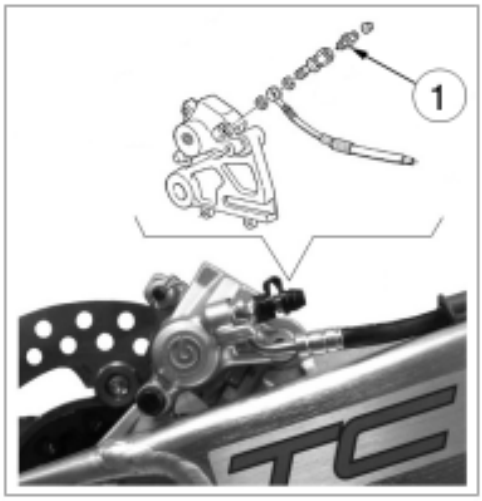
Si à cause d'une chute pendant une compétition, ou après une remise en état, on relève une élasticité de la course du levier ou de la pédale du frein, avec diminution de l'efficacité de freinage, l'opération de curage devra être répétée comme précedemment décrit.

Couple de serrage pour soupape de curage: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Entleerung der hinteren Bremsanlage

Die Bremsanlage soll entleert werden, wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.
Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:
- Behaeltersdeckel und Membran herausnehmen; Behaelter mit frischer Fluessigkeit (DOT 4) fuellen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil (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 wierderholen, bis nur Fluessigkeit aus dem Rohr abfliesst.
- Entleerungsventil anziehen und dabei angegebenes Drehmoment beachten; bevor den Deckel zu montieren, Fluessigkeitsstand (A) im Behaelter kontrollieren. Ist die Entleerung korrekt durchgefuehrt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.

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.

Drehmoment des Entleerungsventile: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Purga instalación frenante trasera

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer 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 del depósito, la membrana y llene con fluido (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga (1) de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubito 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 prescripto y controle el nivel (A) del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa. Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica. En caso contrario, repita la operación.





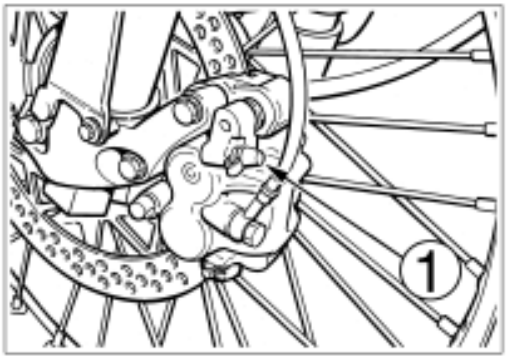
Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

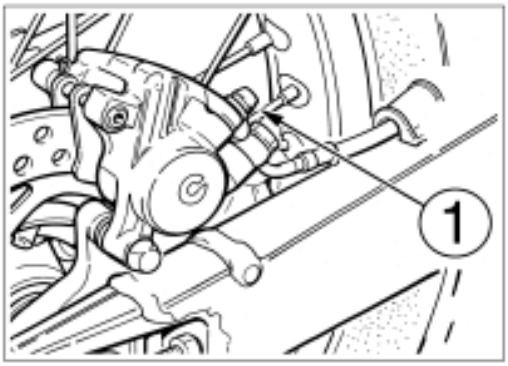
En el caso de que, a causa de una caída durante una competición o después de una reparación, se notara elasticidad en la carrera de la palanca o del pedal del freno con consiguiente disminución de la eficiencia frenante, hay que repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente.

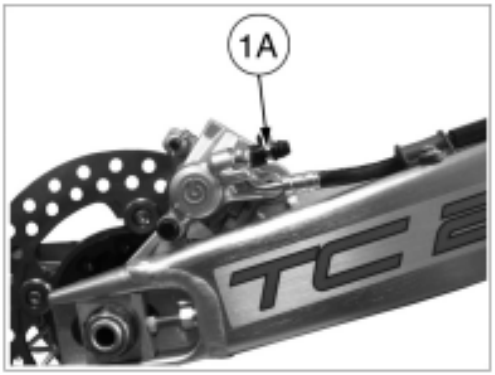
Para de torsion de la válvula de purga: 12÷16 Nm/ 1,2÷1,6 Kgm/ 8.7÷11.6 ft-lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Sostituzione fluido

Il fluido freni deve essere controllato e sostituito in accordo con la Tabella di Manutenzione (pagg. B.9- B.24) 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) del serbatoio fluido ed il soffietto in gomma.
- Allentare la valvola di spurgo sulla pinza.
- Pompare 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.
Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto.

Fluid change

The brake fluid should be checked and changed in accordance with the Periodic Maintenance Chart (pages B.12- B.27) 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) 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.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

- 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.

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding.



Remplacement du fluide

Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du Tableau d'Entretien (pages B.15- B.30), au cas où de l'eau ou de la salissure se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps venteux ou pourri.

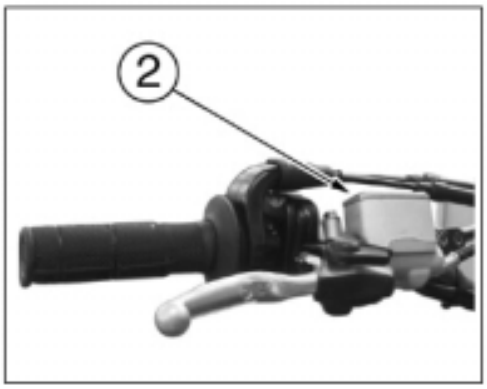
ATTENTION!

* Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient sigillé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.
* Eau, salissure, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.
* Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.
* Manier soigneusement le fluide pour ne pas endommager les parties vernissées.
* Ne pas mélanger deux types de fluide, car le point d'ébullition pourrait se baisser en endommageant le frein et les éléments en gomme.

Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A) et le souffle en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.
- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressér 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.

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du systeme.

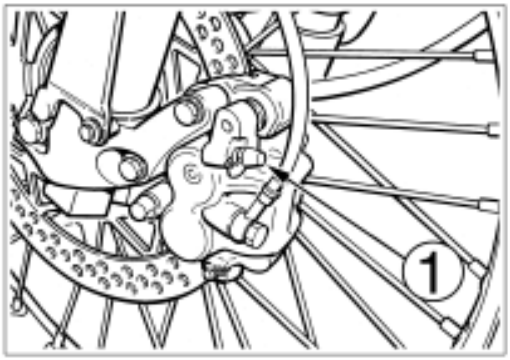


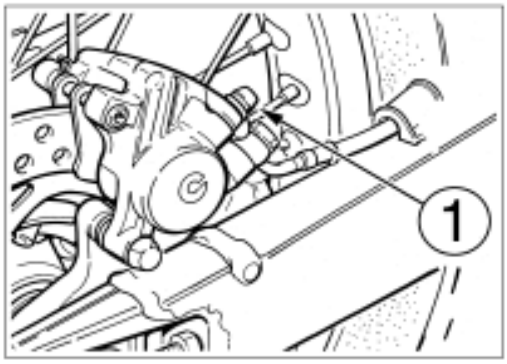


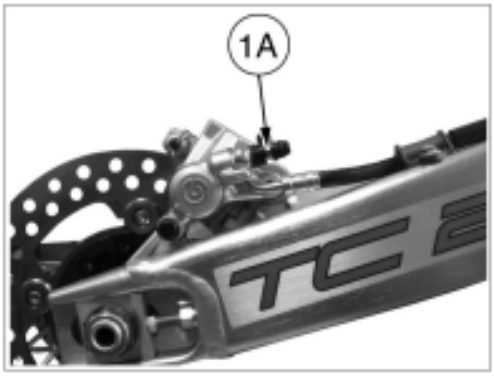


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









FLUESSIGKEITSWECHSEL
Die Bremsfluessigkeit kontrollieren und gemaess Wartungstabelle (Seiten B.18- B.33) 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.
Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorangehen:
- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren.
- Pumpendeckel (2) oder (2A) und Gummibalg entferen. - Das Ablaßventil auf der Zange öffnen.
- Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Fluessigkeit vollstaendig abfliessen zu lassen.
- Entleerungsventil schliessen und Behaelter mit frisher Fluessigkeit fuellen.
- Entleerungsventil oeffen, Hebel oder Fusshebel betaetigen, Ventil bei noch gedrucktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lueften .
- Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollstaendig vollist und die Fluessigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flussigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.
Nach dem Ersatz des Bremsflussigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen.

SUBSTITUCION DEL FLUIDO
El fluido de los frenos tiene que controlarse y substituirese de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento (páginas B.21- B.36) o en el caso de que estuviera contaminado con suciedad o agua. No substituya el fluido bajo la lluvia o con viento fuerte.
ATENCION!
* Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No use nunca fluido ya utilizado.
* No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.
* Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.
* Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.
* No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.
Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:
- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito trasparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien (2A) del depósito fluido y el 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.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

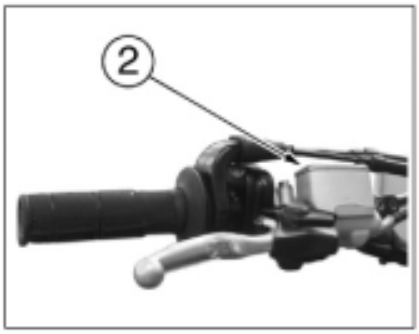
http://husqv.forumsactifs.com

- 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.

Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación.







Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (A) e (B) (vedi “Scheda di manutenzione periodica”, pagg. B.9- B.24); se presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

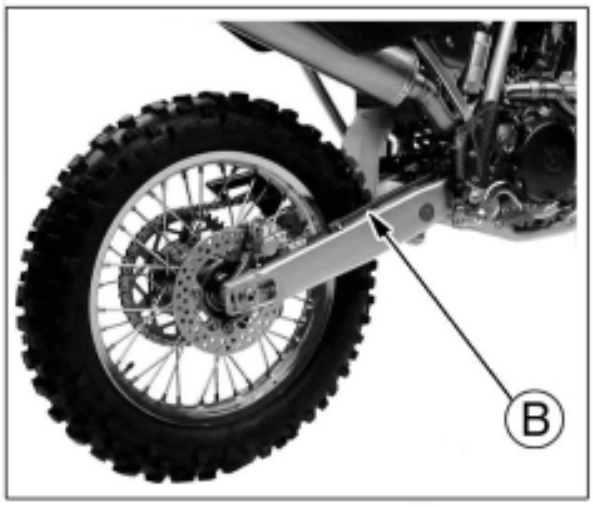
Periodically check the connecting hoses (A) and (B) (see “Periodical maintenance card”, pages B.9- B.24): if the hoses are worned or cracked, their replacement is advised.

Vérifier souvent les tuyanteries (A) et (B) (voir “ Fiche d’entretien périodique “ pages B.9- B.24): si sur les tuyanteries il y a des signes d’usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

Die Rohrleitung (A) und (B) zu Zeit nachprüfen (siehe “Karte der periodischen Wartung” Seiten B.9- B.24): wenn die Rohrleitung Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.

Controle periódicamente los tubos (A) y (B) de conexión (ver “Ficha de mantenimento periódico, páginas B.9- B.24): si en los tubos se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente subtituirlos.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACIÓN ELECTRICA

http://husqv.forumsactifs.com



SCHEMA ELETTRICO (TE, SMR) M.4
LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TE, SMR) M.5
SCHEMA ELETTRICO (TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.6
LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.7
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI (TE, SMR) M.8
UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI (TC) M.10
SISTEMA DI RICARICA M.12
Perdite di corrente della batteria M.14
Tensione regolata M.15
Controllo resistenza avvolgimenti statore del generatore M.15
Prestazioni del generatore non a carico M.17
Diagramma di prova del generatore M.17
Pulizia rotore M.17
Controllo regolatore di tensione-raddrizzatore M.18
SISTEMA DI AVVIAMENTO M.19
Rimozione motorino di avviamento M.20
Controllo motorino di avviamento M.20
Controllo teleruttore avviamento M.22
SISTEMA DI ACCENSIONE ELETTRONICA M.23
Controllo resistenza bobina M.26
Centralina elettronica M.28
Regolatore di tensione-raddrizzatore M.29
Candela di accensione M.30
Controllo sensore posizione cambio (GPS) M.31
Controllo sensore valvola gas carburatore (TPS) M.32
BATTERIA M.34
Ricarica batteria M.35
STRUMENTO DIGITALE, SPIE M.37
Sostituzione lampadine strumento e spie M.37
PROIETTORE, FANALE POSTERIORE M.38
Registrazione proiettore M.38
Sostituzione lampadine proiettore M.38
Sostituzione lampade fanale posteriore M.38
COMMUTATORI SUL MANUBRIO M.42
Commutatore destro (TE-SMR) M.42
Commutatore sinistro (TE-SMR) M.42
Pulsanti avviamento-arresto motore (TC) M.43
DISPOSIZIONE CABLAGGIO SUL TELAIO M.44-45
NOTE M.46
Connettori M.46
Accoppiatori M.46
Fusibili M.47
Parti a semiconduttori M.47
Batteria M.48
INDIVIDUAZIONE INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO M.49

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

M

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACIÓN ELECTRICA

http://husqv.forumsactifs.com

WIRING DIAGRAM (TE, SMR) M.4
KEY TO WIRING DIAGRAM (TE, SMR) M.5
WIRING DIAGRAM (TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.6
KEY TO WIRING DIAGRAM
(TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.7
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION
(TE, SMR, Enduro USA/CDN) M.8
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION (TC) M.10
CHARGING SYSTEM M.12
Battery current leakage M.14
Regulated voltage M.15
Generator stator coil resistance check M.15
Generator no-load performance M.17
Generator test diagram M.17
Rotor cleaning M.17
Voltage regulator-rectifier check M.18
STARTER SYSTEM M.19
Starter motor disassembly M.20
Starter motor check M.20
Electric start remote control switch check M.22
ELECTRONIC IGNITION SYSTEM M.24
Electronic coil resistance check M.26
Electronic power unit M.28
Voltage regulator-rectifier M.29
Spark plug M.30
Gear shift position sensor check (GPS) M.31
Carburetor throttle position sensor check (TPS) M.32
BATTERY M.34
Battery recharge M.35
DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS M.37
Instrument lights and warning lights bulbs
replacement M.37
HEADLAMP, TAIL LAMP M.38
Headlamp adjustment M.38
Headlamp bulb replacement M.38
Rear tail light bulb replacement M.38
HANDLEBAR COMMUTATORS M.42
R.H. commutator (TE-SMR) M.42
L.H. commutator (TE-SMR) M.42
Engine start and stop switches (TC) M.43
ARRANGEMENT OF WIRING HARNESS ON
THE FRAME M.44-45
NOTES M.46
Connectors M.46
Couplings M.46
Fuses M.47
Semiconductors parts M.47
Battery M.48
LOCATING OPERATING TROUBLES M.49

SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TE, SMR) M.4
LEGENDE SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TE, SMR) M.5
SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TC; TE-SMR/ USA, CDN) .. M.6
LEGENDE SCHÉMA ÉLECTRIQUE
(TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.7
POSITION COMPSANTS ÉLECTRIQUES (TE, SMR) M.8
POSITION COMPSANTS ÉLECTRIQUES (TC) M.10
SYSTÈME DE RECHARGE M.12
Pertes de courant de la batterie M.14
Tension réglée M.15
Contrôle de la résistance de la bobine du stator
du générateur M.15
Performances du générateur pas sous charge M.17
Diagramme d'essai alternateur M.17
Nettoyage rotor M.17
Contrôle du régulateur de tension-redresseur M.18
SYSTÈME DE DEMARRAGE M.19
Démontage du demarreur M.20
Contrôle du demarreur M.20
Contrôle du télérupteur mise en marche électrique M.22
SYSTÈME D'ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE M.24
Contrôle de la résistance de la bobine allumage M.26
Centrale électronique M.28
Régulateur de tension-redresseur M.29
Bougie d'allumage M.30
Contrôle du capteur position boîte de vitesse (GPS) M.31
Contrôle du capteur position du papillon
carburateur (TPS) M.42
BATTERIE M.34
Recharge batterie M.35
INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS M.37
Remplacement des ampoules instrument et voyants M.37
PHARE AVANT, PHARE ARRIÈRE M.39
Reglage du phare avant M.39
Remplacement des ampoules du phare avant M.39
Remplacement des ampoules du phare arrière M.39
COMMUTATEURS SUR LE GUIDON M.42
Commutateur droit (TE-SMR) M.42
Commutateur gauche (TE-SMR) M.42
Commutateurs démarrage et arrêt moteur (TC) M.43
DISPOSITION DES CABLÂGES SUR LE CADRE M.44-45
NOTES M.46
Connecteurs M.46
Coupleurs M.46
Fusibles M.47
Parties a semi-conducteurs M.47
Batterie M.48
DÉTERMINATION INCOVÉNIENT DE
FONCTIONNEMENT M.50

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACIÓN ELECTRICA

http://husqy.forumsactifs.com

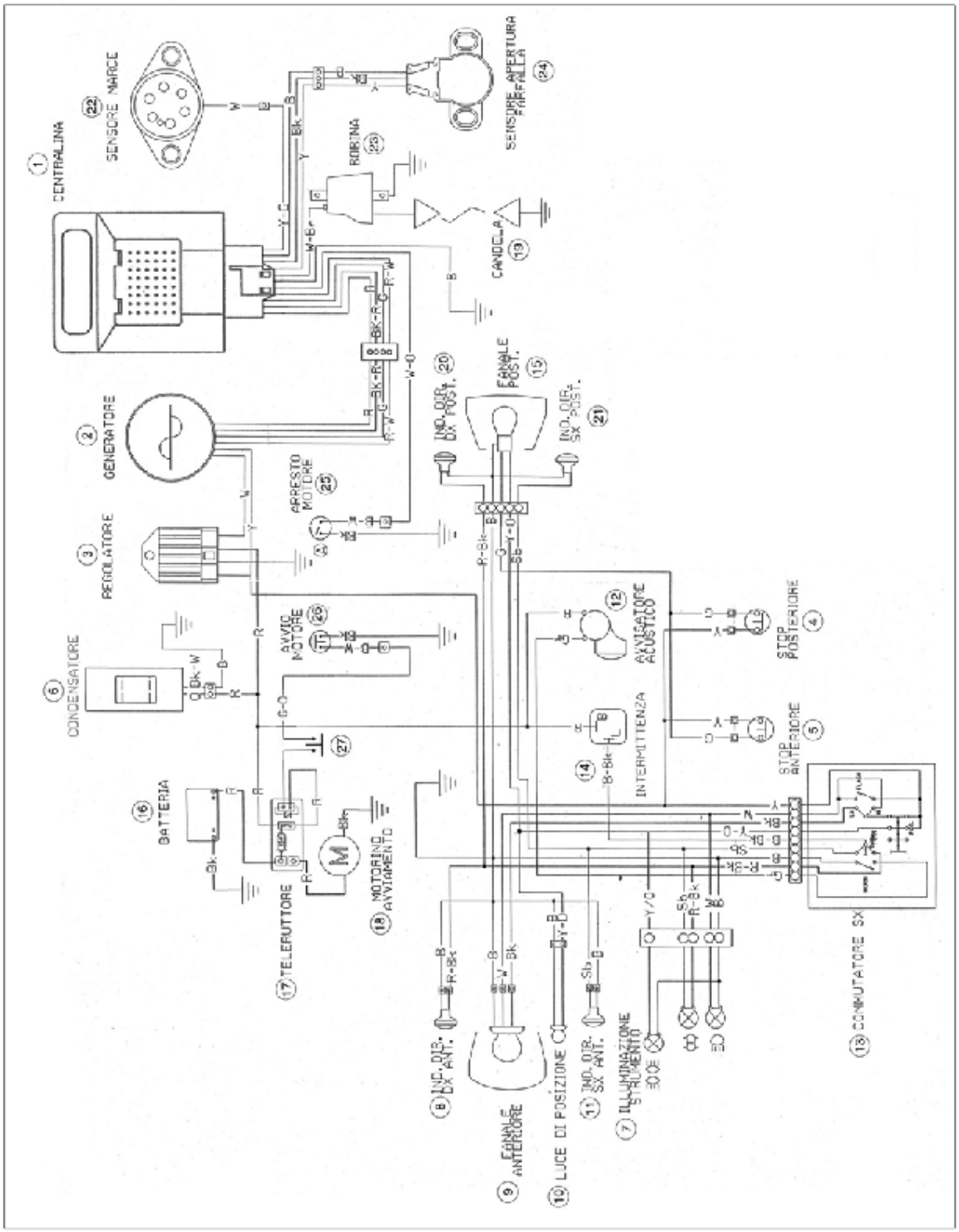


SCHALTPLAN (TE, SMR) M.4
BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES(TE, SMR) M.5
SCHALTPLAN (TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.6
BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES (TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.7
LAGE DER ELEKTRISCHE COMPONENTEN(TE, SMR) M.9
LAGE DER ELEKTRISCHE COMPONENTEN (TC) M.11
SYSTEM VON WIEDERAUFLADUNG M.12
Verluste von Strömung der Batterie M.14
Regelt Spannung M.15
Wicklungen von der Stator: Kontrolle von der Widerstand M.15
Leistungen der Wechselstromgenerator nicht unter Ladung M.17
Diagramm von Beweis des Wechselstromgenerators M.17
Reinigung des Rotors M.17
Kontrolle des Spannungsregler-Gleichrictrregler M.18
SYSTEM VON ANLASSER M.19
Abmontierung des Anlasser M.20
Kontrolle des Anlasser M.20
Kontrolle des Fernschalter elektrische Anlassung .. M.22
SYSTEM VON ELEKTRONISCHER ZÜNDUNG M.24
Kontrolle vom Widerstand der Spule M.27
Elektronischer Steuerinheit M.28
Spannungsregler-Gleichrictrregler M.29
Zündkerze M.30
Kontrolle des Sensor für Wechselgetriebestellung (GPS) M.31
Kontrolle des Sensor für Vergaser Drosselstellung (TPS) M.32
BATTERIE M.35
Batterie Wiederauflandung M.35
DIGITALTACHOMETER, KONTROLLEUCHTEN M.37
Austausch der Tachometerlampen und Kontrolleuchtenlampen M.37
VORDERSCHEINWERFER, HINTERSCHEINWERFER M.40
Einstellung der Vorderscheinwerfer M.40
Austausch der Scheinwerferlampen M.40
Austausch des hinteren Schein-Werferlampen M.40
HUMSCHALTER AUF DEM LENKER M.42
Rechte Humschalter (TE-SMR) M.42
Linke Humschalter (TE-SMR) M.42
Motor Anlasser und Stillstand Schalter (TC) M.43
WIE DIE VERKABELUNG AUF DER RAHMEN AUFSTELLEN M.44-45
ANMERKUNG M.46
Verbinder M.46
Koppler M.46
Schmelzsicheungen M.47
Halbleiterkomponenten M.47
Batterie M.48
BESTIMMUNG VON DEN ZWISCHENFÄLLEN VON FUNKTIONIEREN M.50

ESQUEMA ÉLECTRICO (TE, SMR) M.4
REFERENCIAS ESQUEMA ÉLECTRICO (TE, SMR) M.5
ESQUEMA ÉLECTRICO (TC; TE-SMR/ USA, CDN) .. M.6
REFERENCIAS ESQUEMA ÉLECTRICO (TC; TE-SMR/ USA, CDN) M.7
LOCALIZACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS (TE, SMR) M.9
LOCALIZACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS (TC) M.11
SISTEMA DE RECARGA M.12
Pérdidas de corriente de la batería M.14
Tensión regulada M.15
Control de la resistencia de la bobina del estátor del generador M.15
Prestaciones del generador no sometido a carga .. M.17
Diagrama de prueba del generador M.17
Limpieza rotor M.17
Control del regulador de tensión-transformador M.18
SISTEMA DE ARRANQUE M.19
Desmontaje del motor de arranque M.20
Control del motor de arranque M.20
Control del teleruptor arranque eléctrico M.22
SISTEMA DE ENCENDIDO ELECTRÓNICO M.25
Control de la resistencia de la bobina de encendido M.27
Centralita electrónica M.28
Regulador de tensión-tranformador M.29
Buja de encendido M.30
Control del sensor posición cambio velocidad (GPS) M.31
Control del sensor posición de la valvula del gas del carburador (TPS) M.32
BATERÍA M.34
Recarga batería M.35
INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS M.37
Substitución de las bombillas de l'instrumento y de los testigos M.37
FARO DELANTERO, FARO TRASERO M.40
Regulación del faro delantero M.40
Substitución de las bombillas del faro delantero M.41
Substitución de las bombillas del faro trasero M.41
CONMUTADORES EN EL MANILLAR M.42
Conmutador derecho (TE-SMR) M.42
Conmutador izquierdo (TE-SMR) M.42
Interruptores arranque y parada motor (TC) M.43
DISPOSICIÓN DEL CABLEADO SOBRE EL BASTIDOR M.44-45
NOTAS M.46
Conectores M.46
Acopladores M.46
Fusibles M.47
Partes con semiconductores M.47
Batería M.48
INDIVIDUACIÓN DE LOS INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO M.48

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACIÓN ELECTRICA

http://husqv.forumsactifs.com



LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TE-SMR)

1. Centralina elettronica
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione-raddrizzatore
4. Interruttore stop posteriore
5. Interruttore stop anteriore
6. Condensatore
7. Strumento-Spie
8. Indicatore di direzione anteriore destro
9. Proiettore anteriore
10. Luci di posizione
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 (GPS)
23. Bobina
24. Sensore farfalla carburatore (TPS)
25. Arresto motore
26. Avviamento motore
27. Interruttore frizione

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM (TE-SMR)

1. Electronic power unit
2. Alternator
3. Voltage regulator-rectifier
4. Rear stop switch
5. Front stop switch
6. Condenser
7. Instrument-Warning lights
8. R.H. front turn indicator
9. Front headlamp
10. Parking lights
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 (GPS)
23. Ignition coil
24. Carburetor throttle position sensor (TPS)
25. Engine stop
26. Engine start
27. Clutch microswitch

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TE-SMR)

1. Centrale électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension-redresseur
4. Interrupteur de stop arrière
5. Interrupteur de stop avant
6. Condensateur
7. Instrument-Voyants
8. Indicateur de direction avant droit
9. Phare avant
10. Feux de stationnement
11. Indicateur de direction avant gauche
12. Avertisseur acoustique
13. Commutateur gauche
14. Intermittance indicateurs de direction
15. Feu arrière
16. Batterie
17. Télérupteur 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 (GPS)
23. Bobine
24. Capteur position du papillon carburateur (TPS)
25. Arrêt moteur
26. Démarrage moteur
27. Microinterrupteur embrayage

BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES (TE-SMR)

1. Elektronischer Steuereinheit
2. Alternator
3. Spannungsregler-Gleichrictrregler
4. Hinterer Stop-Shalter
5. Vorderer Stop-Shalter
6. Kondensator
7. Instrument-Kontrolleuchten
8. Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger
9. Vorderer Scheinwerfer
10. Parklicht
11. Vorderer Links- Richtungsanzeiger
12. Hupe
13. Linker Umschalter
14. Intermittenz- Richtungsanzeiger
15. Hinterer Licht
16. Batterie
17. Fernschalter elektrische Anlassung
18. Elektrischer Anlasser
19. Zündkerze
20. Hinterer Rechts- Richtungsanzeiger
21. Hinterer Links - Richtungsanzeiger
22. Sensor für Wechselgetreibestellung (GPS)
23. Spule
24. Sensor für Vergaser Drosselstellung (TPS)
25. Motor Stillstand
26. Motor Anlasser
27. Kupplungsschalter

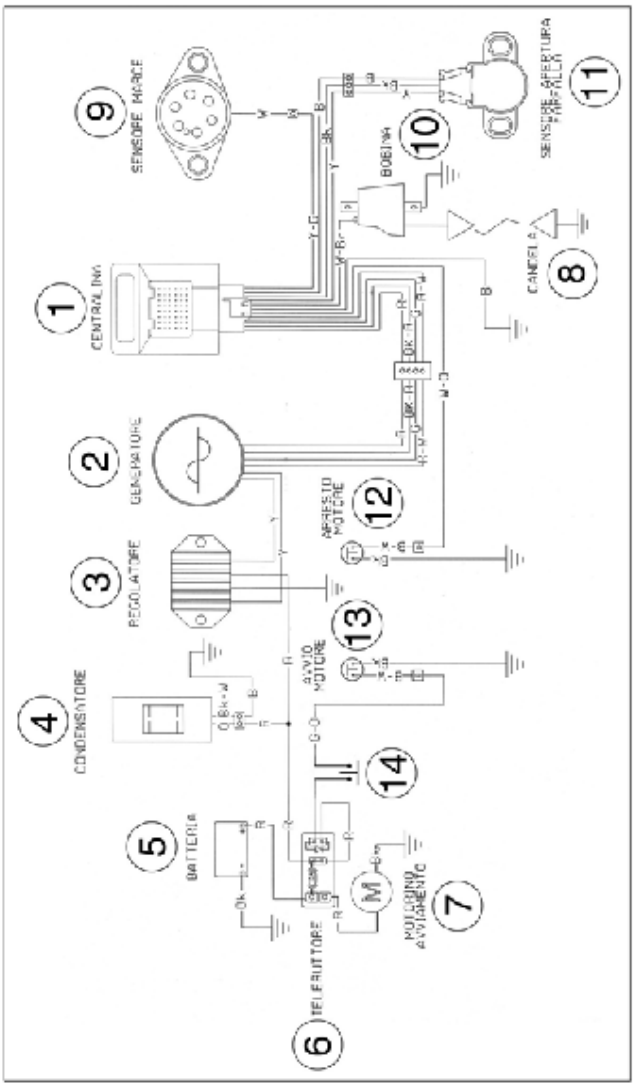
LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (TE-SMR)

1. Centralita electrónica
2. Alternador
3. Regulador de tensión-tranformador
4. Interruptor stop trasero
5. Interruptor stop delantero
6. Condensador
7. Instrumento-Testigos
8. Indicador de dirección delantero derecho
9. Faro delantero
10. Luces de posición
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 (GPS)
23. Bobina
24. sensor posición de la valvula del gas del carburador (TPS)
25. Parada motor
26. Arranque motor
27. Microinterruptor embrague

Legenda colore cavi / Cable colour coding / Legende couleur câbles / Kabelfarben / Referencias colores de los cables	
B	Blu/ Blue/ Bleu/ Blau/ Azul
Bn	Marrone/ Brown/ Maron/ Braun/ Castano
Bk	Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro
G	Verde/ Green/ Vert/ Grün/ Verd
Gr	Grigio/ Grey/ Gris/ Grau/ Gris
Y	Giallo/ Yellow/ Jaune/ Gelb/ Amarillo
O	Arancio/ Orange/ Orange/ Orange/ Arancio
P	Rosa/ Pink/ Rosa/ Rose/ Rosa
R	Rosso/ Red/ Rouge/ Rot/ Rojo
Sb	Azzurro/ Sky blue/ Azur/ Hellblau/ Celeste
V	Viola/ Violet/ Violet / Violett / Viola
W	Bianco/ White/ Blanc/ Weiss/ Blanco

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TC; TE, SMR - USA/CDN)

1. Centralina elettronica
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione-raddrizzatore
4. Condensatore
5. Batteria
6. Teleruttore avviamento elettrico
7. Motorino di avviamento
8. Candela accensione
9. Sensore marce (GPS)
10. Bobina
11. Sensore farfalla carburatore (TPS)
12. Arresto motore
13. Avviamento motore
14. Interruttore frizione

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TC; TE, SMR - USA/CDN)

1. Centrale électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension-redresseur
4. Condensateur
5. Batterie
6. Télérupteur mise en marche électrique
7. Moteur démarrage
8. Bougie d'allumage
9. Capteur position boîte de vitesse (GPS)
10. Bobine
11. Capteur position du papillon carburateur (TPS)
12. Arrêt moteur
13. Démarrage moteur
14. Microinterrupteur embrayage

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (TC; TE, SMR - USA/CDN)

1. Centralita electrónica
2. Alternador
3. Regulador de tensión-tranformador
4. Condensador
5. Batería
6. Teleruptor arranque eléctrico
7. Motor de arranque
8. Bujía de encendido
9. Sensor posición cambio velocidad (GPS)
10. Bobina
11. 24. sensor posición de la valvula del gas del carburador (TPS)
12. Parada motor
13. Arranque motor
14. Microinterruptor embrague

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM (TC; TE, SMR - USA/CDN)

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

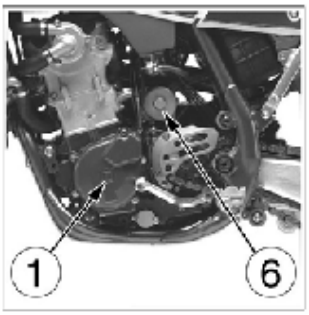
BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES (TC; TE, SMR - USA/CDN)

1. Elektronischer Steuereinheit
2. Alternator
3. Spannungsregler-Gleichrictrregler
4. Kondensator
5. Batterie
6. Fernschalter elektrische Anlassung
7. Elektrischer Anlasser
8. Zündkerze
9. Sensor für Wechselgetreibestellung (GPS)
10. Spule
11. Sensor für Vergaser Drosselstellung (TPS)
12. Motor Stillstand
13. Motor Anlasser
14. Kupplungsschalter

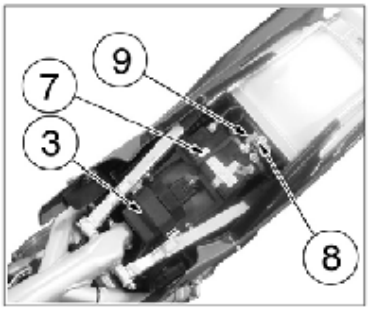
Legenda colore cavi / Cable colour coding / Legende couleur câbles / Kabelfarben / Referencias colores de los cables	
R	Rosso/ Red/ Rouge/ Rot/ Rojo
W	Bianco/ White/ Blanc/ Weiss/ Blanco
G	Verde/ Green/ Vert/ Grün/ Verd
Bk	Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro
R-W	Rosso-Bianco/ Red- White/ Rouge- Blanc/ Rot- Weiss/ Rojo-Blanco
Y	Giallo/ Yellow/ Jaune/ Gelb/ Amarillo
BL	Azzurro/ Light Blue/ Azur/ Hellblau/ Celeste
W- Bk	Bianco- Nero/ White- Black/ Blanc- Noir/ Weiss- Schwarz/ Blanco- Negro

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

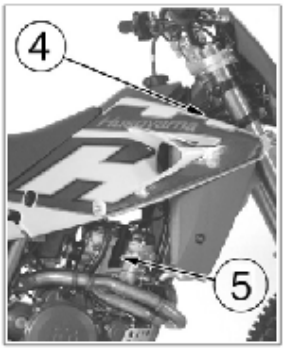
http://husqv.forumsactifs.com



UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI (TE-SMR)
- Generatore (1), in bagno d'olio, all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina (2) e condensatore (10) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica (3) sotto la sella;
- Regolatore di tensione-raddrizzatore (4) sul lato destro del telaio, dietro al cannotto di sterzo;
- Candela accensione (5) sulla destra della testa cilindro;
- Motorino di avviamento da 12V- 450W (6) dietro al cilindro motore;
- Teleruttore avviamento elettrico (8) sotto la sella.

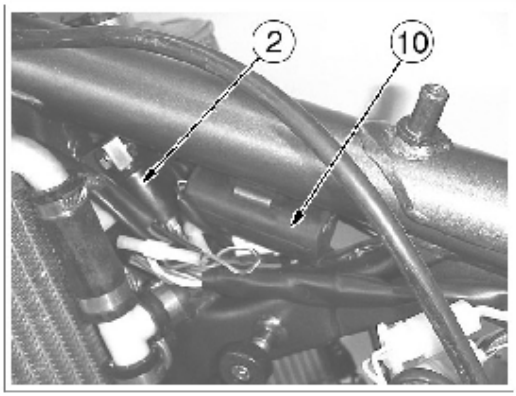


- Proiettore (11) con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione da 12V-3W;
- Fanale posteriore (12) con lampada segnalazione arresto da 12V-21W e lampada luce di posizione 12V-5W;
- Illuminazione spie (13) 12V-1,2W;
- Indicatori di direzione (14) da 12V-10W (kit in dotazione);
- Illuminazione strumento spie (15) 12V-2W;
- Tre fusibili (9) da 15A (uno dei quali di riserva) sotto la sella;
- Batteria 12V-6Ah (7) sotto la sella.



ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION (TE-SMR-"Enduro" USA)
- Generator (1), in oil bath, on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Ignition coil (2) and condenser (10) under the fuel tank;
- Electronic power unit (3) under the saddle;
- Voltage regulator-rectifier (4) on the right side of the frame at the back of the steering sleeve;
- 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) under the saddle.

- Headlamp (11) with two filaments bulb of 12V-35/35W and parking light bulb of 12V-3W;
- Rear tail-light (12) with stop bulbs of 12V-21W and parking light bulb of 12V-5W (USA/CDN excluded; "Enduro" USA/CDN: rear parking light bulb of 12V-3W);
- Pilot lights bulb (13) of 12V-1,2W;
- Turn signals (14) bulb of 12V-10W (Equipment kit);
- Instrument bulb (15) of 12V-2W;
- Three 15 A fuses (9) (one of them is a spare fuse) under the saddle;
- Battery 12V-6Ah (7) under the saddle.

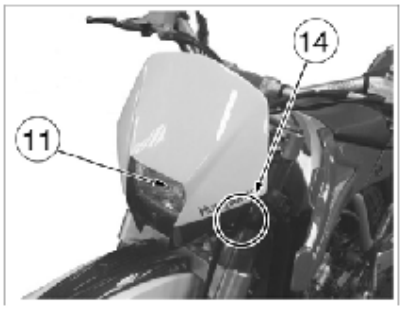


POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES (TE-SMR)
- Générateur (1), en bain d'huile, à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine (2) et condensateur (10) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique (3) sous la siege;
- Régulateur de tension-redresseur (4) fixé du côté droite du cadre, derrière le fourreau de direction;
- 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) sous la siege.

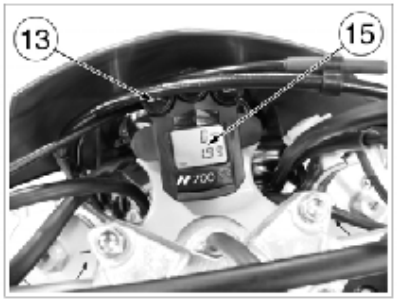
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

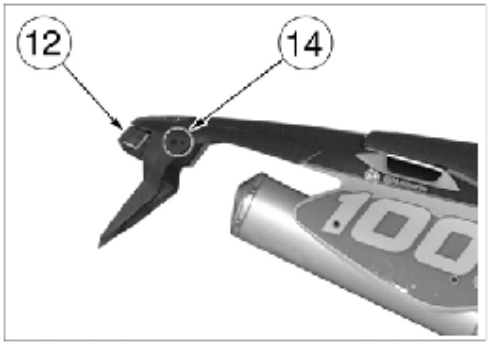
- Phare avant (11) avec ampoule à deux feux de 12V-35/35W et ampoule de feux de position de 12V-3W;
- Feux arrière (12) avec ampoule de stop de 12V-21W et ampoule de feux de position de 12V-5W;
- Éclairage voyants (13) de 12V-1,2W;
- Indicateurs de direction (14) de 12V-10W (kit en necessaire);
- Éclairage instrument (15) de 12V-2W;
- Trois fusibles (9) de 15A (l'un d'eux est de réserve) sous la siege;
- Batterie de 12V-6Ah (7) sous la siege.



LAGE DER ELEKTRISCHE KOMPONENTEN (TE-SMR)
- Generator (1), in Ölbad, im Innern L. Gehausedeckel;
- Spule (2) und Kondensator (10) unter des Kraftstoffbehälter;
- Elektronischer Steuereinheit (3) unter dem Sattel;
- Spannungsregler- Gleichricterregler (4) ist auf der rechten Rahmenseite hinter dem Lenkungsrohr befestig;
- Zündkerze (5) rechterseit der Zylinderkopf;
- Elektrischer Anlasser zu 12V-450W (6) hinter der Zylinder;
- Fernschalter elektrische (8) unter dem Sattel.

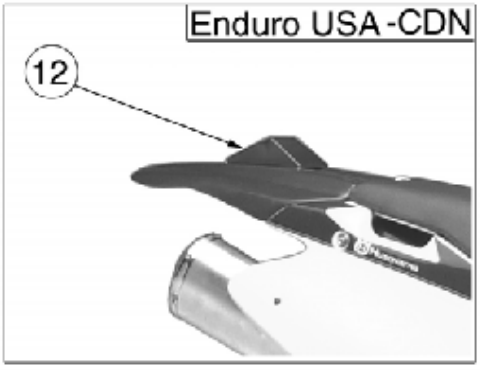


- Scheinwerfer (11) mit Bilux Lampe zu 12V-35/35W und Parklichtlampe zu 12V-3W;
- Rücklicht (12) mit Stop-Signal-Lampe zu 12V-21W und Parklichtlampe zu 12V- 5W;
- Kontrolleuchten (13) zu 12V-1,2W;
- Richtungsanzeiger (14) zu 12V-10W (Ausrudtungsteile KIT);
- Instrumentebeleuchtung (15) zu 12V-2W;
- Drei Sicherungen (9) zu 15A (eine derselben ais Reserve) unter dem Sattel;
- Batterie zu 12V-6Ah (7) unter dem Sattel.



LOCALIZACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS (TE-SMR)
- Generador (1), en baño de aceite, dentro la tapa de la bancada izquierda;
- Bobina (2) y condensador (10) debajo del deposito gasolina;
- Central electrónica (3) debajo del sillin;
- Regulador de tensión-transformador (4) en el costado derecho del bastidor, detràs del tubo de viraje;
- Bujía encendido (5) a la derecha de la culata cilindro;
- Motor de arranque de 12V-450W (6) detrás del cilindro motor;
- Teleruptor arranque electrico (8) debajo del sillin.

- Faro delantero (11) con lámpara de los luces de 12V-35/35W y lámpara luz de posición de 12V-3W;
- Faro trasero (12) con lámpara señalizacción de 12V-21W y lámpara luz de posición de 12V-5W;
- Illuminación testigos (13) de 12V-1,2W;
- Flechas de dirección (14) de12V-10W (kit en dotación);
- Illuminación instrumento (15) de 12V-2W;
- Tres fusibles (9) de 15A (uno de los cuales de reserva) debajo del sillin;
- Batteria 12V-6Ah (7) debajo del sillin.

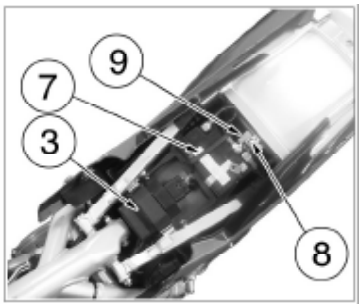


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

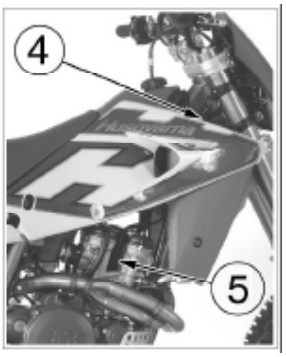


UBICAZIONE COMPONENTI ELETTRICI (TC)
- Generatore (1), in bagno d'olio, all'interno del coperchio del semicarter sinistro;
- Bobina (2) e condensatore (10) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica (3) sotto la sella;
- Regolatore di tensione-raddrizzatore (4) sul lato destro del telaio, dietro al cannotto di sterzo (450-510);
- Regolatore di tensione-raddrizzatore (4) nella zona inferiore del cannotto di sterzo, dietro al portanumero anteriore (250);
- Candela accensione (5) sulla destra della testa cilindro;
- Motorino di avviamento da 12V- 450W (6) dietro al cilindro motore;
- Teleruttore avviamento elettrico (8) sotto la sella.



- Tre fusibili (9) da 15A (uno dei quali di riserva) sotto la sella;
- Batteria 12V-2,3Ah (7) sotto la sella (250);
- Batteria 12V-6Ah (7) sotto la sella (450-510).

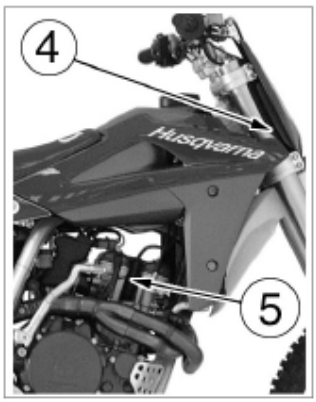
ELECTRICAL COMPONENTS LOCATION (TC)
- Generator (1), in oil bath, on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Ignition coil (2) and condenser (10) under the fuel tank;
- Electronic power unit (3) under the saddle;
- Voltage regulator-rectifier (4) on the right side of the frame at the back of the steering sleeve (450-510);
- Voltage regulator-rectifier (4) in the lower steering tube zone, behind the front number holder (250);
- 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) under the saddle.



- Three 15 A fuses (9) (one of them is a spare fuse) under the saddle;
- Battery 12V-2,3Ah (7) under the saddle (250);
- Battery 12V-6Ah (7) under the saddle (450).

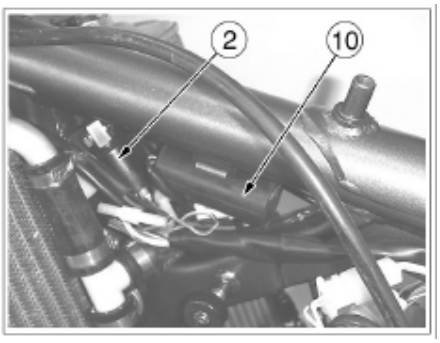
450-510

POSITION COMPOSANTS ÉLECTRIQUES (TC)
- Générateur (1), en bain d'huile, à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine (2) et condensateur (10) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique (3) sous la siege;
- Régulateur de tension-redresseur (4) fixé du côté droite du cadre, derrière le fourreau de direction (450-510);
- Régulateur de tension-redresseur (4) fixé sur la zone inférieur du fourreau de direction, derrière le porte numero avant (250);
- 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) sous la siege.



- Trois fusibles (9) de 15A (l'un d'eux est de réserve) sous la siege;
- Batterie de 12V-2,3Ah (7) sous la siege (250);
- Batterie de 12V-6Ah (7) sous la siege (450).

250



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

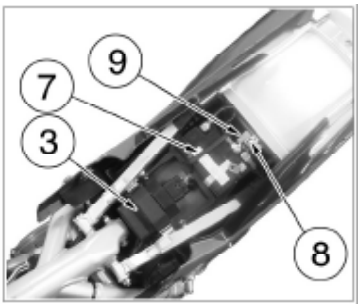
http://husqv.forumsactifs.com

LAGE DER ELEKTRISCHE KOMPONENTEN (TC)

- Generator (1), in Ölbad, im Innern L. Gehausedeckel;
- Spule (2) und Kondensator (10) unter des Kraftstoffbehälter;
- Elektronischer Steuereinheit (3) unter dem Sattel;
- Spannungsregler- Gleichricterregler (4) ist auf dem Lenkungsrohr hinter dem Nummerträger befestig (450-510);
- Spannungsregler- Gleichricterregler (4) ist auf der rechten Rahmenseite hinter dem Lenkungsrohr befestig (250);
- Zündkerze (5) rechterseit der Zylinderkopf;
- Elektrischer Anlasser zu 12V-450W (6) hinter der Zylinderk;
- Fernschalter elektrische (8) unter dem Sattel.



- Drei Sicherungen (9) zu 15A (eine derselben ais Reserve) unter dem Sattel;
- Batterie zu 12V-2,3Ah (7) unter dem Sattel (250);
- Batterie zu 12V-6Ah (7) unter dem Sattel (450).

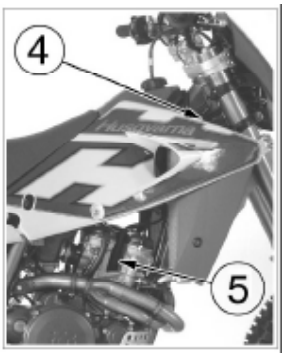


LOCALIZACIÓN COMPONENTES ELÉCTRICOS (TC)

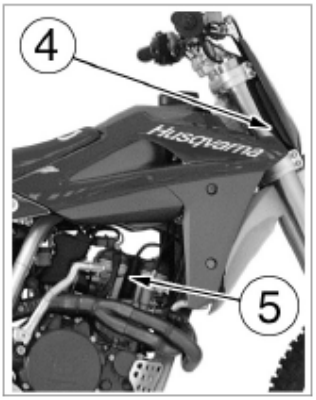
- Generador (1), en baño de aceite, dentro la tapa de la bancada izquierda;
- Bobina (2) y condensador (10) debajo del deposito gasolina;
- Central electrónica (3) debajo del sillin;
- Regulador de tensión-transformador (4) en el costado derecho del bastidor, detràs del tubo de viraje (450-510);
- Regulador de tensión-transformador (4) ne la parte inferior del eje de dirección, detràs del portanumero delantero (250);
- Bujía encendido (5) a la derecha de la culata cilindro;
- Motor de arranque de 12V-450W (6) detrás del cilindro motor;
- Teleruptor arranque electrico (8) debajo del sillin.

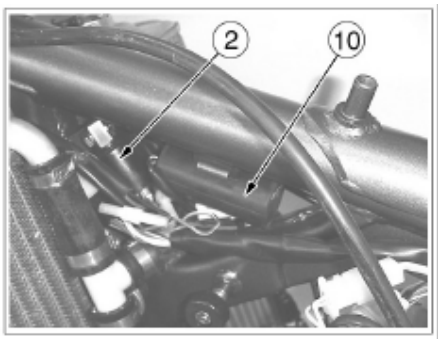
- Tres fusibles (9) de 15A (uno de los cuales de reserva) debajo del sillin;
- Batteria 12V-2,3Ah (7) debajo del sillin (250);
- Batteria 12V-6Ah (7) debajo del sillin (450).

450-510



250





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

SISTEMA DI RICARICA

Il sistema di ricarica è composto da:
- Generatore (2);
- Regolatore di tensione-raddrizzatore (3);
- Condensatore (6) o (4);
- Batteria (5) o (16).

La corrente alternata prodotta dal generatore è trasformata in corrente continua dal regolatore di tensione-raddrizzatore. Il regolatore di tensione-raddizzatore svolge la doppia funzione di prevenire sovraccarichi di tensione alla batteria e trasformare la corrente alternata in corrente continua. I componenti sopracitati mantengono costante la tensione e proteggono la batteria da sovraccarichi.

CHARGING SYSTEM

The charging system consists of:
- Alternator (2);
- Voltage regulator-rectifier (3);
- Condenser (6) or (4);
- Battery (5) or (16).

The AC current produced by the alternator is converted by the regulator-rectifier into DC current.
The regulator-rectifier prevents overcharging of the battery and changes the AC current to the DC current.
All these components maintain a constant voltage and prevent the battery from overcharging.

SYSTÈME DE RECHARGE

Le système de recharge est composé de:
- Alternateur (2);
- Régulateur de tension-redresseur (3);
- Condensateur (6) ou (4);
- Batterie (5) ou (16).

Le courant alterné produit par le générateur est transformé en courant continu du régulateur de tension-redresseur. Le régulateur de tension-redresseur a la fonction double de prévenir surcharges de tension à la batterie et transformer le courant alterné en courant continu. Ces composants maintiennent constants la tension et ils protègent la batterie de surcharges.

SYSTEM VON WIEDERAUFLADUNG

Das System von Wiederaufladung ist bestehend aus von:
- Alternator (2);
- Spannungsregler-Gleichrictregler (3);
- Kondensator (6) oder (4);
- Batterie (5) oder (16).

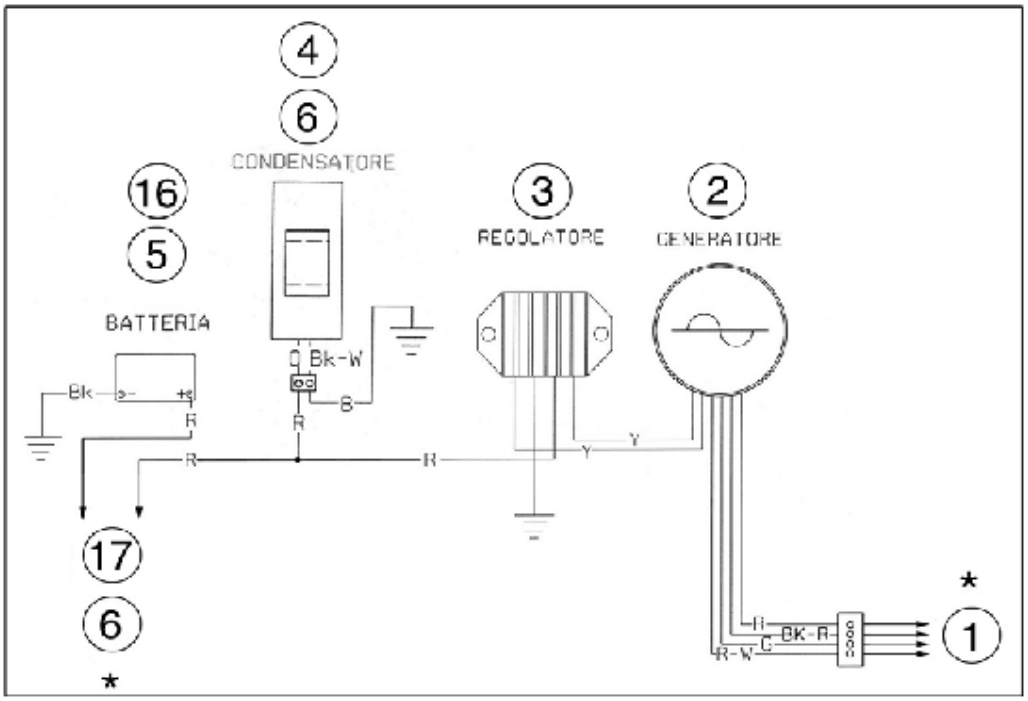
Die Wechsel Strömung erzeugt vom Generator wird in fließendes vom Spannungsregler-Gleichrichter ständig verwandelt. Der Spannungsregler-Gleichrichter es hat die Doppel Funktion, zur Batterie Überlasten von Spannung zuvorzukommen und die in fließendes ständig Wechsel Strömung zu verwandeln. Diese Mitglieder erhalten die Spannung konstant und sie schützen die Batterie vor Überlasten.

SISTEMA DE RECARGA

El sistema de recarga es compuesto de:
- Alternador (2);
- Regulador de tensión-transformador (3);
- Condensador (6) o bien (4);
- Batería (5) o bien (16).

La corriente alternada producida por el generador es transformada en corriente continua del regulador de tensión-tranformador. El regulador de tensión- tranformador tiene la doble función de prevenir sobrecargas de tensión a la batería y transformar la corriente alternada en corriente continua. Estos componentes mantienen constantes la tensión y protegen la batería de sobrecargas.

SCHEMA ELETTRICO SISTEMA DI RICARICA
CHARGING SYSTEM WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE SYSTÈME DE RECHARGE
SYSTEM VON WIEDERAUFLADUNG-SCHALTPLAN



Legenda colore cavi / Cable colour coding / Legende couleur câbles / Kabelfarben / Referencias colores de los cables	
Bk	Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro
G	Verde/ Green/ Vert/ Grün/ Verd
Y	Giallo/ Yellow/ Jaune/ Gelb/ Amarillo
R	Rosso/ Red/ Rouge/ Rot/ Rojo
W	Bianco/ White/ Blanc/ Weiss/ Blanco

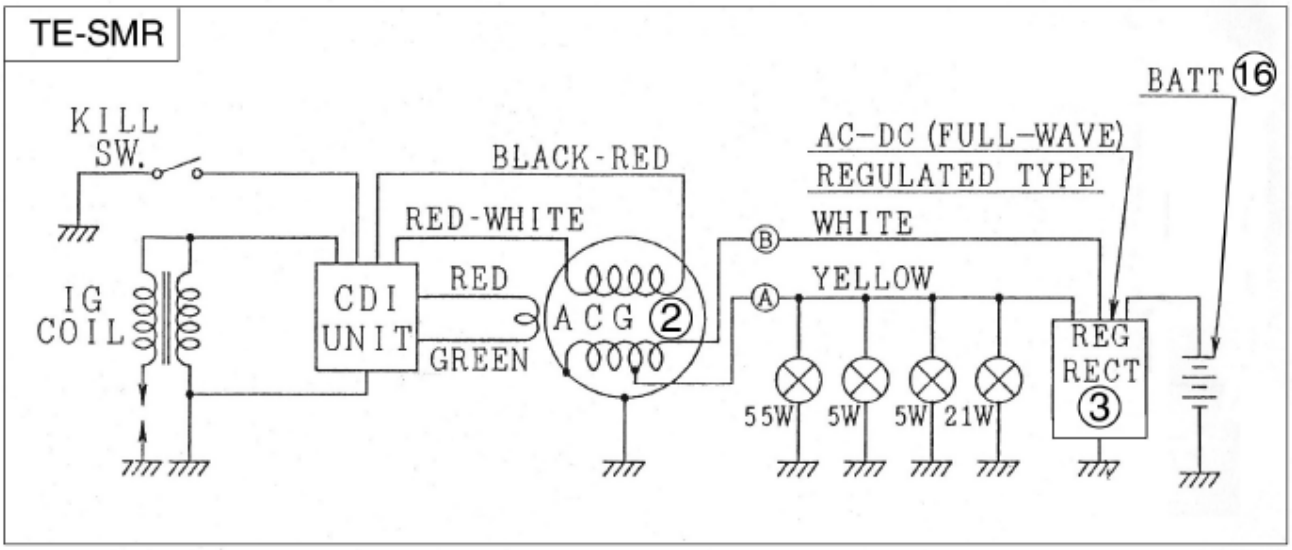
***: per la legenda dei componenti, attenersi allo schema elettrico generale (pagg. M.4-M.6).**
***: for the key to electrical components, see the wiring diagram (pages M.4-M.6).**
***: pour la légende des éléments, voir schéma électrique (pages M.4-M.6).**
***: für die Kabelfarben, siehe Schaltplan (Seiten M.4-M.6).**
***: para la leyenda de los componentes, atenerse al esquema eléctrico (páginas M.4-M.6).**

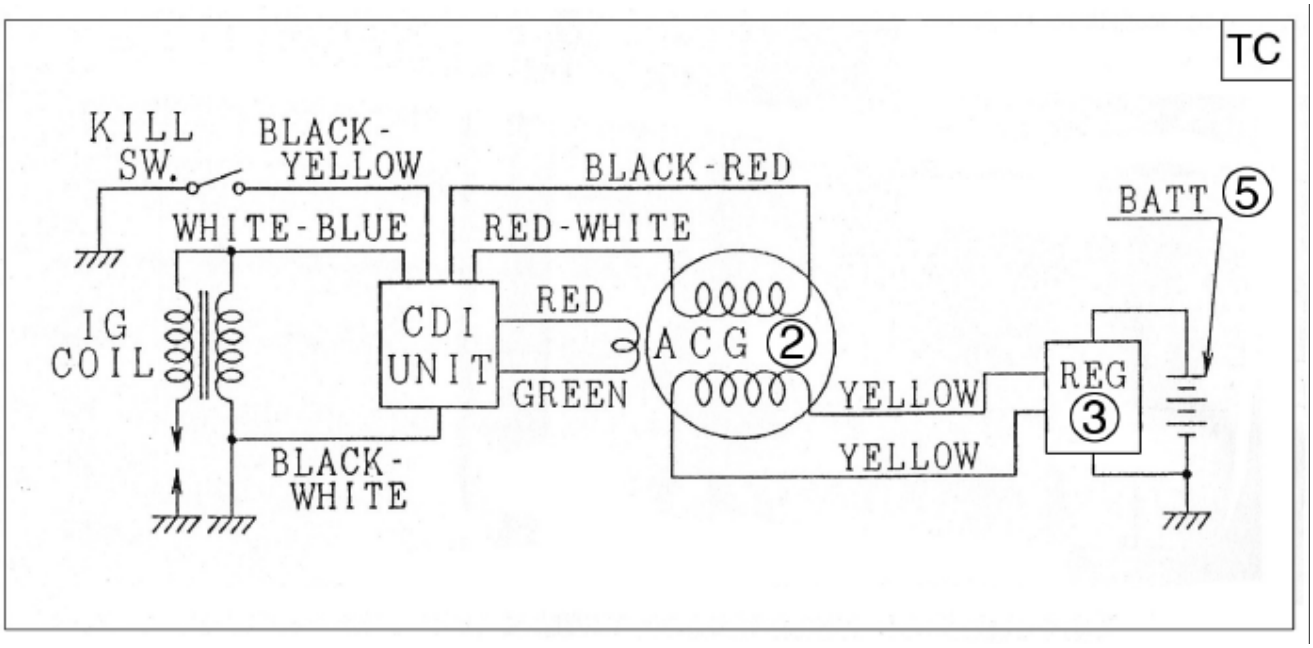
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ESQUEMA ELÉCTRICO SISTEMA DE RECARGA

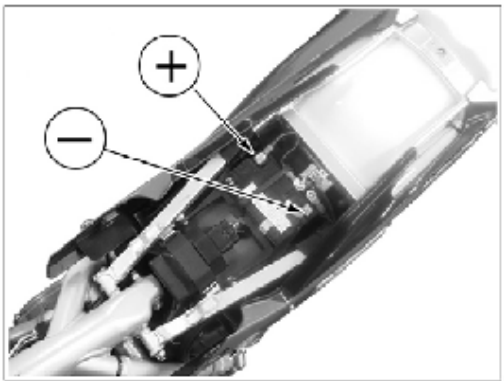




***: per la legenda dei componenti, attenersi allo schema elettrico generale (pagg. M.4-M.6).**
***: for the key to electrical components, see the wiring diagram (pages M.4-M.6).**
***: pour la légende des éléments, voir schéma électrique (pages M.4-M.6).**
***: für die Kabelfarben, siehe Schaltplan (Seiten M.4-M.6).**
***: para la leyenda de los componentes, atenerse al esquema eléctrico (páginas M.4-M.6).**

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





CONTROLLI DEL SISTEMA DI RICARICA

Perdite di corrente della batteria
Per accedere alla batteria, rimuovere la sella (vedere pag. E.4).
Staccare il cavo negativo NERO dalla batteria.
Misurare la corrente tra il terminale negativo della batteria ed il cavo negativo con un tester:
Se la lettura supera 1 mA si è in presenza di una perdita di corrente.

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

CHARGING SYSTEM CHECKS

Battery current leakage
To gain access to the battery, remove the saddle (see page E.4).
Remove the BLACK negative cable from the battery.
Measure the current between the NEGATIVE terminal of the battery and the NEGATIVE cable using a tester. If the reading exceed 1 mA, there is a current leakage.

If the vehicle remains unused for long periods (for more than one month and a half), it is recommended to remove battery from electrical system and store it in a dry place.

CONTROLES DU SYSTÈME DE RECHARGE

Pertes de courant de la batterie
Pour accéder à la batterie, enlever la selle (voir page E.4).
Ôter le câble négatif NOIR de la batterie.
Mesurer le courant entre le terminal négatif de la batterie et le câble négatif avec un tester:
Si la lecture dépasse 1 mA il est en présence d'une perte de courant.

Si la moto reste inutilisée pour longues périodes (pour au-delà un mois et demi), il est préférable ôter la batterie et la conserver au repair de l'humidité.

DU KONTROLLIERST, AUF DEM SYSTEM VON WIEDERAUFLADUNG AUSZUFÜHREN

Verluste von Strömung der Batterie
Zum zugriff zur batterie, den Sattel abzunehmen (Siehe Seite E.4).
Von der Batterie das SCHWARZE negative Kabel abnehmen.
Die Strömung zwischen das negative Terminal von der Batterie und dem negativen Kabel mit einem tester: Wenn die Lektüre 1 mA überwindet, ist es in Anwesenheit von einem Verlust von Strömung.

Wenn das Motorrad Längeren Lagerzeiten stillgelegt werden soll ist es zweckmässig (für weiter einen Monat und ein Mittel) die Batterie herauszunehmen und an einem kühlen, sicheren Ort aufbewahrt werden.

CONTROLES DEL SISTEMA DE RECARGA

Pérdidas de corriente de la batería
Para acceder a la batería, remover el sillín (ver pagina E.4).
Remover el cable negativo NEGRO de la batería.
Medir la corriente entre el terminal negativo de la batería y el hueco negativo con un tester:
Si la lectura supera 1 mA se ha en presencia de una pérdida de corriente.

Si la motocicletta no se usa durante mucho tiempo(por más allá de mes y medio) se aconseja de quitar la batería y conservarla al reparo de la humedad.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Tensione regolata
Per accedere alla batteria, rimuovere la sella (vedere pag. E.4).
A motore caldo e con regime leggermente superiore ai 3000 giri/1', misurare la tensione tra i due terminali positivo e negativo della batteria con un tester (per effettuare questo controllo la batteria deve essere carica). Se il valore non è tra 12,5÷14,5 V, controllare il generatore ed il regolatore di tensione-raddizzatore come decritto in seguito (pag. M.18).

Regulated voltage
To gain access to the battery, remove the saddle (see page E.4).
When the engine is warm and working at slightly more than 3000 rpm, measure the tension between the two battery terminals positive and negative with a tester (in order to make this check the battery must be charged). If the value is not between 12.5V-14.5V, check the generator and tension - rectifying regulator as described AT PAGE m.18.

Tension réglée
Pour accéder à la batterie, enlever la selle (voir page E.4).
Au moteur chaud et avec régime de rotation supérieure légèrement aux 3000 tours par minute, mesurer la tension entre les deux terminaux positifs et négatifs de la batterie avec un tester (pour effectuer ce contrôle la batterie il doit être charge). Si la valeur n'est pas entre 12,5÷14,5 V, contrôler le générateur et le régulateur de tension-redresseur comme par la suite je décrypte (page M.18).

Regelt Spannung
Zum zugriff zur batterie, den Sattel abzunehmen (Siehe Seite E.4).
Mit dem warmen Motor und zu einem leichtsinnig höheres Regime zu den 3000 Drehungen zur Minute, die Spannung zwischen die zwei Terminals positiv und negativ in der Batterie mit einem tester (es muß beladen sein, um diese Kontrolle die Batterie vorzunehmen). Wenn der Wert nicht zwischen 12,5V und 14,5 V enthalten wird, ist es notwendig, der Generator und der Spannungsregler-Gleichrichter zu kontrollieren (Seite M.18).

Tensión regulada
Para acceder a la batería, remover el sillín (ver pagina E.4).
A motor caliente y con régimen de rotación ligeramente superior a las 3000 vueltas al minuto, medir la tensión entre las dos terminales positivas y negativas de la batería con un tester (para efectuar este control la batería tiene que estar cargada). Si el valor no está entre 12,5÷14,5 V, controlar el generador y el regulador de tensión-raddizzatore como decritto sucesivamente (página M.18).



Controllo resistenza avvolgimenti statore del generatore
Staccare la connessione della bobina statore dal cablaggio e misurare la resistenza con un tester.

Generator stator coil resistance check
Remove the stator coil-main wiring harness connector then measure the resistance using a tester.

Contrôle de la résistance de la bobine du stator du générateur
Détacher la connexion de la bobine statore du câblage et mesurer la résistance avec un tester.

Wicklungen von der Stator: Kontrolle von der Widerstand
Von der Verkabelung die Verbindung von der Spule des Stator abnehmen und den Widerstand mit einem tester messen.

Control de la resistencia de la bobina del estátor del generador
Despegar la conexión de la bobina estátor del cableado y medir la resistencia con un tester.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

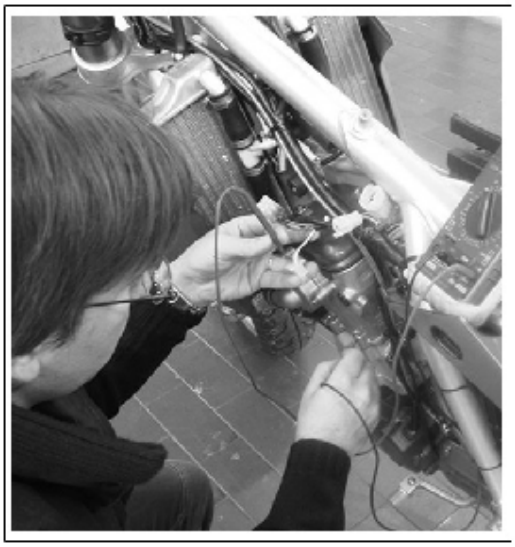
http://husqv.forumsactifs.com



1)EXCITER
resistenza tra cavi NERO-ROSSO e ROSSO-BIANCO: 12,7 Ω+/- 15%
1)EXCITER
resistance between BLACK-RED and RED-WHITE cables: 12,7 Ω+/- 15%
1)EXCITER
résistance entre les câbles NOIR-ROUGE et ROUGE-BLANC : 12,7 Ω+/- 15%
1)EXCITER
Kontrolle von der Widerstand zwischen der Hohl SCHWARZ-ROT und
der ROT-WEIßE : 12,7 Ω+/- 15%
1)EXCITER
resistencia entre los cables NEGRO-ROJO y ROJO-BLANCO: 12,7 Ω+/- 15%



2)CHARGE
resistenza tra cavi GIALLO e BIANCO: 0,16 Ω+/- 15%
2)CHARGE
resistance between YELLOW and WHITE cables: 0,16 Ω+/- 15%
2)CHARGE
résistance entre les câbles JAUNE et BLANC : 0,16 Ω+/- 15%
2)CHARGE
Kontrolle von der Widerstand zwischen der Hohl GELB und der WEIßE: 0,16 Ω+/- 15%
2)CHARGE
resistencia entre los cables AMARILLO y BLANCO: 0,16 Ω+/- 15%



3) LAMP
resistenza tra cavi GIALLO e MASSA sul motore: 0,65 Ω+/- 15%
3) LAMP
resistance between YELLOW e GROUND cables on the engine: 0,65 Ω+/- 15%
3) LAMP
résistance entre les câbles JAUNE et MASSE sur le moteur: 0,65 Ω+/- 15%
3) LAMP
Kontrolle von der Widerstand zwischen der Hohl GELB und der MASSEKABEL
auf der Motor: 0,65 Ω+/- 15%
3) LAMP
resistencia entre los cables AMARILLO e MASA sobre el motor: 0,65 Ω+/- 15%

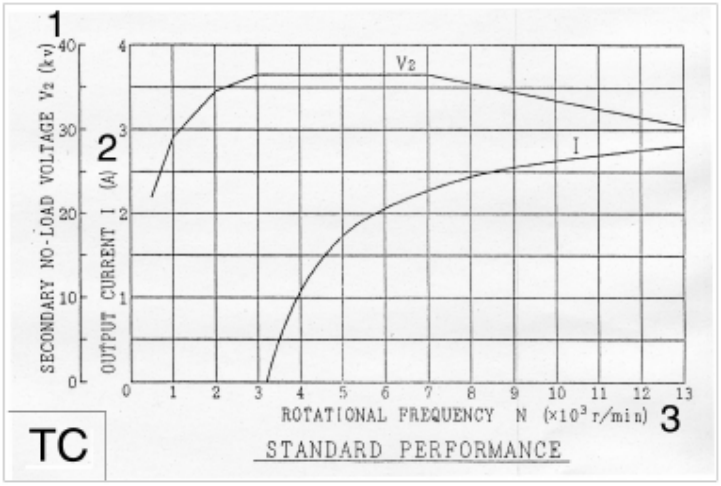
Se la resistenza non si trova tra i valori specificati, sostituire il generatore completo.
If the resistance is not between the specified values, replace the generator assy.
Si la résistance ne se trouve pas entre les valeurs spécifiées remplacer le complet générateur.
Wenn der Widerstand nicht zwischen den spezifizierten Werten ist, den vollständigen Generator ersetzen.
Si la resistencia no se encuentra entre los valores precisados, reemplazar el generador completo.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACIÓN ELECTRICA

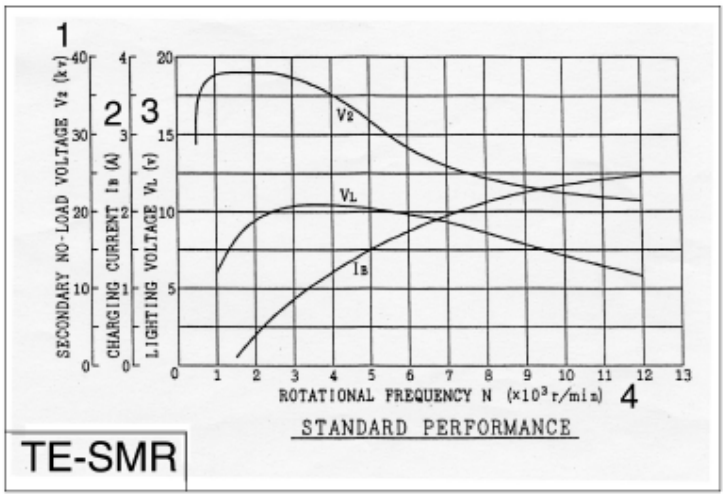
Prestazioni del generatore non a carico- Generator no-load voltage performances- Performances du générateur pas à la charge - Leistungen nicht unter Ladung der Wechselstromgenerator- Prestaciones no bajo carga del generador



1- Tensione sul secondario non a carico
1- Secondary no load voltage
1- Tension moindre du circuit secondaire
1- Geringst Spannung des sekundären Ringes
1- Tensión mínima del circuito secundario

2- Corrente in uscita
2- Output current
2- Courant en sortie
2- Fließend in der Ausgang
2- Corriente en salida

3- Numero di giri
3- Rotational frequency
3- Nombre de tours
3- Ich numeriere von Drehungen
3- Número de vueltas



1- Tensione sul secondario non a carico
1- Secondary no load voltage
1- Tension moindre du circuit secondaire
1- Geringst Spannung des sekundären Ringes
1- Tensión mínima del circuito secundario

2- Corrente di carica batteria
2- Charging current
2 - Courant de charge batterie
2- Ladestrom von die batterie
2 - Corriente de carga batería

3- Tensione d'illuminazione
3- Lighting voltage
3- Tension d'éclairage
3- Spannung von Beleuchtung
3- Tensión de iluminación

4- Numero di giri
4- Rotational frequency
4- Nombre de tours
4- Ich numeriere von Drehungen
4- Número de vueltas

: AD OGNI REVISIONE MOTORE, PULIRE IL ROTORE DEL VOLANO DALLE SCORIE ACCUMULATE DALL'OLIO CENTRIFUGATO ED ATTIRATE DALLE CALAMITE.

: EVERY ENGINE OVERHAUL, CLEAN THE FLYWHEL ROTOR REMOVING ANY DEBRIS GATHERED IN CENTRIFUGATED OIL AND ATTRACTED TO THE MAGNETS.

: À CHAQUE RÉVISION MOTEUR, NETTOYER LE ROTOR DU VOLANT POUR ÉLIMINER LES SCORIES ACCUMULÉES PAR L'HUILE CENTRIFUGÉE ET ATTIRÉES PAR LES AIMANTS.

: ALLE MOTORUEBERHOLUNG, DEN ROTOR DES SCHWUNGRADES VON DEM ÖL AUFGENOMMENEN UND VOM MAGNETEN ANGEZOGENEN VERUNREINIGUNGEN BEFREIN.

: CADA REVISIÓN DEL MOTOTOR, LIMPIE EL ROTOR DEL VOLANTE DE LAS ESCORIAS ACUMULADAS POR EL ACEITE CENTRIFUGADO Y ATRAÍDAS POR EL IMÁM.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

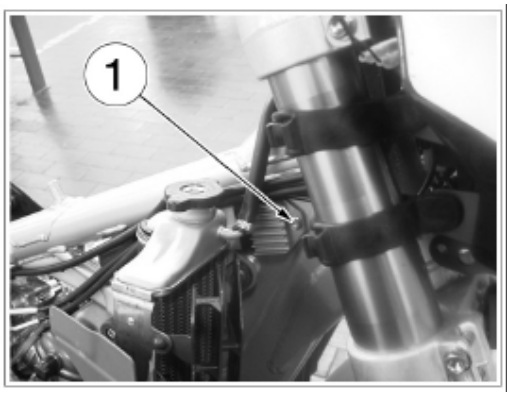
http://husqv.forumsactifs.com



Controllo regolatore di tensione-raddrizzatore
Con accensione funzionante, a batteria carica (12,5-13 V), avviare il motore: se la tensione della batteria non sale (14,5 V) dopo circa due minuti, sostituire il regolatore. Per accedere al regolatore, togliere la sella ed il serbatoio (pagg. E.14, E.21). Rimuovere la vite (1) di fissaggio ed il regolatore.

Voltage regulator-rectifier checking
With the ignition definitely functional, whilst the battery is charged (12.5V-13V), start the engine: if the battery tension does not increase (14.5V) after about two minutes, substitute the regulator. To access the regulator, remove the seat and fuel tank (pages E.14, E.21). Remove the fixing screw (1) and the regulator.

Contrôle du régulateur de tension-redresseur
Avec allumage sûrement funzionante, à la batterie chargée (12,5-13 V) acheminer le moteur: si la tension de la batterie ne monte pas (14,5 V) après environ deux minutes, remplacer le régulateur. Pour accéder au régulateur, enlever la selle et le réservoir (pages E.14, E.21). Enlever la vis (1) de fixation et le régulateur.



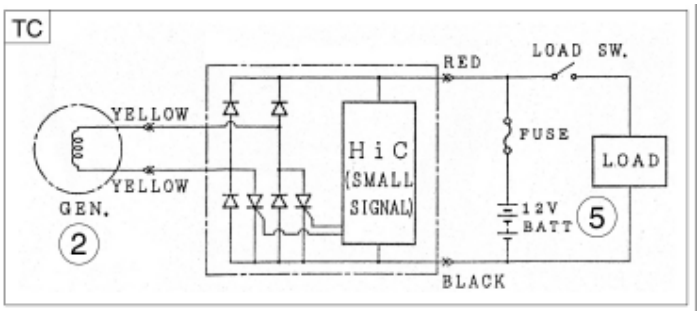
Kontrolle des Spannungsregler-Gleichrictrregler
Mit betriebssicherer Zündung und beladen Batterie (12,5-13 V), den Motor starten: wenn die Spannung der Batterie (14,5 V) nicht hinaufsteigt, dope ich etwa zwei Minuten, den Regler ersetzen. Um zum Regler einzutreten, den Sattel und den Behälter abnehmen (Seiten E.14 und E.21). Die Schraube (1) von Befestigung und dem Regler entfernen.

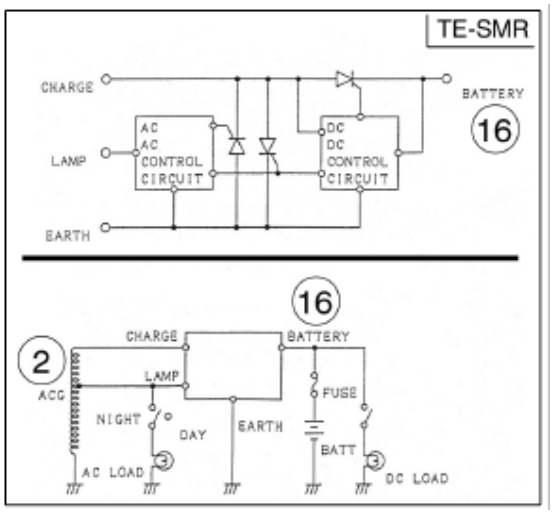
Control del regulador de tensión-transformador
Con encendido indudablemente funzionante, a batería cargada (12,5-13 V) poner en marcha el motor: si la tensión de la batería no sube (14,5 V) después de unos dos minutos, reemplazar el regulador. Para acceder al regulador, sacar la silla y el tanque (páginas E.14, E.21). Remover lel tornillo (1) de fijado y el regulador.



SCHEMA ELETTRICO REGOLATORE DI TENSIONE-RADDRIZZATORE
VOLTAGE REGULATOR-RECTIFIER WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE RÉGULATEUR DE TENSION-REDRESSEUR
SPANNUNGSREGLER-GLEICHRREGLER SCHALTPLAN
ESQUEMA ELÉCTRICO REGULADOR DE TENSIÓN-TRANFORMADOR

***: per la legenda dei componenti, attenersi allo schema elettrico generale (pagg. M.4-M.6).**
***: for the key to electrical components, see the wiring diagram (pages M.4-M.6).**
***: pour la légende des éléments, voir schéma électrique (pages M.4-M.6).**
***: für die Kabelfarben, siehe Schaltplan (Seiten M.4-M.6).**
***: para la leyenda de los componentes, atenerse al esquema eléctrico (páginas M.4-M.6).**





Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

SISTEMA DI AVVIAMENTO

Il sistema di avviamento è composto da:
- Batteria (5) o (16);
- Teleruttore avviamento (17);
- Motorino di avviamento (18);
- Pulsante arresto motore (25);
- Pulsante avviamento (26);
- Interruttore frizione (14) o (27);

Tirare la leva frizione e mantenerla tirata fino ad avviamento avvenuto.
Premendo il pulsante di avviamento si eccita il relè avviamento chiudendo il circuito dal motorino di avviamento alla batteria.

STARTER SYSTEM

The starter system consists of:
- Battery (5) o (16);
- Electric start remote control switch(17);
- Starting motor(18);
- Engine stop switch(25);
- Engine start switch(26);
- Clutch switch(14) or (27);

Pull the clutch lever until the engine starts.
Pressing the starting switch, the button energizes the electric start remote control switch causing the contact points to close and completing the starter system circuit from the strating motor to the battery.

SYSTÈME DE DEMARRAGE

Le système de demarrage est composé de:
- Batterie (5) o (16);
- Télérupteur mise en marche électrique(17);
- Moteur démarrage(18);
- Interrupteur Arrêt moteur(25);
- Interrupteur Démarrage moteur(26);
- Interrupteur embrayage (14) o (27);

Tirer le levier embrayage et lui maintenir traite au point d'à le démarrage arrivé.
En pressant le bouton de démarrage s'excite le relais démarrage en fermant le circuit du moteur de démarrage à la batterie.

SYSTEM VON ANLASSER

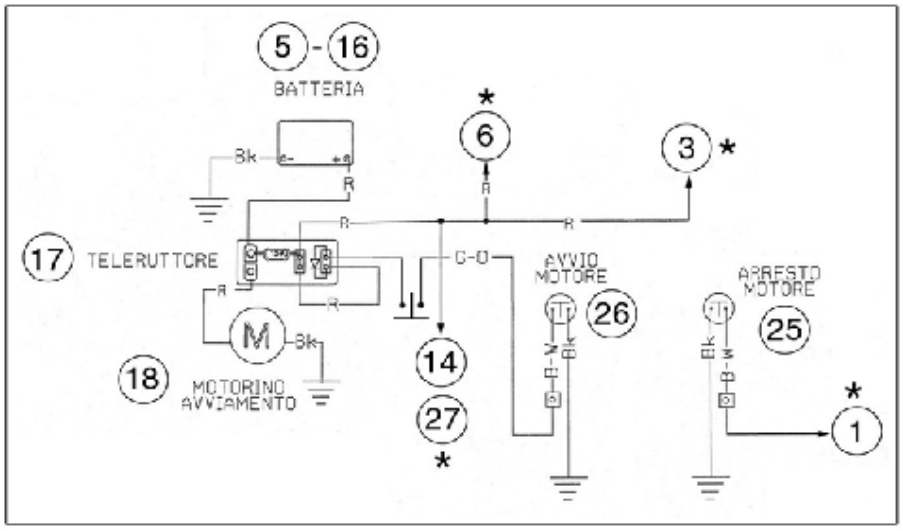
Das System von Anlasser ist bestehend aus von:
- Batterie (5) o (16);
- Fernschalter elektrische Anlassung (17);
- Elektrischer Anlasser (18);
- Motor Stillstandsschalter (25);
- Motor Anlassersschalter (26);
- Kupplungsschalter (14) o (27);

Den Hebel Kupplung ziehen und sie erhalten ziehen, bis der Motor auf den Weg sich gemacht haben wird.
Einschalt den Druckknopf drückend, es erregt sich der Fernschalter elektrische Anlassung schließend, so der Ring vom Moped Einschalt zur Batterie.

SISTEMA DE ARRANQUE

El sistema de arranque es compuesto de:
- Batería (5) o (16);
- Teleruptor arranque eléctrico (17);
- Motor de arranque (18);
- Interruptor Parada motor (25);
- Interruptor Arranque motor (26);
- Interruptor embrague (14) o (27);

Tirar la palanca del embrague y mantenerla tirada fina a arranque ocurrido.
Comprimiendo el interruptor de arranque se excita el relé arranque cerrando el circuito del motor de arranque a la batería.

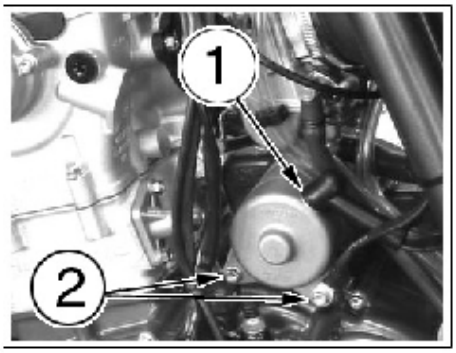


Legenda colore cavi / Cable colour coding / Legende couleur câbles / Kabelfarben / Referencias colores de los cables	
B	Blu/ Blue/ Bleu/ Blau/ Azul
Bk	Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro
G	Verde/ Green/ Vert/ Grün/ Verd
O	Arancio/ Orange/ Orange/ Orange/ Arancio
R	Rosso/ Red/ Rouge/ Rot/ Rojo
W	Bianco/ White/ Blanc/ Weiss/ Blanco

***: per la legenda dei componenti, attenersi allo schema elettrico generale (pagg. M.4-M.6).**
***: for the key to electrical components, see the wiring diagram (pages M.4-M.6).**
***: pour la légende des éléments, voir schéma électrique (pages M.4-M.6).**
***: für die Kabelfarben, siehe Schaltplan (Seiten M.4-M.6).**
***: para la leyenda de los componentes, atenerse al esquema eléctrico (páginas M.4-M.6).**

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Motorino avviamento- Starter motor- Moteur de démarrage- Anlassermotor- Motor de arranque
Tensione nominale- Nominal voltage- Tensione nominal- Nennspannung- Tensión nominal: 12V
Potenza assorbita- Absorbed power- Puissance absorbée- Leistungsaufnahme- Potencia absorvida: 450 W

Prova a vuoto- Free running check- Essai à vide- Leerlaufopruefung- Prueba en vacio
Tensione- Voltage- Tension- Spannung- Tensión: 11,2 V
Corrente- Current- Courant- Strom- Corriente: 30 A
Velocità- Speed- Vitesse- Drehzahl- Velocidad: 12000 giri/1'- r.p.m./ tr/1'- U/min.- n. vueltas

Prova a di spunto- Check under load- Essai de démarrage- Anlasspruefung- Prueba de arranque
Tensione- Voltage- Tension- Spannung- Tensión: 10 V
Corrente- Current- Courant- Strom- Corriente: 80 A
Coppia- Torque- Couple- Drehmoment- Pareja: 3,5 Nm- 0,35 Kgm- 2.5ft-lb

CONTROLLI SISTEMA DI AVVIAMENTO

Rimozione motorino di avviamento
Con una chiave da 10 mm togliere il dado (1) sotto il cappuccio in gomma e con una chiave da 8 mm togliere le viti (2) di fissaggio motorino e massa. Rimuovere il motorino.

Controllo motorino avviamento
Qualora venga individuata un'avaria al motorino di avviamento, è necessario procedere con il controllo dello stesso nel modo seguente:
- collegare un tester tra la massa e il contatto sul motorino di avviamento.
- verificare che ci sia continuità tra il polo positivo e la massa motore. In caso contrario sostituire il motorino. Al rimontaggio applicare piccole quantità di LOCTITE 243 alle viti che fissano il motorino di avviamento.

STARTER SYSTEM CHECKS

Starter motor disassembly
Use a 10 mm wrench to remove the nut (1) under the rubber cap and a 8 mm wrench to remove the starting motor and ground cable screws (2). Remove the starting motor.

Starter motor check
If a fault has been diagnosed in the starter motor, it is necessary to proceed as follows with the check:
Connect a tester between earth and the starter motor terminal.
Check that there is continuity between the positive pole and the engine earth. If there is no continuity, substitute the starter motor. Apply a small quantity of LOCTITE 243 to the bolts of the starter motor.

CONTROLES DU SYSTÈME DE DEMARRAGE

Démontage du demarreur
Utiliser une clé de 10 mm pour enlever l'ecrou (1) sous le capouchon en gomme et une clé de 8 mm pour enlever les vis (2) de fixation demarreur et câble de masse. Enlever le demarreur.

Contrôle du demarreur
Si jamais on détecte une avarie du démarreur, il est nécessaire de procéder au contrôle de ce dernier de la façon suivante:
Brancher un testeur entre la masse et le contact sur le démarreur.
Vérifier qu'il y a continuité entre le pôle positif et la masse moteur. Dans le contraire remplacer le démarreur. Appliquer une petite quantité de LOCTITE 243 sur les boulons du démarreur.

DU KONTROLLIERST, AUF DEM SYSTEM VON ANLASSER AUSZUFÜHREN

Abmontierung des Anlasser
Abnehmen: mit einem Schlüssel von 10 mm der Mutter (1) unter die Kapuze aus Gummi und mit einem Schlüssel von 8 mm die Schrauben (2) von Befestigung Anlasser und Kabel von Masse. Einschalt das Anlasser entfernen.

Kontrolle des Anlasser
Sollte ein Anlasserschaden ermittelt werden, ist es notwendig, die Kontrolle wie folgt durchzuführen:
Einen Tester zwischen der Masse und dem Anlasserkontakt anschließen.
Überprüfen, ob ein Stromdurchgang zwischen dem Positivpol und der Motormasse vorhanden ist. Sollte dies nicht der Fall sein, den Anlasser wechseln. Eine geringe Menge LOCTITE 243 an den Mutterschraube des Anlassers auftragen.

CONTROLES DEL SISTEMA DE ARRANQUE

Desmontaje del motor de arranque
Usar una llave de 10 mm para sacar la tuerca (1) bajo la capucha de goma y una llave de 8 mm para sacar los tornillos (2) del motor de arranque y del cable de masa.

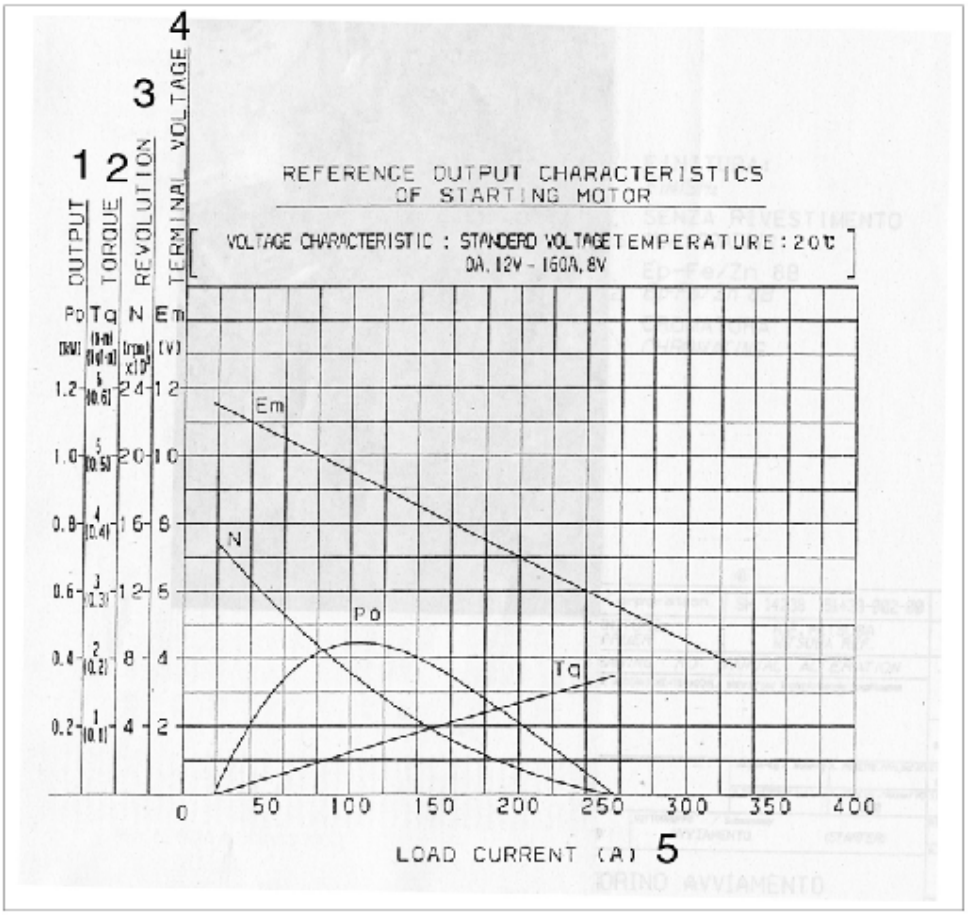
Control del motor de arranque
En el caso sea detectada una avería en el motor de arranque, es necesario proceder con el control del mismo de la siguiente manera:
Conectar un multímetro entre la masa y el contacto en el motor de arranque.
Verificar que haya continuidad entre el polo positivo y la masa del motor. En caso contrario sustituir el motor de arranque. Aplicar una pequeña cantidad de LOCTITE 243 en los pernos del motor de arranque.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Diagramma di prova motorino di avviamento/Starter motor test diagram/Diagramme d'essai du demarreur/Diagramm von Beweis des Anlasser/ Diagrama de prueba del motor de arranque



1- Potenza di uscita
1- Output
1- Puissance en sortie
1- Leistung in der Ausgang
1- Potencia en salida
2- Coppia
2- Torque
2- Couple
2- Drehmoment
2- Par
3- Numero di giri
3- Revolution
3- Nombre de tours
3- Ich numeriere von Drehungen
3- Número de vueltas
4- Tensione d'illuminazione
4- terminal voltage
4 - tension d'éclairage
4 - tensión de iluminación
4 - tensión de iluminación
5- Corrente di carica
5- Load current
5 - Courant de charge
5- Ladestrom
5 - Corriente de carga

Manutenzione del motorino di avviamento
La manutenzione del motorino di avviamento deve essere effettuata controllando lo stato di usura delle spazzole e l'isolamento elettrico e meccanico tra statore e rotore. Si raccomanda di ingrassare accurattamente le parti in movimento del motorino con grasso "AGIP F.1 GREASE".

Starter motor maintenance
Maintenance operations on the starter motor involve checking the brushes for wear, that the stator and rotor do not touch, and that they are correctky insulated. It is advisable to carefully lubricate the motor's moving parts with "AGIP F.1 GREASE" grease.

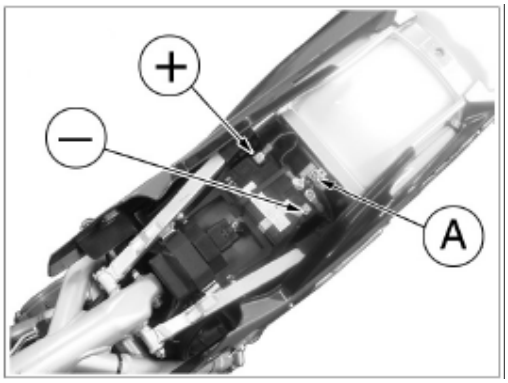
Entretien du moteur de démarrage
Pour effectuer l'entretien du moteur de démarrage contrôler l'état d'usure des balais et l'isolation électrique et mécanique entre stator et rotor. Il est recommandé de graisser soigneusement les pièces en mouvement du démarreur avec de la graisse "AGIP F.1 GREASE".

Wartung des anlassermotors
Bei der Wartung des Anlassermotors muss der Abnutzungsgrad der Bürsten sowie die elektrische und mechanische Isolierung zwischen Ständer und Rotor kontrolliert werden. Es wird empfohlen, sorgfältig die Bewegungsteile des Anlassermotors mit Schmierfett "AGIP F.1 GREASE" zu schmieren.

Mantenimiento del motor de arranque
El mantenimiento del motor de arranque debe ser efectuado controlando el estado de los cepillos y el aislamiento eléctrico i mecanico entre stator y rotor. Se aconseja de engrasar acuradamente las partes en movimiento del motorcito con grasa "AGIP F.1 GREASE".

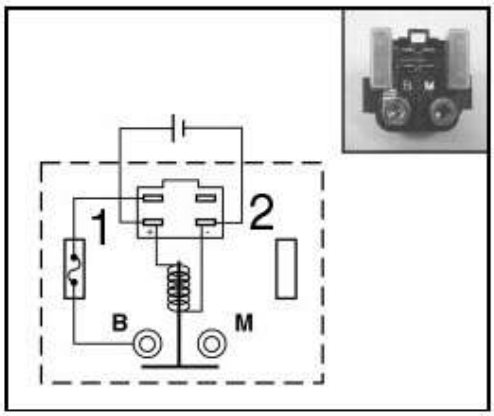
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Controllo teleruttore avviamento
Scollegare il connettore (A) del relè d'avviamento. Scollegare i cavi dal polo negativo della batteria onde evitare corto circuiti durante lo smontaggio.
Scollegare i fili del motorino di avviamento e del cavo positivo della batteria sul relè stesso. Applicare 12 Volt ai terminali (1) e (2) sul relè e controllare la continuità tra i terminali B-M. **Non applicare il voltaggio della batteria al relè dell'avviamento per più di 5 secondi in quanto esso si potrebbe surriscaldare subendo danni all'avvolgimento.** Utilizzando un multitester controllare se l'avvolgimento è "aperto" o se è presente una resistenza. L'avvolgimento è in buone condizioni se il valore della resistenza rilevato è come indicato di seguito.
Indicazione manopola tester: Ohm
Resistenza relè avviamento. Standard: 3-6 Ω| .

Electric start remote control switch check
Disconnect the starter relay coupling (A). Disconnect the cables from the positive and negative poles of the battery to avoid short circuits during assembly. Disconnect the cables of the starter motor and the positive cable of the battery from the relay. Apply 12 volts to the terminals (1) and (2) of the relay and check the continuity between terminals B-M. **Do not apply the battery voltage to the starter relay for more than five seconds to avoid overheating and therefore damaging the winding.** Using a multi-tester, check that the winding is on open circuit or if a resistance is present. The winding is in good condition if the value of the resistance revealed is as indicated.
Multi-tester dial indication: Ohm
Starter relay resistance. Standard: 3 – 6 Ω| .



SCHEMA ELETTRICO TELERUTTORE AVVIAMENTO
ELECTRIC START REMOTE CONTROLSWITCH WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE TÉLÉRUPTEUR MISE EN MARCHE ÉLECTRIQUE
FERNSCHALTER ELEKTRISCHER SCHALTPLAN
ESQUEMA ELÉCTRICO TELERUPTOR ARRANQUE ELÉCTRICO

1= GROUND
2= + 12 v

Contrôle du télérupteur mise en marche électrique
Débrancher le coupleur (A) du relais de démarrage. Débrancher les câbles du pôle négatif de la batterie afin d'éviter des courts-circuits pendant le démontage. Débrancher les fils du démarreur et du câble positif de la batterie sur le relais même. Appliquer 12 Volts Aux bornes (1) et (2) sur le relais et contrôler la continuité entre les bornes B-M.
Ne pas appliquer le voltage de la batterie au relais du démarrage pendant plus de 5
secondes parce qu'il pourrait surchauffer subissant des dégâts au bobinage. En utilisant un testeur multiple contrôler si le bobinage est "ouvert" ou s'il se présente une résistance. Le bobinage est en bon état si la valeur de la résistance relevée est telle qu'indiquée ci-dessous.
Indication manette testeur: Ohm
Résistance relais démarrage. Standard: 3-6 Ω| .

Kontrolle des Fernschalter elektrische Anlassung
Den Koppler (A) vom Startrelais lösen.
Um Kurzschlüsse während des Ausbaus zu vermeiden, die Anlasserdrähte und den Positivkabel der Batterie (am Relais selbst) lösen.
Den Relais-Endverschlüssen (1) und (2) 12 V zuführen und den Stromdurchgang zwischen den Endverschlüssen B-M kontrollieren.
Die Batteriespannung nicht länger als 5 Senkungen am Anlasser anlegen, da dieser heisslaufen könnte und die Wicklungen
beschädigt werden. Mit einem Tester überprüfen, ob die Wicklung 'offen' oder ein Widerstand vorhanden ist. Die Wicklung befindet sich in gutem Zustand, wenn der erfaßte Widerstandswert wie folgt aufscheint:.
Testergriffeinstellung: Ohm
Startrelaiswiderstand: Standard: 3-6 Ω|

Control del teleruptor arranque eléctrico
Desconectar el acoplador (A) del relé de arranque. Desconectar los cables del polo negativo de la batería para evitar corto circuito durante el desmontaje. Desconectar los cables del motor de arranque y del cable positivo de la batería en el mismo relé. Aplicar 12 Voltios al terminal (1) y (2) en el relé y controlar la continuidad entre los terminales B-M. **No aplicar el voltaje de la batería al relé de arranque por mas de 5 segundos puesto que podría recalentarse y dañar el bobinado.** Utilizando un multímetro controlar si el bobinado está "abierto" o si hay una resistencia. El bobinado se encuentra en buen estado si el valor de la resistencia es como indicado a continuación.
Indicación multímetro: Ohm
Resistencia del relé de arranque. Estándar: 3-6 Ω|

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

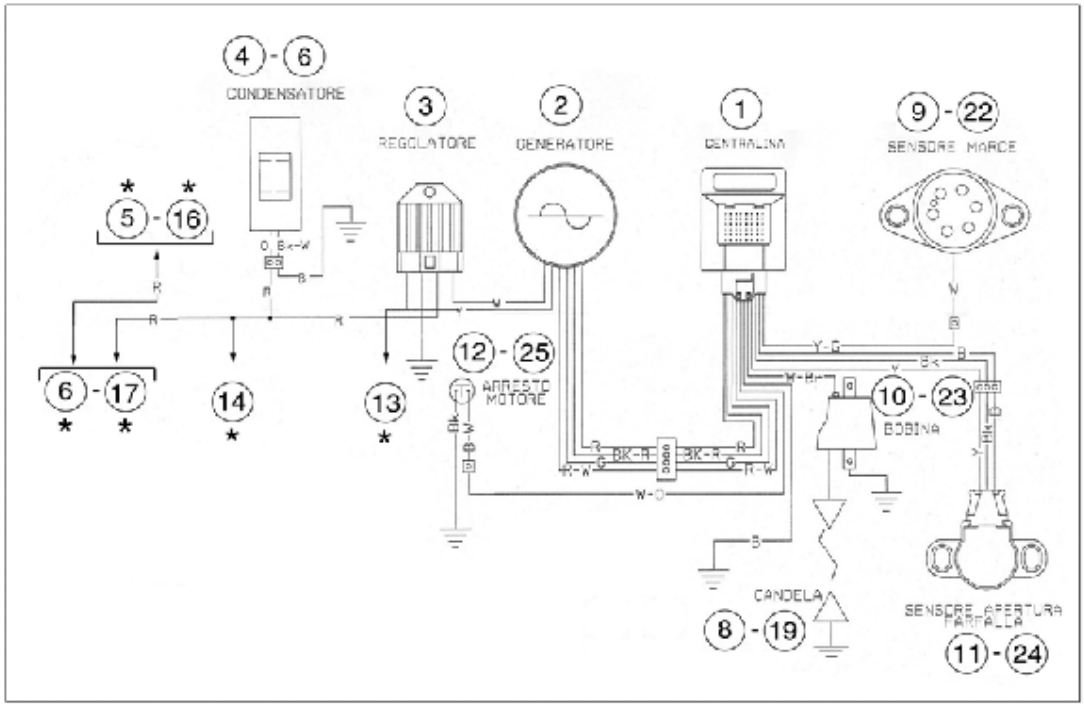
SISTEMA DI ACCENSIONE ELETTRONICA

Nel sistema di accensione a scarica di condensatori (C.D.I.), l'energia elettrica prodotta dall'alternatore carica il condensatore. Questa energia è rilasciata in un'unica scarica all'anticipo stabilito e la corrente passa attraverso il lato primario della bobina d'accensione. L'alta tensione che viene indotta nell'avvolgimento secondario della bobina d'accensione provoca una forte scintilla tra gli elettrodi della candela.
L'accensione elettronica digitale consente di variare la curva di anticipo in funzione dei seguenti elementi:
- REGIME DEL MOTORE
- POSIZIONE DELLA VALVOLA GAS CARBURATORE
- MARCIA INSERITA

Questo sistema consente quindi di ottimizzare il rendimento del motore in ogni condizione d'impiego. In caso di malfunzionamento della valvola gas o della marcia, l'accensione è in grado comunque di consentire l'uso del motociclo.

L'impianto di accensione elettronica è composto da:
- centralina elettronica (1);
- alternatore (2);
- regolatore di tensione-raddrizzatore (3);
- condensatore (4) o (6);
- candela accensione (8) o (19);
- sensore marce GPS (9) o (22);
- bobina (10) o (23);
- sensore farfalla carburatore TPS (11) o (24);
- pulsante arresto motore (12) o (25).

SCHEMA ELETTRICO SISTEMA DI ACCENSIONE ELETTRONICA



Legenda colore cavi / Cable colour coding / Legende couleur câbles / Kabelfarben / Referencias colores de los cables	
R	Rosso/ Red/ Rouge/ Rot/ Rojo
O	Arancio/ Orange/ Orange/ Orange/ Arancio
W- Bk	Bianco- Nero/ White- Black/ Blanc- Noir/ Weiss- Schwarz/ Blanco- Negro
B	Blu/ Blue/ Bleu/ Blau/ Azul
Bk	Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro
B-W	Blu-Bianco/ Blue-White/ Bleu-Blanc/ Blau-Weiss/ Azul-Blanco
Y	Giallo/ Yellow/ Jaune/ Gelb/ Amarillo
W	Bianco/ White/ Blanc/ Weiss/ Blanco
W-O	Bianco-Arancio/ White-Orange/ Blanc-Orange/ Weiss-Orange/ Blanco-Arancio
Bk-R	Nero-Rosso/ Black-Red/ Noir-Rouge/ Schwarz-Rot/ Negro-Rojo
G	Verde/ Green/ Vert/ Grün/ Verd
R-W	Rosso-Bianco/ Red- White/ Rouge- Blanc/ Rot- Weiss/ Rojo- Blanco
W-Br	Bianco-Marrone/ White-Brown/ Blanc-Maron/ Weiss-Braun/ Blanco-Castano
Y-G	Giallo-Verde/ Yellow-Green/ Jaune-Vert/ Gelb-Grün/ Amarillo-Verd

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ELECTRONIC IGNITION SYSTEM

In the C.D.I. system the electrical energy generated by the alternator charges the condenser.
The energy is released in a single surge at the specified ignition timing and the current flows through the primary side of the ignition coil. A high voltage is induced in the secondary windings of the ignition coil, resulting a strong spark between the ignition spark plug gap.
The digital electronic ignition allows to change the timing curve according with the following items:
- ENGINE r.p.m.;
- CARBURETOR THROTTLE VALVE POSITION SENSOR;
- ENGAGED GEAR.

This system allows to optimize the engine performances in every condition of employment. In case of throttle valve or transmission gear failure, the ignition is able to allow the use of the motorcycle however.
The electronic ignition systemconsists of (page M.23):
- Electronic power unit (1);
- Alternator (2);
- Voltage regulator-rectifier (3);
- Condenser (4) o (6);
- Spark plug (8) o (19);
- Gear shift position sensor GPS (9) o (22);
- Ignition coil (10) o (23);
- Carburetor throttle position sensor TPS (11) o (24);
- Engine stop switch (12) o (25).

SYSTÈME D'ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE

Dans le système d'allumage à la décharge de condensateurs (C.D.I), l'énergie électrique produite par l'alternateur charge le condensateur. Cette énergie est relâchée dans une décharge unique à l'avance établie et le courant il passe à travers le côté primaire de la bobine d'allumage. La haute tension qu'elle vient induite dans l'enveloppement secondaire de la bobine d'allumage il provoque une étincelle forte entre les électrodes de la bougie. L'allumage digitale électronique permet de changer la courbe d'avance dans les éléments suivants:
- RÉGIME DU MOTEUR
- POSITION DE LA SOUPAPE GAZ CARBURATEUR
- MARCHE INSÉRÉE

Ce système permet donc d'optimiser le rendement du moteur en chaque condition d'emploi.
En cas de mauvais fonctionnement de la soupape gaz ou de la marche, l'allumage est au même de toute façon de permettre l'usage du motocycle.

Le système d'allumage électronique est composé de (page M.23):
- Centrale électronique (1);
- Alternateur (2);
- Régulateur de tension-Redresseur (3);
- Condensateur (4) ou (6);
- Bougie d'allumage (8) ou (19);
- Capteur position boîte de vitesse GPS (9) ou (22);
- Bobine électronique (10) ou (23);
- Capteur position du papillon carburateur TPS (11) ou (24);
- Commutateur arrêt moteur (12) ou (25).

SYSTEM VON ELEKTRONISCHER ZÜNDUNG

Ins System von Zündung zu Salve von Kondensatoren lädt (C.D.I.), die elektrische Energie erzeugt vom Wechselstromgenerator den Kondensator. Diese Energie wird in einer einzigen Salve zum festgelegten Vorschuß und der Strömung freigelassen, es geht durch die primäre Seite von der Spule von Zündung durch. Die Hochspannung, die zum sekundären Aufwickeln von der Spule von Zündung veranlaßt wird, verursacht einen starken Funken zwischen die Elektroden der Kerze.
Die Finger elektronische Zündung erlaubt, die Kurve von in Betrieb Vorschuß der folgenden Elemente zu ändern:
- REGIME DES MOTORS
- POSITION DES VENTILS GAS VERGASER
- STECKT MARSCH

Dieses System erlaubt also eine optimale Leistung des Motors in jede Bedingung von Stelle. Bei Funktionsstörung des Ventils Gas oder des Marsches ist die Zündung jedenfalls in der Lage den Gebrauch des Kraftrades zu erlauben.

Das System von Elektronischer Zündund ist bestehend aus von (Seite M.23):
- Elektronischer Steuereinheit (1);
- Alternateur (2);
- Spannungsregler-Gleichritrregler (3);
- Kondensator (4) oder (6);
- Zündkerze (8) oder (19);
- Sensor für WEchselgetreibestellung GPS (9) oder (22);
- Elektronischer Spule (10) oder (23);
- Sensor für Vergaser Drosselstellung TPS (11) oder (24);
- Motor Stillstandsschalter (12) oder (25).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

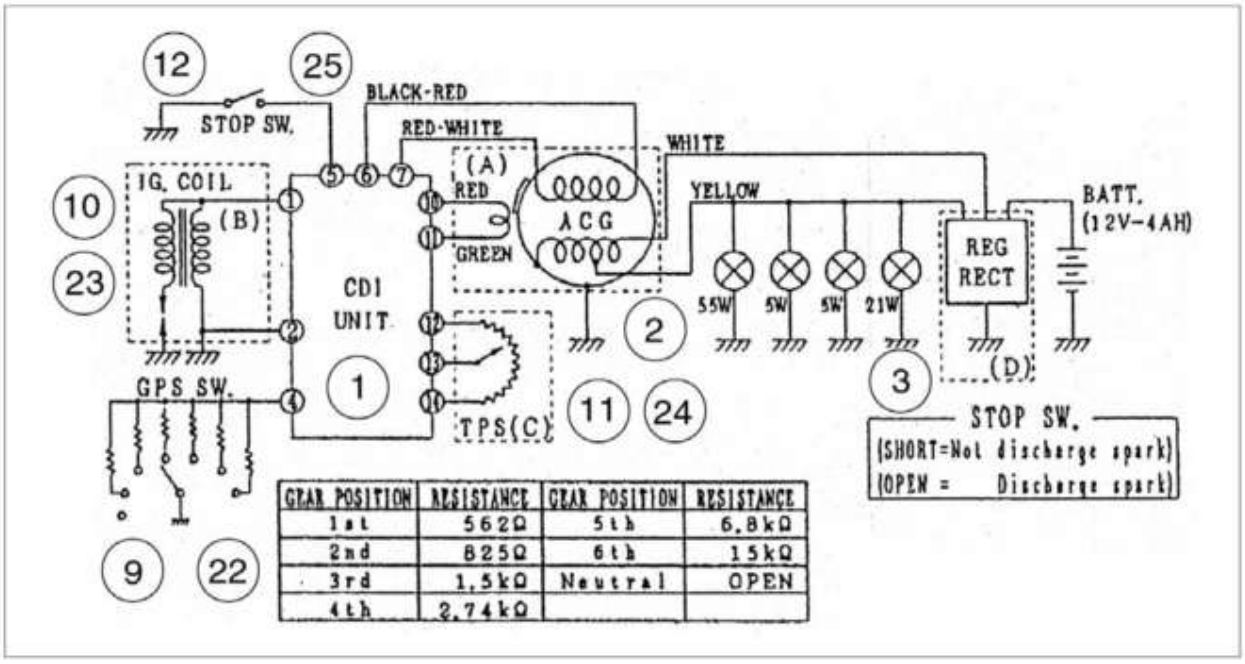
SISTEMA DE ENCENDIDO ELECTRÓNICO

En el sistema de encendido a descarga de condensadores (C.D.I), la energía eléctrica producida por el alternador carga el condensador. Esta energía es concedida en una única descarga a la antelación establecida y a la corriente pasa por el lado primario de la bobina de encendido. La alta tensión que es inducida en el envolvimiento secundario de la bobina de encendido provoca una fuerte chispa entre los electrodos de la buja.
El encendido electrónica dedalera permite variar la curva de antelación en función de los siguientes elementos:
- RÉGIMEN DEL MOTOR
- POSICIÓN DE LA VÁLVULA GAS CARBURADOR
- MARCHA INTEGRADA

Este sistema permite por lo tanto de optimizar el rendimiento del motor en cada condición de empleo. En caso de funcionamiento defectuoso de la válvula gas o de la marcha, el encendido es capaz de en todo caso de permitir el empleo del motociclo.

El sistema de encendido electrónico es compuesto de (página M.23):
- Centralita electrónica (1);
- Alternador (2);
- Regulador de tension-transformador (3);
- Condensador (4) o bien (6);
- Buja de encendido (8) o bien (19);
- Sensor posición cambio velocidad GPS (9) o bien (22);
- Bobina electrónica (10) o bien (23);
- Control del sensor posición de la valvula del gas del carburador TPS (11) o bien (24);
- Interruptor parada motor (12) o bien (25).

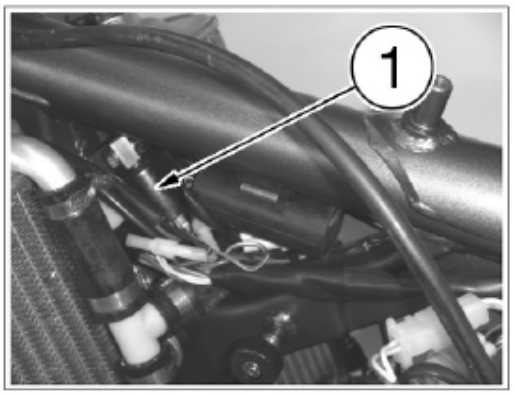
ELECTRONIC IGNITION SYSTEM WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE SYSTÈME D'ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE
SYSTEM VON ELEKTRONISCHER ZÜNDUNG-SCHALTPLAN
ESQUEMA ELÉCTRICO SISTEMA DE ENCENDIDO ELECTRÓNICO



GEAR POSITION	RESISTANCE	GEAR POSITION	RESISTANCE
1st	562Ω	5th	6.8kΩ
2nd	825Ω	6th	15kΩ
3rd	1.5kΩ	Neutral	OPEN
4th	2.74kΩ		

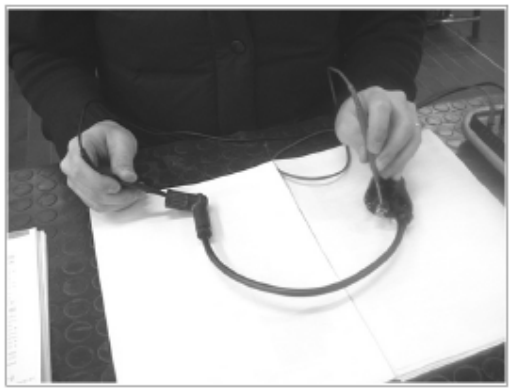
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Controllo resistenza avvolgimenti bobina
Per accedere alla bobina (1) rimuovere sella e serbatoio carburante (vedere pagg. E.16-E.23).
Staccare la connessione della bobina dal cablaggio, rimuovere le viti di fissaggio, la bobina e misurare la resistenza dell'avvolgimento primario e secondario con un tester.
- Resistenza avvolgimento primario: verificare che ci sia continuità
- Resistenza avvolgimento secondario: 5,0÷7,5 KOhm a 20°C (senza cavo pipetta candela); 10,0÷12,5 KOhm a 20°C (con cavo pipetta candela). Se la resistenza non rientra tra i valori specificati, sostituire la bobina. Verificare anche il valore di resistenza del cappuccio terminale a contatto con la candela accensione.
- Resistenza cappuccio terminale: 4,5÷5,5 KOhm a 20°C.
Se la resistenza non rientra tra i valori specificati, sostituire il cappuccio.

NOTA: La bobina è fissata in una zona che deve essere totalmente esente da ossido e da vernice. Se il contatto di massa non è perfetto si può avere il danneggiamento del particolare, oltre a difetti di accensione.



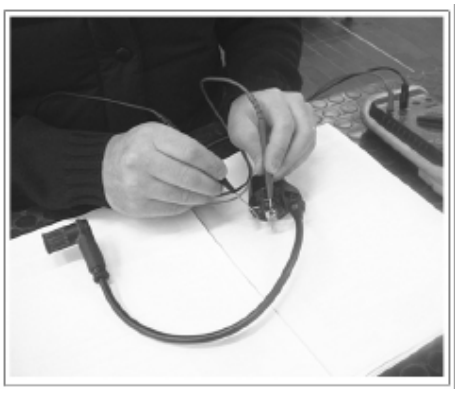
Ignition coil resistance check
To gain access to the electronic coil (1) remove the saddle and the fuel tank (see page E.16-E.23). Detach the ignition coil from main wiring harness. Remove the fastening screws, the ignition coil then measure the resistance in the primary and secondary windings using a tester.
- Primary winding resistance: check for the continuity.
- Secondary winding resistance: 5,0÷7,5 KOhm a 20°C (without spark plug cap cable); 10,0÷12,5 KOhm a 20°C (with spark plug cap cable)
If the resistance is not between the specified values, replace the electronic coil.
Also, check the resistance of the terminal cap contact with the spark plug.
- Terminal cap resistance: 4,5÷5,5 KOhm a 20°C. If the resistance is not between the specified values, replace the electronic coil.

NOTE: The ignition coil is fastened under the fuel tank. On an area totally exempt from oxidization or paint; if the earth contact is not perfect this could cause damage to the coil and ignition faults as well.



Contrôle de la résistance de la bobine d'allumage
Pour accéder à la bobine (1) enlever la selle et le reservoir carburant (voir page E.16-E.23). Détacher la connexion de la bobine du câblage, enlever les vis de fixation, la bobine et mesurer la résistance de l'enveloppement primaire et secondaire avec un tester.
Résistance enveloppement primaire: vérifier qu'il y aie continuité.
Résistance enveloppement secondaire: 5,0÷7,5 KOhm à 20°C (sans câble pipette bougie); 10,0÷12,5 KOhm à 20°C (avec câble pipette bougie).
Si la résistance ne rentre pas entre les valeurs spécifiées remplacer la bobine.
Vérifier aussi la valeur de résistance du capuchon terminal au contact de la bougie d'allumage.
Résistance capuchon terminal: 4,5÷5,5 KOhm à 20°C.
Si la résistance ne rentre pas entre les valeurs spécifiées remplacer le capuchon.

NOTE: La bobine est fixée sous le réservoir carburant. Dans une zone qui doit être totalement exempte de l'oxyde et de vernis. Si le contact n'est pas parfait, on peut avoir l'endommagement de la même bobine outre â défauts d'allumage.



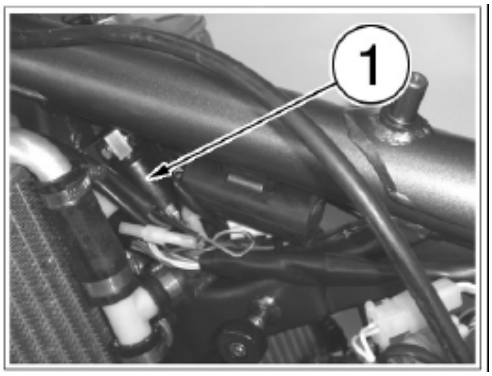


Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

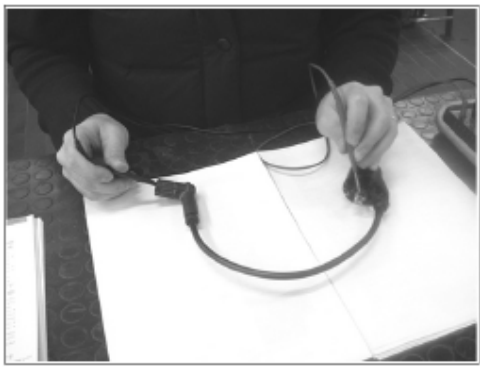
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Kontrolle vom Widerstand der Spule
Zum zugriff zur Spule (1) den Sattel und Kraftstoffbehälter abzunehmen (Siehe Seite E.16-E.23).
Von der Verkabelung die Verbindung der Spule abnehmen, die Schrauben von Befestigung entfernen, die Spule und die Widerstand des primären und sekundären Aufwickeln mit einem tester.
- Widerstand des primären Aufwickeln: prüfen, daß es Stetigkeit gibt
- Widerstand des sekundären Aufwickeln: 5,0÷7,5 KOhm zu 20°C (ohne das Kabel der Pipette Zündkerze); 10,0÷12,5 KOhm zu 20°C (mit dem Kabel der Pipette Zündkerze)
Wenn der Widerstand wieder nicht zwischen die spezifizierten Werte eintritt, die Spule ersetzen.
Auch den Wert von Widerstand der End Kapuze zu Kontakt mit der Zündkerze prüfen.
- Widerstand der End Kapuze: 4,5÷5,5 KOhm zu 20°C.
Wenn der Widerstand wieder nicht zwischen die spezifizierten Werte eintritt, die Kapuze ersetzen.



ANMERKUNG: Die Spule ist unter des Kraftstoffbehälter befestigt. In einer ganz zunderbeständigen und lackreien Zone; Arbeitet der Schutzkontakt zur Erdung nicht perfekt dann kann die Spule beschädigt werden oder könnten Zündungsfehler entstehen.

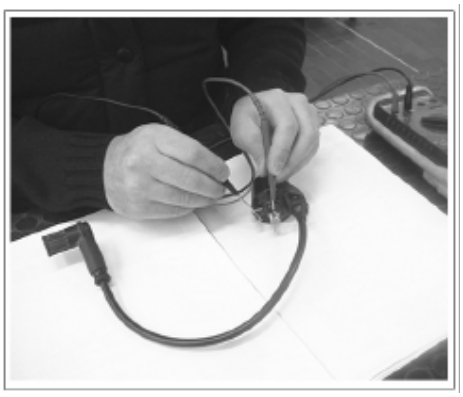


Control de la resistencia de la bobina de encendido
Para acceder a la bobina (1) remover el sillín y el deposito carburante(ver pagina E.16-E.23).
Despegar la conexión de la bobina del cableado, remover los tornillos de fijado, la bobina y medir la resistencia del envolvimiento primario y secundario con un tester.
- Resistencia envolvimiento primario: averiguar que hay continuidad
- Resistencia envolvimiento secundario: 5,0÷7,5 KOhm a 20°C (sin cable pipeta buja); 10,0÷12,5 KOhm a 20°C (con cable pipeta buja)
Si la resistencia no regresa entre los valores precisados, reemplazar la bobina.
También averiguar el valor de resistencia de la capucha terminal a contacto con la buja encendido.
- Resistencia capucha terminal: 4,5÷5,5 KOhm a 20°C.
Si la resistencia no regresa entre los valores precisados, reemplazar la capucha.

NOTA: La bobina está fijada debajo del deposito gasolina. En una zona que debe estar totalmente exenta de óxido y pintura. Si el contacto de masa no es perfecto se puede dañar la parte y además podrían verificarse defectos de encendido.

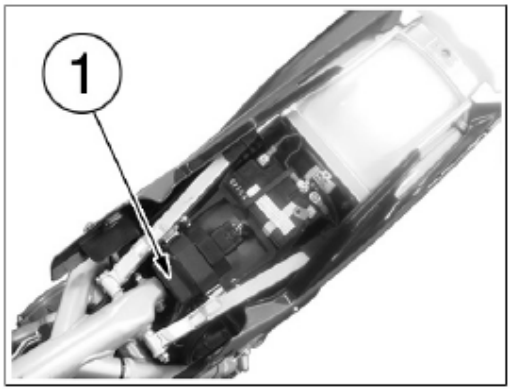






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Centralina elettronica

La centralina elettronica (1) è fissata sotto la sella.
Essa è formata da un condensatore, da un circuito raddrizzatore del segnale proveniente dal pick-up, da un circuito di anticipo per l'accensione in accordo con il segnale proveniente dal pick-up e da un circuito di commutazione per la scarica del condensatore.

Electronic unit

The electronic unit (1) is fastened under the saddle.
This unit consists of a condensor, a pick-up signal rectifier circuit, and ignition advance circuit synchronised with the pick-up signal and a switching circuit for discharging the condensor.

Bloc électronique

Le bloc électronique (1) est fixée sous la siege.
Il est constitué par un condensateur, un circuit redresseur du signal provenant du pick-up, un circuit d'avance à l'allumage en fonction du signal provenant du pick-up et un circuit de commutation pour la décharge du condensateur.

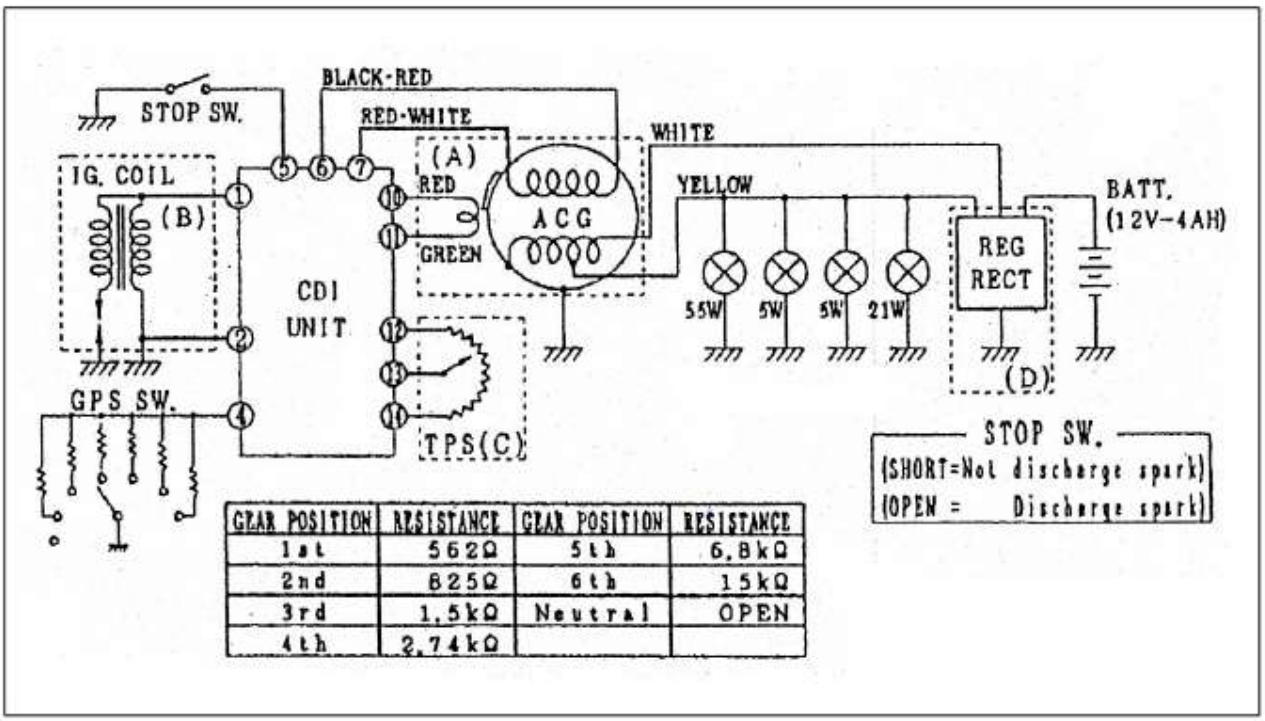
Elektronische Schaltgerät

Das elektronische Schaltgerät (1) unter dem Sattelbefestigt.
Dieses Gerät besteht aus einem Kondensator, einem Gleichrichter für das vom Impulsgeber kommende Signal, aus einem Voreilkreis für die Zündung entssprechend dem Impulsgebersignal und aus einem Umschaltkreis für die Kondensatorentladung.

Central electrónica

La fijación de la central electrónica (1) està fijada debajo del sillin. Está formada por un condensador, por un circuito trasformador de la señal procedente del pick-up, por un circuito de avance para el encendido de aciuerdo con la señal procedente del pick-up y por un circuito de conmutación para la descarga del condensador.

SCHEMA ELETTRICO CENTRALINA ELETTRONICA
ELECTRONIC UNIT WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE BLOC ÉLECTRONIQUE
ELEKTRONISCHE SCHALTGERÄT- SCHALTPLAN
ESQUEMA ELÉCTRICO CENTRAL ELECTRÓNICA



GEAR POSITION	RESISTANCE	GEAR POSITION	RESISTANCE
1st	562Ω	5th	6.8kΩ
2nd	825Ω	6th	15kΩ
3rd	1.5kΩ	Neutral	OPEN
4th	2.74kΩ		

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Regolatore di tensione-raddrizzatore

Il regolatore di tensione-raddrizzatore (1) contiene i diodi per raddrizzare la corrente prodotta dal generatore.
Contiene inoltre un'apparecchiatura elettronica la quale funziona in relazione alla tensione della batteria: se la batteria ha una carica "bassa" la corrente di ricarica sarà più bassa.

Non staccare i cavi della batteria a motore in moto, poichè il regolatore verrebbe irrimediabilmente danneggiato.

Voltage regulator-rectifier

The voltage regulator-rectifier (1) contains the diodes to rectify the current produced by the generator.
It contains also an electronic device operating in relation to the battery tension: if battery has a "low" charge, recharge current will be high; on the contary if battery will be charged the current will be lower.

Do not disconnect the battery cables when engine is on, since the regulator should be irreparably damaged.

Régulateur de tension-redresseur.

Le régulateur de tension-redresseur (1) contient les diodes servant à radresser le courant produit par le générateur.
Le régulateur de tension-redresseur contient aussi un poste électronique fonctionnant d'après le voltage de la batterie: si la batterie a une charge "basse", le courant de rechargement est haut, tandis que si la batterie est chargée, le courant est inférieur.

Jamais débrancher les câbles de la batterie lorsque le moteur est en marche, car cela causerait des dégâts sans remède au régulateur.

Spannungsregler- Gleichricterregler

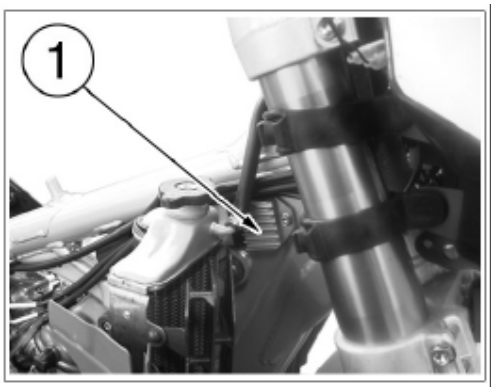
Der Spannungsregler- Gleichricterregler (1) Ausserdem enthält Gehäuse eine Elektronik, die in Verbindung mit der Batteriespannung funktioniert. Liegt die Batterieladung "niedrig" dann liegt der Aufladestrom hoch; ist die Batterie dagegen aufgeladen, le courant est inférieur.

Bei eingeschaltetem Motor nicht die Batteriekabel lösen, weil dadurch hoffnungslos der Regler beschädigt wird.

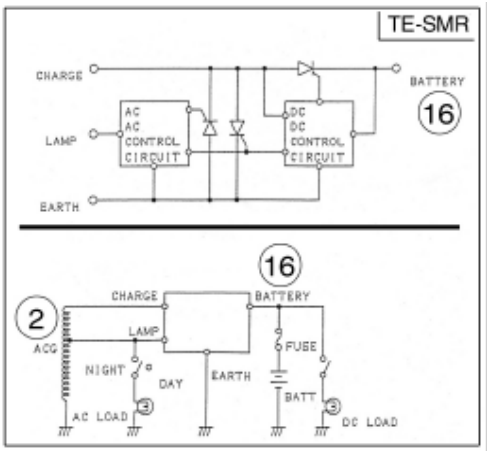
Regulador de tension-transformador

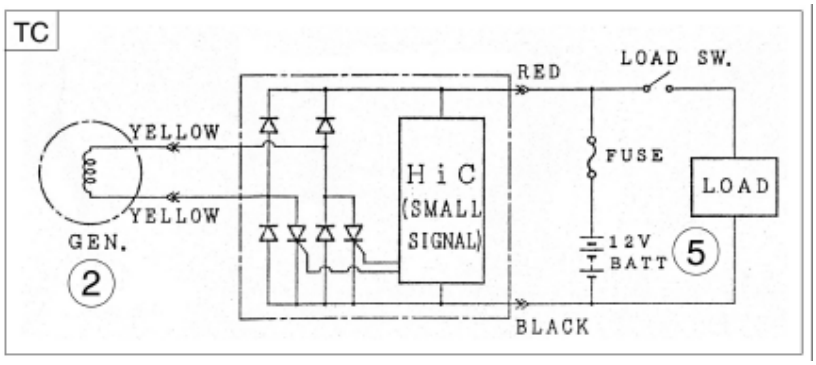
El regulador de tensión- tranformador (1) contiene los diodos para trasformar la corriente producida del generador.
Contiene también un equipo electronico el cual funciona en relación a la tensión de la batería: si la batería tiene un carga "baja" la coriente será alta; si en vez la batería está cargada, la corriente será baja.

No desconectar los cables de la bateria a motor en movimiento, puesto que el regulador vendria irremediablemente dañado.



SCHEMA ELETTRICO REGOLATORE DI TENSIONE-RADDRIZZATORE
VOLTAGE REGULATOR-RECTIFIER WIRING DIAGRAM
SCHÉMA ÉLECTRIQUE RÉGULATEUR DE TENSION-REDRESSEUR
SPANNUNGSREGLER-GLEICHRREGLER SCHALTPLAN
ESQUEMA ELÉCTRICO REGULADOR DE TENSIÓN-TRANFORMADOR





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

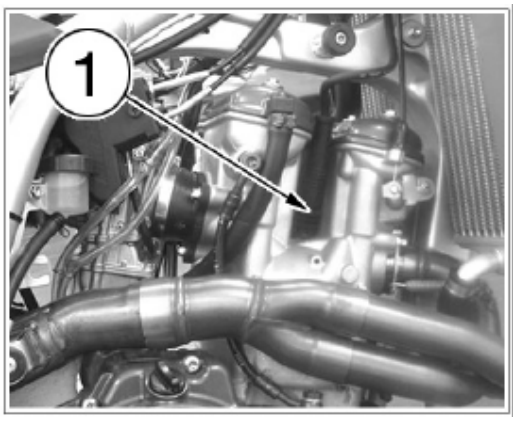
Candela di accensione
La candela (1) è una "NGK" CR8EB. Controllare la distanza "A" (0,6÷0,7 mm) tra gli elettrodi. Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina. Una minore, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità. Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla. 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 sul grado termico della candela, sulla carburazione, sull'accensione e sullo stato generale del motore. Prima di procedere al rimontaggio della candela, eseguire una accurata pulizia dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Apllicare grasso grafitato sul filetto della candela e avvitarla a mano fino in fondo, quindi con una chiave appropriata serrarla alla coppia di serraggio prescritta (10÷12 Nm; 1,0÷1,23 Kgm; 7.2÷8.9 ft-lb). La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

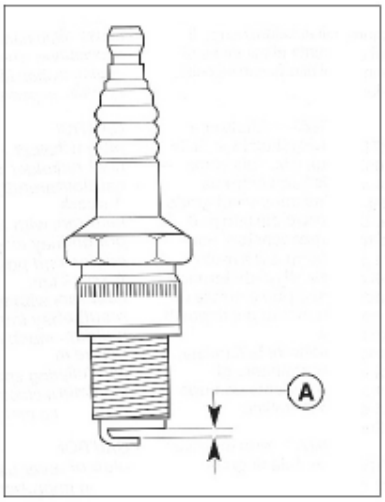
Spark plug
Use "NGK" CR8EB spark plug (1). Check distance "A" (0,6÷0,7 mm/ 0.023÷0.027 in.) between electrodes. A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling the engine or when performing at low speeds. Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder. It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since che deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications concerning the heat rating of the plug, carburation, ignition and general engine condition. Before refitting the plug, thoroughly clean the insulator using a brass-metal brush. Apply a little graphite grease to the plug thread; fit and screw the plug home by hand and then tighten to the correct torque (10÷12 Nm; 1,0÷1,23 Kgm; 7.2÷8.9 ft-lb) using a plug spanner. Spark plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

Bougie d'allumage
Bougie (1) de type "NGK" CR8EB. Régler la distance "A" (0,6÷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 peux élevées. Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer. Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles sur le degré thermique de la bougie, sur la carburation, sur l'allumage et sur l'état général du moteur. Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement l'isolant en utilisant une brosse métallique. Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie et la visser à fond à la main; ensuite, la serrer avec le couple de serrage prescrit (10÷12 Nm; 1,0÷1,23 Kgm; 7.2÷8.9 ft-lb) en utilisant une clé spéciale. Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

Zündkerze
Folgende Kerze (1) kommt zum Einsatz "NGK" CR8EB. Das Abstand "A" (0,6÷0,7 mm) je nach Kerzentyp einstellen. 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 werursachen. Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird. Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse auf den Wärmewert der Kerze, auf die Vergasung, die Zündung und auf den allgemeinen Zustand des Motors ermöglichen. Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen. Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben und schliesslich mit Hilfe eines Schlüssels mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (10÷12 Nm; 1,0÷1,23 Kgm; 7.2÷8.9 ft-lb) anschrauben. Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

Bujía de encendido
La bujía (1) es "NGK" CR8EB. Regule la distancia "A" (0,6÷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 ralentí y de prestaciones a bajas velocidades. Limpie la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de removerla. 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 sobre el grado térmico de la bujía, sobre la carburación y el encendido y sobre el estado general del motor. Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atorníllela a mano a fondo, luego con una llave adecuada apriétela al par de torsión precripto (10÷12 Nm; 1,0÷1,23 Kgm; 7.2÷8.9 ft-lb). La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser substituida.

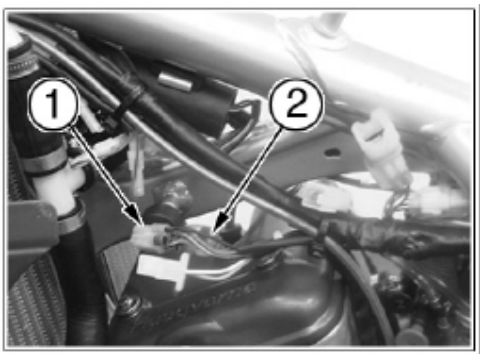




Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

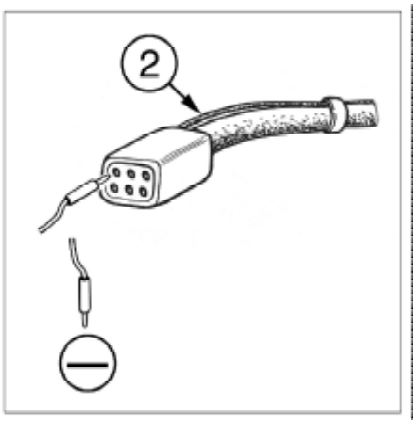
http://husqv.forumsactifs.com

Controllo sensore posizione cambio (GPS)
Porre il tester in modalità “Ohm” e scollegare il connettore (1) a sei vie dell’alternatore dal cablaggio principale (il cablaggio del sensore marce è infatti fascettato sul cablaggio dell’alternatore). Mettere a massa sul motore un terminale del tester ed inserire l’altro terminale nel foro del connettore dove si trova il cavo (2) NERO del sensore marce. La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Dopo ogni cambio di marcia ritorna automaticamente nella posizione di folle. Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto. I dati da verificare sono riportati nella tabella.



Gear shift position sensor checking (GPS)
Set the tester on "Ohm" position then detach the 6 ways connector (1) from the main wiring harness (the gear shift position sensor is fastened on the alternator cable with a clamp). Ground a tester terminal on the engine then insert the other one in the hole where is the gear sensor BLACK cable (2). The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. After every shift, the lever automatically returns to neutral position. First gear is engaged by pushing the lever downwards; all the other gears are engaged, by pushing the lever upwards. See the table below for the data to be checked.

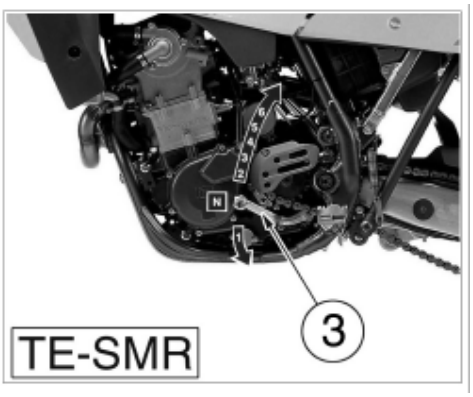
Côntrole du capteur du boîte de vitesse (GPS)
Mettre le tester en modalité” Ohm” et détacher le connecteur (1) à six voies de l’alternateur du câblage principal (le câblage du capteur marches il est fixé en effet sur le câblage de l’alternateur avec une collier). Mettre à la masse sur le moteur un terminal du tester et insérer l’autre terminal dans le trou du connecteur où il se trouve le câble NOIR (2) du capteur des marches. Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. Après chaque changement de vitesse il revient automatiquement à la position de point mort. On introduit la première vitesse en poussant le levier en bas; pour toutes les autres vitesses le pousser en haut. Les données de vérifier sont reportées dans le tableau.



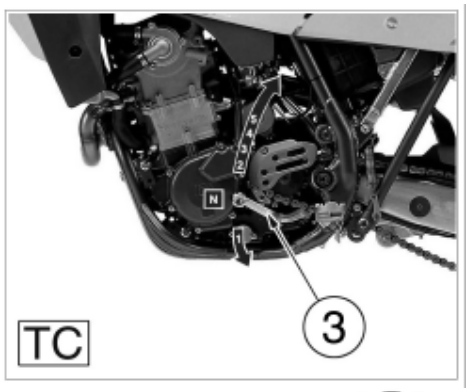
:

Kontrolle der Sensor für Wechselgetreibestellung (GPS)
Den tester in Position” Ohm” und von der wichtigsten Verkabelung den Verbinder (1) des Wechselstromgenerators abnehmen (die Verkabelung vom Sensor für Wechselgetreibestellung wird befestigt tatsächlich auf die Verkabelung des Wechselstromgenerators mit einem Schelle). Zu Masse auf den Motor ein Terminal des tester und das andere Terminal im Loch des Verbinders einstecken wo das Kabel SCHWARZ (2) vom Sensor der Märsche ist. Der Hebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Nach jeder Gangumschaltung kehrt er automatisch in die Leerlauf-stellung zurück. Man schaltet den ersten Gang ein, indem man den Hebel nach unten drückt; für alle anderen Gänge ihn nach oben drücken. Die Daten, von prüfen, werden wieder in der Tabelle gebracht.

Control señalador de la posición del cambio velocidad (GPS)
Poner el tester en modalidad” Ohm” y desconectar el conector (1) del alternador del cableado principal (el cableado del sensor marchas es en efecto enclavado sobre el cableado del alternador con una banda). Poner a masa sobre el motor una terminal del tester e insertar la otra terminal en el agujero del conector dónde se encuentra el cable NEGRO (2) del sensor de las marchas.
La palanca (1) se encuentra a la izquierda del motor. Después de cada cambio de marcha regresa automáticamente a la posición de desenbrague. Se embraga la marcha primera empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas empujar hacia arriba. Los datos de averiguar son reconducidos en el tablero.

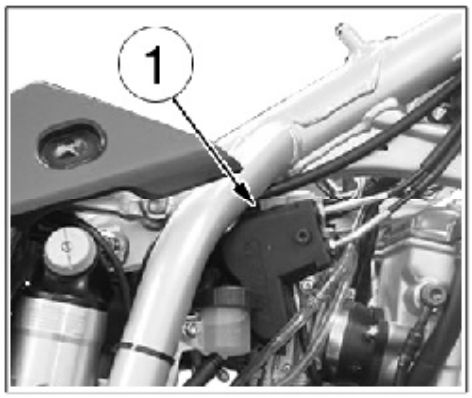


A	FOLLE/ NEUTRAL/ POINT MORT/ LEERLAUF/ DESEMBRAGADO (circuito aperto-open circuit-circuit ouvert-Kreis offen-circuito abierto)	∞
B	in 1a/ 1st gear/ 1ère vitesse/ 1. Gang/ 1a velocidad	556÷568 Ω
C	in 2a/ 2nd gear/ 2ème vitesse/ 2. Gang/ 2a velocidad	817÷833 Ω
D	in 3a/ 3rd gear/ 3ème vitesse/ 3. Gang/ 3a velocidad	1,48÷1,51K Ω
E	in 4a/ 4th gear/ 4ème vitesse/ 4. Gang/ 4a velocidad	2,71÷2,77 K Ω
F	in 5a/ 5th gear/ 5ème vitesse/ 5. Gang/ 5a velocidad	6,75÷6,88 K Ω
G	in 6a/ 6th gear/ 6ème vitesse/ 6. Gang/ 6a velocidad	14,8÷15,1 K Ω



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



KEIHIN



MIKUNI

Controllo sensore valvola gas carburatore (TPS)
Porre il tester in modalità “Ohm” e scollegare il connettore del cavo (1) del sensore carburatore dal cablaggio principale.
Porre i due terminali del tester in corrispondenza dei cavi GIALLO (A) e NERO (B) e verificare che le letture corrispondano a quelle riportate nella tabella di apg. M.33.

Throttle Position Sensor checking (TPS)
Set the tester in “Ohm” position then detach the throttle position sensor cable (1) from the main wiring harness. Set the two tester terminals in corrispondence of YELLOW (A) and BLACK (B) cables and check for the correct values (see table on page M.33).

Côntrole du capteur position du papillon carburateur (TPS)
Mettre le tester en modalité” Ohm” et détacher le connecteur du câble (1) du capteur position du câblage principal.
Mettre les deux terminaux du tester en correspondance du câble JAUNE (A) et NOIR (B) et vérifier que les lectures soient celles-là vous reportez dans le tableau de page M.33.

Kontrolle der Sensor für Vergaser Dresselstellung (TPS)
Den tester in Position” Ohm” und den Verbinder des Kabels (1) des Sensor für Vergaser Dresselstellung von der wichtigsten Verkabelung abnehmen.
Die zwei Terminals des tester in Entsprechung vom Hohl GELB (A) und dem SCHWARZ (B) setzen und prüfen, daß die vorspringenden Daten jene gebracht wieder auf der Tabelle von Seite M.33 sind.

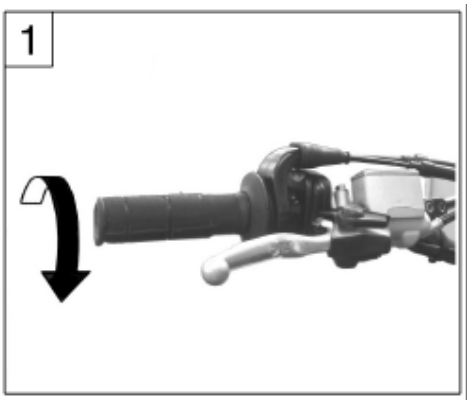
Control sensor posición de la mariposa carburador (TPS)
Poner el tester en modalidad” Ohm” y desconectar el conector del cable (1) del sensor carburador del cableado principal.
Poner las dos terminales del tester en correspondencia de los cables AMARILLO (A) y NEGRO (B) y averiguar que las lecturas sean aquellos reconducís en el tablero de página M.33.

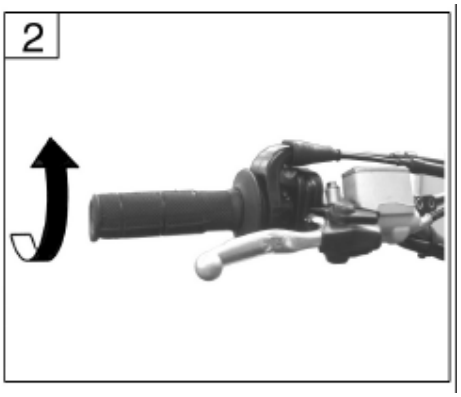
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

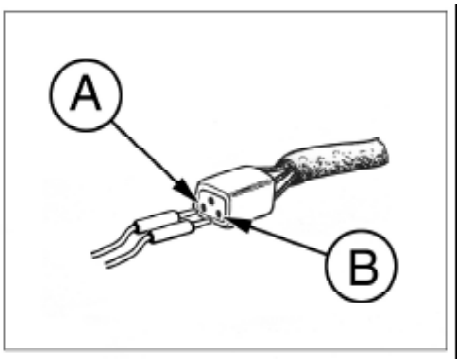
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

1- manopola del gas in posizione CHIUSA 1- throttle control grip in CLOSED position 1- poignée de gaz en position FERMÉ 1- Gasgriff In Position SCHLEUSE 1- maneta mando gas en posición CERRADA	890-990 Ω
2- manopola del gas in posizione COMPLETAMENTE APERTA 2- throttle control grip in COMPLETELY OPEN position 2- poignée de gaz en position COMPLÈTEMENT OUVERTE 2- Gasgriff in GANZ OFFENE Position 2- maneta mando gas en posición COMPLETAMENTE ABIERTA	
"KEIHIN" MX 37- MX 41 (250-450-510)	3,4÷4,4 KΩ +/- 5%
"MIKUNI" TMR 38 (SMR 400)	3,8÷4,2 KΩ +/- 5%



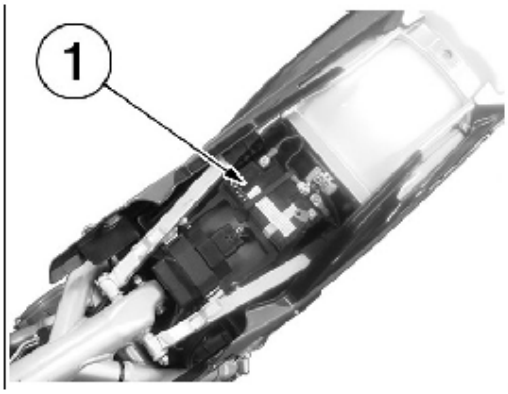




A	**Giallo/ Yellow/ Jaune/ Gelb/ Amarillo**
B	**Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro**

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



BATTERIA

La batteria (1), di tipo sigillato, non necessita di manutenzione.
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; 0.4A per 8 ore per batteria 12V-2.3Ah).
La ricarica rapida è consigliata solo in situazioni di estrema necessità in quanto si riduce la vita degli elementi in piombo (6A per 0.5 ore per batteria 12V-6Ah; 4A per 0.5 ore per batteria 12V-2.3Ah).

BATTERY

The sealed battery (1) does not require any maintenance work. 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; 12V-2.3Ah battery: 0.4A for 8 hours).
Rapid recharging is advised only in situations of extreme necessity since the life of lead elements is reduced (6A for 0.5 hours with 12V-6Ah batteries; 4A for 0.5 hours with 12V-2.3Ah batteries).

BATTERIE

La batterie (1), de type scellé, n'a pas besoin d'entretien. Si la moto reste inutilisée pour longues périodes, il est préférable ôter la batterie et la conserver au repair de l'humidité.
Après un usage intensif de la batterie, est conseillable une cycle de recharge lente (0,6 pour 8 heures pour la batterie de 12V- 6Ah et 0,4 Ah pour 8 heures pour la batterie de 12V-2,3 Ah).
La recharge rapide est conseillée seulement en situations d'extrême nécessité en tout ce qu'il se réduit la vie des éléments en plomb (6A pour 0,5 heures pour la batterie de 12V-6Ah et 4A pour 0,5 heures pour la batterie de 12V-2, 3Ah).

BATTERIE

Die plombierte Batterie (1) bedarf keiner Wartung. Händler wenden. Wenn das Motorrad Längeren Lagerzeiten stillgelegt werden soll ist es zweckmässig die Batterie herauszunehmen und an einem kühlen, sicheren Ort aufbewahrt werden.
Nach einem intensiven Gebrauch der Batterie ist er einen Zyklus von langsamer Ladung ratsam (0.6A pro 8 Stunden für Batterie 12V- 6Ah; 0.4A pro 8 Stunden für Batterie 12V-2.3Ah).
Zu Der schnellen Ladung wird nur Situationen von äußerster Notwendigkeit geraten in, wieviel es verringert drastisch das Leben der Elemente auf Blei (6A pro 0.5 Stunden für Batterie 12V-6Ah; 4A pro 0.5 Stunden für Batterie 12V- 2.3Ah).

BATERÍA

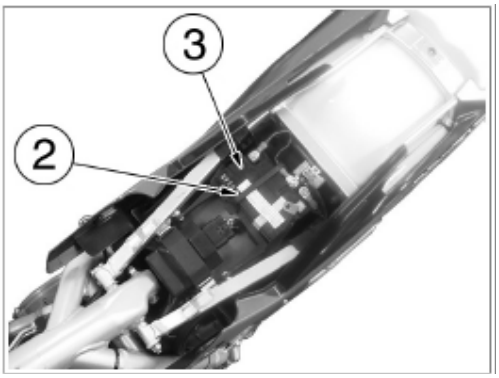
La batería (1), de tipo hermético, no requiere mantenimiento. Si la motocicletta no se usa durante mucho tiempo se aconseja de quitar la batería y conservarla al reparo de la humedad.
Después de un empleo intensivo de la batería, es aconsejable un ciclo de cargo lento (0.6A por 8 horas por batería 12V-6Ah; 0.4A por 8 horas por batería 12V-2.3Ah).
La recarga rápida sólo es aconsejada en situaciones de extrema necesidad en cuánto se reduce la vida de los elementos de plomo (6A por 0.5 horas por batería 12V-6Ah; 4A por 0.5 horas por batería 12V-2.3Ah).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

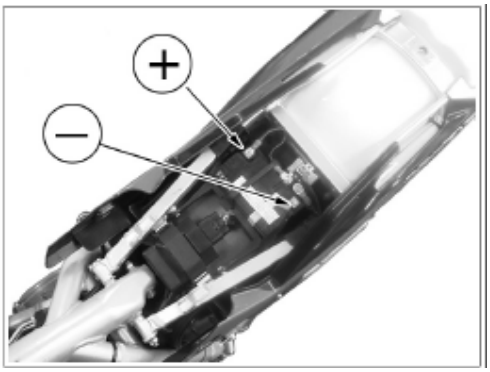
http://husqv.forumsactifs.com

Ricarica batteria
Per accedere alla batteria (3), è necessario:
- rimuovere la sella (vedere pag. E.4);
- sganciare l'elastico (2);
- rimuovere per primo il cavo negativo NERO poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO);
- estrarre la batteria (3) dal proprio alloggiamento.



Battery recharge
To gain access to the battery (3):
- remove the saddle (see page E.4);
- release elastic (2);
- first remove the BLACK negative cable, then the RED positive cable (when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK negative cable);
- remove the battery (3) from its housing.

Recharge batterie
Pour accéder à la batterie (3), il faut:
- enlever la selle (voir page E.4);
- dècrocher l'èlastique (2);
- ôter le câble négatif NOIR 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);
- extraire la batterie (3) de son compartiment.



Batterie Wiederaufladung
Zum Zugriff zur Batterie (3), ist es erforderlich:
- den Sattel abzunehmen (Siehe Seite E.4);
- das Gummiband (2) abhängen;
- uerst das negative SCHWARZE kabel abnehmen, dann das positive ROTE (in der Wiedereinbauphase zuerst das positive ROTE und dann das negative SCHWARZE kabel anschließen);
- die Batterie (3) abnehmen.

Recarga bateria
Para acceder a la batería (3), trabaje de la siguiente manera:
- remover el sillín (ver pagina E.4);
- desenganche el elástico (2);
- retirar primero el cable negativo NEGRO y seguidamente el cable positivo ROJO (para el remontaje, conectar primero el cable positivo ROJO y seguidamente el cable negativo NEGRO);
- extraiga la batería (3) de su alojamiento.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Verificare, con l'ausilio di un voltmetro, che la tensione della batteria 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 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.

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 charter with a constant voltage, first connect the RED positive cable to the battery's positive terminal then the BLACK 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 belowe diagram (depending on the amount of carging 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.

Vérifier, par un volmètre, 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 poi le câble négatif NOIR au négatif de la batterie. Appliquer à la tension constante de 14,4 V un courant de "x" Ampere comme il résulte du tableau sous-jacent (dans le pourcentage de charge dans lequel il se trouve la batterie). La tension de repos de la batterie se comporte sur une valeur constante seulement après quelques heures, donc il est conseillable de ne lui PAS mesurer tout de suite après avoir chargé ou déchargé la batterie. Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la placet sur le véhicule. La batterie doit être tenue propre et les cosses graissées.

Prüfen, mit einem Voltmeter, der die Spannung von das gleiche ist nicht zu 12.5V untere. Andernfalls, die Batterie erfordert von einem Zyklus von Ladung. Zu konstanter Spannung ein Ladegerät benutzend, dann das ROTE positive Kabel zur positiven Klemme der Batterie mit erstem zur negativen Klemme von das gleichen jenes negative SCHWARZ. 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.

Averiguar que la tensión de la batería no sea inferior a 12.5V (verificar el estrado 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 batteria y despues el cable negativo NEGRO con el borne negativo de la batteria. 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 cargo 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 sempre 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.

VALORI INDICATIVI RELATIVI ALLA DURATA DELLA CARICA A SECONDA DELLO STATO DELLA BATTERIA
INDICATIVE VALUES RELATIVE TO THE CHARGING TIME DEPENDING ON BATTERY STATUS
VALEURS INDICATIF DE LA DURÉE DE LA CHARGE SELON L'ÉTAT DE LA BATTERIE
WERTE BEZEICHNENDE ENTSPRECHENDE Á. DIE DAUER BELADEN Á. ZWEITEN GANGES VON DER STAAT DER BATTERIE
VALORES INDICATIVOS RELATIVOS A LA DURACIÓN DE LA CARGA A SEGUNDA DEL ESTADO DE LA BATERÍA

TENSIONE DI RIPOSO * (V)	% CARICA	DURATA DELLA CARICA (LA CORRENTE NOMINALE IN AMPERE DA APPLICARE É: 0,1x CAPACITÁ NOMINALE) DELLA BATTERIA)
VOLTAGE * (V)	% CHARGE	CHARGE TIME (THE "AMPERE" RATED CURRENT TO APPLY IS: 0,1x BATTERY RATED CAPACITY)
TENSION DE REPOS * (V)	% CHARGE	DURÉE DE LA CHARGE (COURANT NOMINAL EN AMPERE À APPLIQUER EST: 0,1x CAPACITÉ NOMINAL DE LA BATTERIE)
SPANNUNG VON RUHE * (V)	% ES LÄDT	DAUER DES LADUNG (DIE NOMINAL STRÖMUNG IN AMPERE, VON ANWENDEN, IST: 0,1x NOMINAL DER FÄHIGKEIT BATTERIE)
TENSIÓN DE DESCANSO * (V)	% CARGA	DURACIÓN DE LA CARGA (LA CORRIENTE NOMINAL EN AMPERE DE APLICAR ÉS: 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

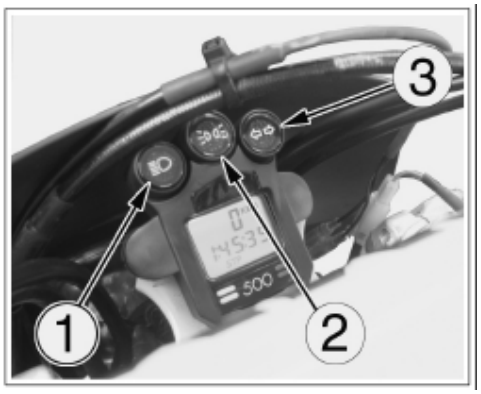
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

STRUMENTO DIGITALE, SPIE
Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul cui supporto sono montate anche 3 spie indicatrici:

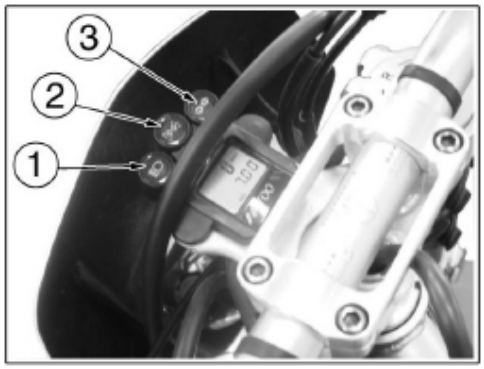
1- Spia BLU “Abbagliante”
2- Spia VERDE ”Luci”
3- Spia VERDE “Indicatori di direzione”



DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS
The motorcycle is equipped with a digital instrument; on the instrument holder are assembled 3 warning lights too:

1- BLUE warning light “HIGH BEAM”
2- GREEN warning light ”LIGHTS”
3- GREEN warning light “BLINKERS”

INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS
Le motocycle est équipé avec un instrument digital sur dont support elles sont montées 3 voyants indicateurs aussi:
1- Voyant BLEU “De route”
2- Voyant VERT ”Lumières”
3- Voyant VERT “Indicateurs de direction”

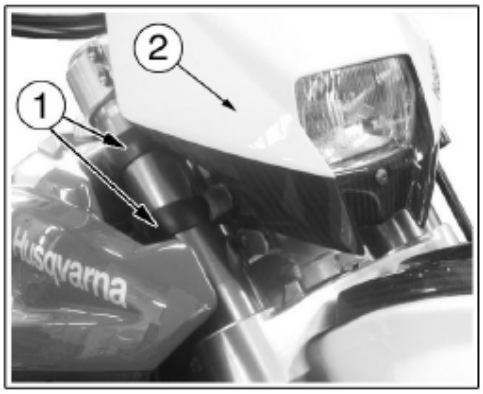


DIGITALTACHOMETER, KONTROLLEUCHTEN
Das Motorrad wird mit einem Digitaltachometer ausgerüstet auf dem Stütze 3 anzeigende kontrolleuchten montierten auch:

1 - KONTROLLEUCHTE BLAU “Fernlicht”
2 - KONTROLLEUCHTE GRÜN “Beleuchtung”
3 - KONTROLLEUCHTE “ GRÜN “Richtungsazeiger”

INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS
El motociclo es equipado con un instrumento digital sobre cuyo soporte 3 testigos también son montados:

1- AZUL testigo “ Deslumbrante ”
2- VERDE testigo ” Luces ”
3- VERDE testigo “ Indicadores de dirección ”



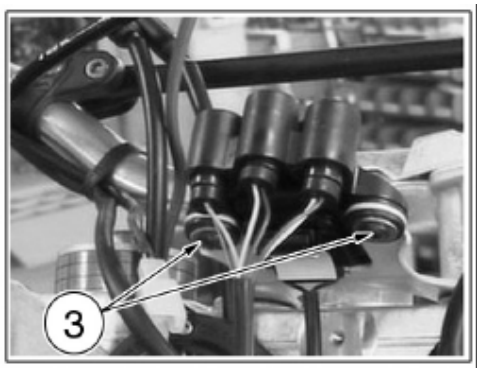
Sostituzione lampadine strumento e spie
Per accedere alle lampadine dello strumento (12V-2W) o delle spie (12V-1,2W), togliere i due elastici (1) di fissaggio, il portafaro (2) e le viti inferiori (3) di fissaggio dello strumento.

Instrument lights and warning lights bulbs replacement
To gain access to the instrument lights (12V-2W) or warning ligths bulbs (12V-1,2W), remove the two fastening elastics (1), the headlamp holder (2) and the instrument lower fastening screws (3).

Remplacement des ampoules instrument et voyants
Pour accéder aux ampoules de l’instrument (12V-2W) ou des voyants (12V-1,2W), enlever les deux élastiques (1) de fixation, le porte phare (2) et les vis inférieures (3) de fixation de l’instrument.

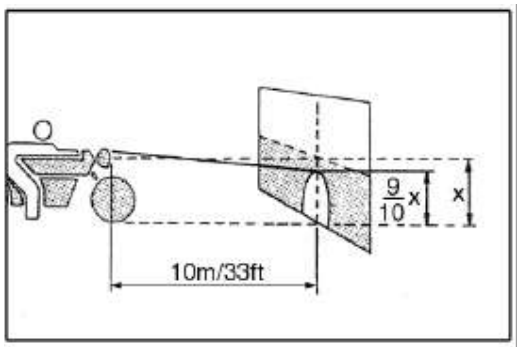
Austausch der Tachometerlampen und Kontrolleuchtenlampen
Um an der Tachometerlampen und Kontrolleuchtenlampen heranzukommen, wie folgt vorgehen:
- Die beiden Befestigungselastischen (1) lösen und den Scheinwerferhalter (2) abnehmen;
- Die unteren Befestigungsschrauben (3) des Instrumente abnehmen.

Substisución de las bombillas de l'instrumento y de los testigos
Para acceder a las bombillas del instrumento (12V-2W) o de los testigos (12V-1,2W), sacar los dos elásticos (1) de fijado, el portafaro (2) y los tornillos inferiores (3) de fijado del instrumento.

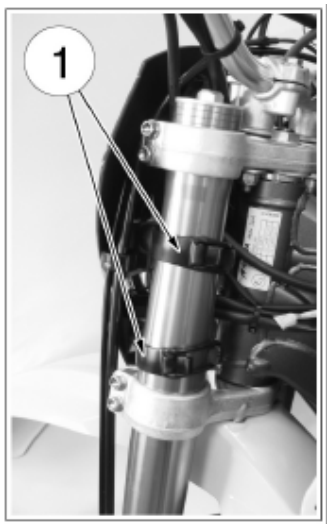


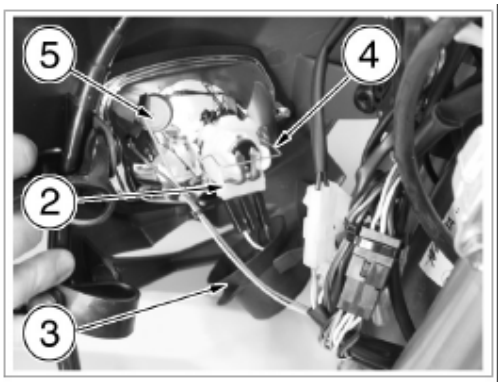
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









PROIETTORE, FANALE POSTERIORE

Registrazione proiettore (TE- SMR)
Il fanale anteriore è provvisto di una lampada biluce per le luci abbaglianti e anabbaglianti e di una lampadina a siluro per la luce di città o di posizione. Particolare attenzione bisogna dedicare alla direzione del fascio luminoso; procedere nel modo seguente:
- porre il veicolo a 10 metri di distanza da una parete verticale;
- assicurarsi che il terreno sia piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete;
- il veicolo deve trovarsi in posizione verticale;
- misurare l'altezza del centro del proiettore da terra e riportare sulla parete una crocetta alla medesima altezza;
- accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore. L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.

Sostituzione lampadine proiettore(TE- SMR)
Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:
- togliere i due elastici (1) di fissaggio e rimuovere il portafaro;
- togliere il connettore (2) della lampada biluce (12V-35/35W) e la cuffia (3) in gomma;
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada.
Per sostituire la lampada della luce di posizione (5) (12V-3W) è sufficiente sfilarla dalla calotta interna. Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

Sostituzione lampada fanale posteriore (TE- SMR)
Per accedere alla lampada (12V-5/21W) del fanale posteriore, occorre procedere nel modo seguente:
- togliere i le due viti (1) di fissaggio e rimuovere la lente (2);
- estrarre la calotta portalampada (3), girare in senso antiorario la lampadina (4), estrarla ed effettuare la sostituzione. Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

Fare attenzione a non serrare eccessivamente le viti.

HEADLAMP, TAIL-LAMP

Headlamp adjustment (TE- SMR)
The front headlamp is fitted a dipping bulb for main and dipped beams and a pilot/side lamp bulb.
Particular care should be taken to adjust the headlamp beam; adjust as follows:
- position the motorcycle at 33 ft from a flat wall;
- check that the bike is on a level surface and that the headlamp axis is at right angles to the wall;
- the bike should be in a vertical position;
- measure the distance from the ground to the centre of the headlamp lens and then mark a cross at the same height on the wall;
- switch on to dipped beam; the upper limit of the beam should be at a height which is so greater than 9/10 of the height from the ground of the centre of the headlamp. Adjust the headlamp aiming by turning screw (1) to lower or lift the high beam.

Headlamp bulbs replacement (TE- SMR- Enduro USA/ CDN)
To gain access to the healamp bulbs, proceed as follows:
- remove the two fastening elastics (1) and the headlamp holder;
- remove the two filaments bulb (12V-35/35W) connector (2) and the boot (3);
- release the bulb holding spring (4) then the bulb itself.
To replace the parking light bulb (5) (12V-3W) extract it from the inside cover. After replacement, reverse operations for reassembly.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rear tail light bulb replacement (TE- SMR, Enduro USA/ CDN excluded)
To gain access to the tail light bulb (12V-5/21W), proceed as follows:
- remove the two fastening screws (1) and the rear lens (2);
- extract the bulb holding inner cover, (3) turn the bulb (4) counterclockwise, remove and replace it.

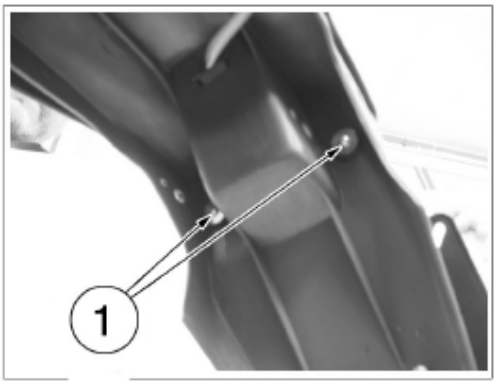
After replacement, reverse operations for reassembly.

Make sure not to tighten the screws excessively.

Rear stop light bulb replacement (Enduro USA/ CDN)
To gain access to the stop light bulb (12V-3W), proceed as follows:
- remove the two fastening screws (1) and the rear lens (2);
- extract the bulb (3) turn and replace it.

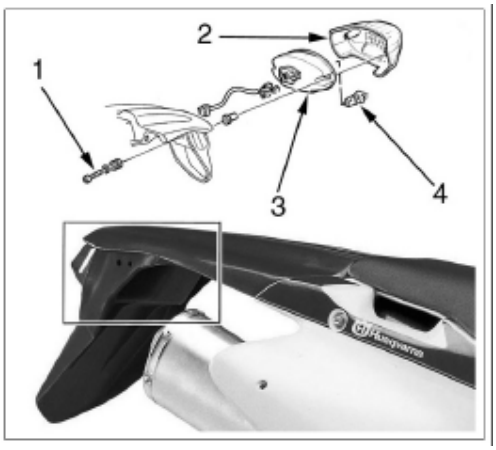
After replacement, reverse operations for reassembly.

Make sure not to tighten the screws excessively.



PHARE AVANT, PHARE ARRIÈRE

Reglage du phare avant (TE- SMR)
Le phare avant a une ampoule à deux filaments pour les feux de route et les feux de croisement, ainsi qu'une ampoule au silure pour les feux de ville ou de position.
Faire particulièrement attention au réglage de la direction du faisceau lumineux:
pour cela, effectuer les opérations suivantes:
- placer la moto à 10 mètres de distance d'un mur vertical;
- s'assurer que le terrain soit parfaitement horizontal et que l'axe optique du projecteur soit perpendiculaire au mur;
- la moto doit être parfaitement droite;
- mesurer la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol et tracer un croix sur le mur à la même hauteur;
- allumer le feu de croisement; la limite supérieure entre la zone sombre et la zone éclairée doit se trouver à une hauteur non supérieure aux 9/10 de la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol. Le calage de l'orientation du phare s'obtien en agissant sur la vis (1) pour baisser ou laisser le fascieau lumineux.



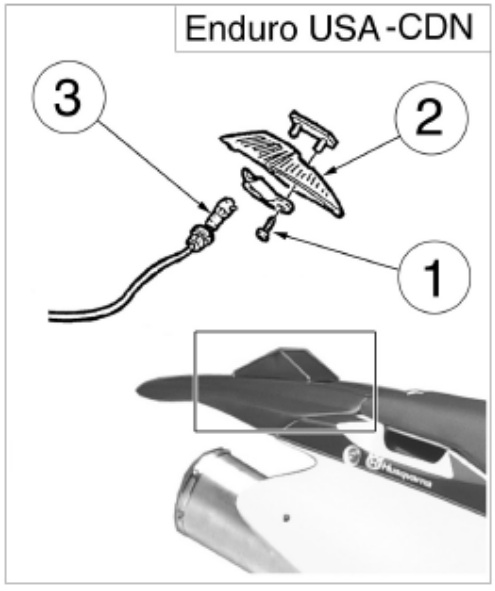
Remplacement des ampoules du phare avant (TE- SMR)
Pour accéder à l'ampoule du phare avant, opérer comme suit:
- ôter les deux elastiques (1) de fixation et le porte phare;
- ôter le connecteur (2) de l'ampoule à deux feux (12V-35/35W) et le protecteur (3) en caoutchouc;
- décrocher la pince de maintien (4) de l'ampoule et enlever l'ampoule.

Pour remplacer l'ampoule du feux de position (5) (12V-3W) il suffit de la extraire de la calotte intérieure. Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

Replacement des ampoules du phare arrière (TE- SMR)
Pour accéder à l'ampoule (12V-5/21W) du phare arrière, opérer comme suit:
- ôter les deux vis (1) de fixation et la lentille (2);
- extraire la calotte porte lampe, tourner en sens inverse aux aiguilles d'une montre l'ampoule, vous extraire et effectuer la substitution;

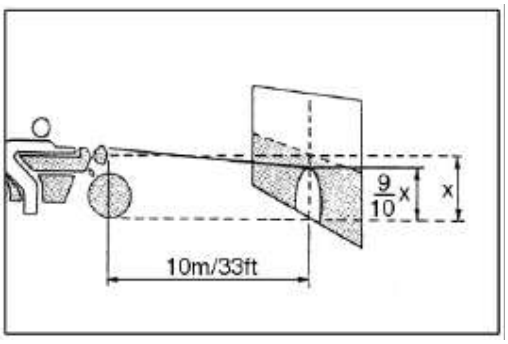
Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

Faire attention à ne pas serrer les vignes excessivement.

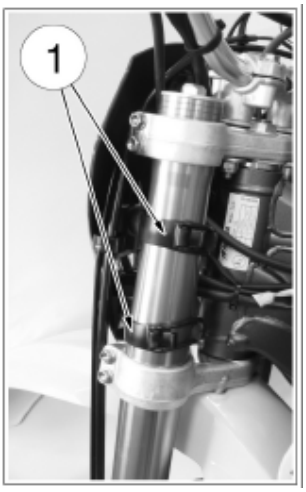


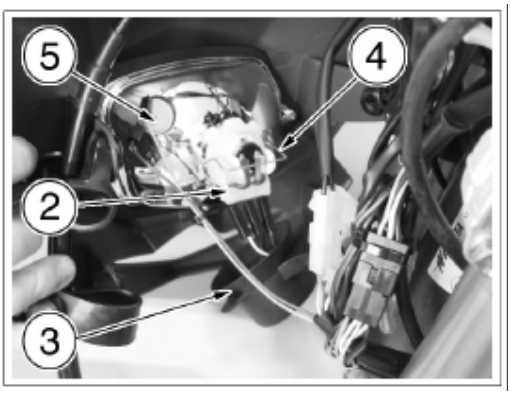
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









VORDERSCHEINWERFER, HINTERSCHEINWERFER

Einstellung der Vorderscheinwerfer (TE- SMR)
Der Vorderscheinwerfer verfügt über eine Lampe mit Scheinwerfer / Abblendung und über eine Positions- oder Standleuchte.
Zur Einstellung des Lichtbündels gehe man wie folgt vor:
- das Motorrad in 10 meter Abstand von einer vertikalen Mauer aufstellen;
- der Boden muss eben sein und die optische Achse des Scheinwerfers muss senkrecht zur Mauer liegen;
- das Motorrad muss sich in vertikaler Stellung befinden;
- die Höhe der Scheinwerfermitte über dem Boden messen und die selbe Höhe auf der Mauer einzeichnen;
- bei Einschalten des Abblendlichts muss die obere Grenze zwischen Dunkelfläche und beleuchteter Fläche auf einer Höhe liegen, die 9/10 der Höhe des Scheinwerfermitte vom Boden nicht überschreitet. Zur Änderung der scheinwerfereinsellung die Schraube (1) drehem um den Lichtbündel zu erhöfen alls zu senken.

Austausch der Scheinwerferlampen (TE- SMR)
Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:
- Die beiden Befestigungselastischen (1) lösen und den Scheinwerferhalter abnehmen;
- Den Verbinden (2) der Zweilichtbirne (12V-35/35W) und die Gummikappe (3) abnehmen;
- Die Lampenhalteklammer (4) abhängen und die Lampe entfernen.
Zum Austausch der Birne des Positionslichtes (5) (12V-3W) ist diese einfach aus der inneren Kappe herauszuziehen. Nach dem Austasch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

Austausch des hinteren Schein-Werferlampen(TESMR)
Um zur Lampe (12V-5/21W) des Hinter Scheinwerfers einzutreten, ist es notwendig in der folgenden Art und Weise voranzugehen:
- die die zwei Weinreben (1) von Befestigung abnehmen und die Linse (2) entfernen;
- den Birnenfassungkappe herausziehen, entgegen der Uhrzeigerrichtung die Glühbirne drehen, sie herausziehen und den Ersatz vornehmen;
Nach dem Austasch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

Aufpassen, zu nicht übertrieben die schrauben verschließen.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

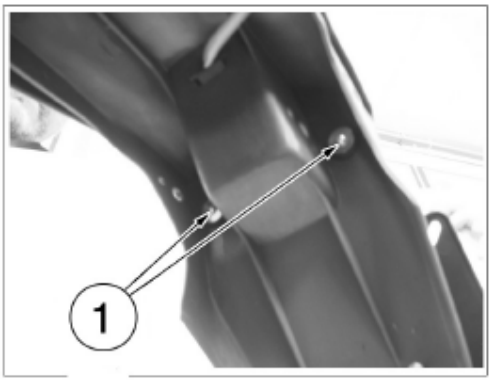
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

FARO DELANTERO, FARO TRASERO

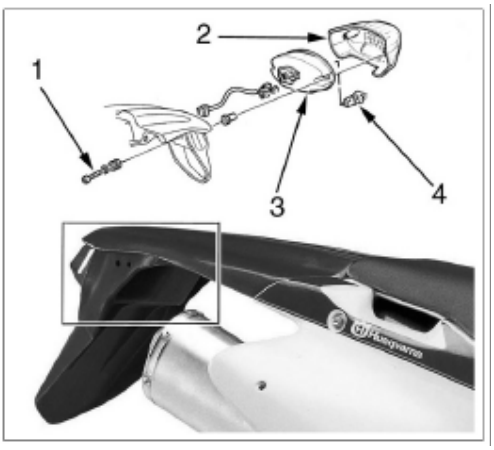
Regulación del faro delantero (TE- SMR)
El faro delantero está provisto de una lámpara bi-luz para las luces deslumbrantes y de cruce y de una bombilla alargada para las luces de ciudad o de situación.
Especial atención hay que dedicar a la rirección del haz luminoso; proceda de la manera siguiente:
- ponga el vehículo a 10 metros de distancia de una pared vertical;
- asegúrese de que el terreno sea bien horizontal y que el eje óptico del faro sea perfectamente perpendicular a la pared;
- el vehículo tiene que estar en posición vertical;
- mida la altura del centro del faro desde el suelo y anote en la pared una cruz a la misma altura;
- al encender la luz de cruce el límite superior de límite entre la zona oscura y la zona iluminada tiene que resultar a una altura no superior a 9/10 de la altura desde el suelo del centro del faro.

La eventual corrección de la orientatición se puede effectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



Substitución de las bombillas del faro delantero (TE- SMR)
Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:
- remover los dos elásticos (1) y el portafaro;
- desconectar el conector (2) de la bombilla (12V-35/35W) de doble luz y la cofia (3) en goma;
- desenganche el muelle (4) de sujeción lámpara y saque la lámpara.

Para sustituir la bombilla de la luz de posición (5) (12V-3W) basta quitarla del casquete interno. Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.



Substitución de las bombillas del faro trasero (TE- SMR)
Para acceder a las bombillas (12V-5/21W) del faro trasero, haga lo siguiente:
- remover los dos tornillos (1) y la lente (2);
- extraiga el casquete portabombilla, girar en sentido antihorario la bombilla, extraiga la misma y efectuar la substitución.

Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.

Tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

COMMUTATORI SUL MANUBRIO- HANDLEBAR COMMUTATORS- COMMUTATEURS SUR LE GUIDON- HUMSCHALTER AUF DEM LENKER- CONMUTADORES EN EL MANILLAR

Misurare la continuità dei vari commutatori utilizzando un tester. In caso di anomalie, sostituire il particolare difettoso.
Measure the commutators continuity using a tester. In case of anomalies, replace the defective part.
Mesurer la continuité des commutateurs en utilisant un tester. En cas d'anomalies, remplacer le particulier défectueux.
Die Stetigkeit der verschiedenen Umschalter einen tester benutzend, messen. Bei Abweichungen, das defekte Detail ersetzen.
Medir la continuidad de los conmutadores utilizando un tester. En caso de anomalías, reemplazar el detalle defectuoso.

Pulsanti avviamento e arresto motore- Engine start and stop switches- Commutateurs démarrage et arrêt moteur- Motor Anlasser und Stillstand Schalter- Interruptores arranque y parada motor

TC; TE, SMR/USA-CDN

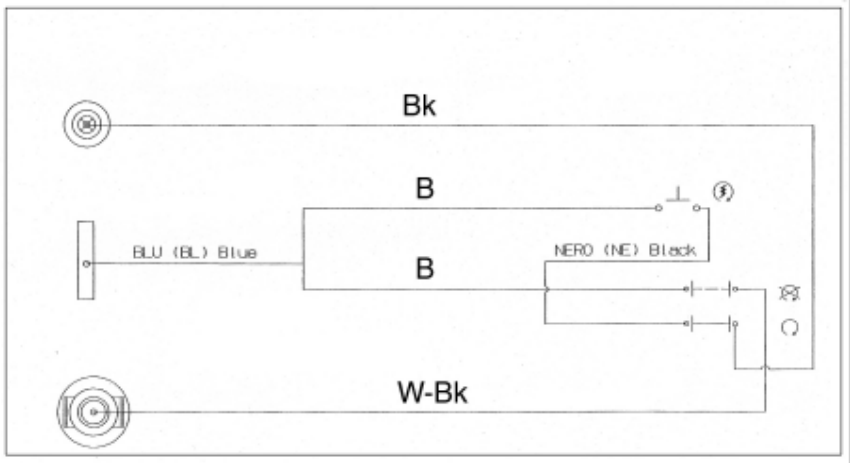
POSIZIONE \ COLORE	B-W	Bk
ON	○—○	
OFF		

Commutatore destro- R.H. COMMUTATOR- COMMUTATEUR DROITE- RECHTE HUMSCHALTER- CONMUTADOR DERECHO

TE-SMR

START SWITCH	B	Bk	TENS. NOM. Nom. voltage
OFF			
ON	○—○		12V
CORRENTE NOMINALE Current load 3 A			

ENGINE STOP SWITCH	Bk	B	W-Bk	TENS. NOM. Nom. voltage
⊗		○—○		300V (12V)
↻	○—○			300V (12V)
CORRENTE NOMINALE - Current load ⊗ = 0.6 A (3 A) ↻ = 0.6 A (3 A)				

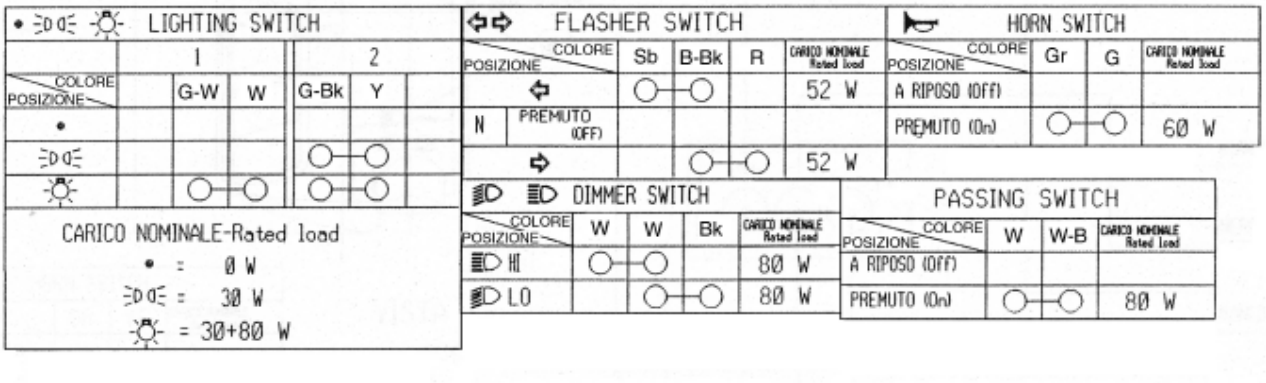


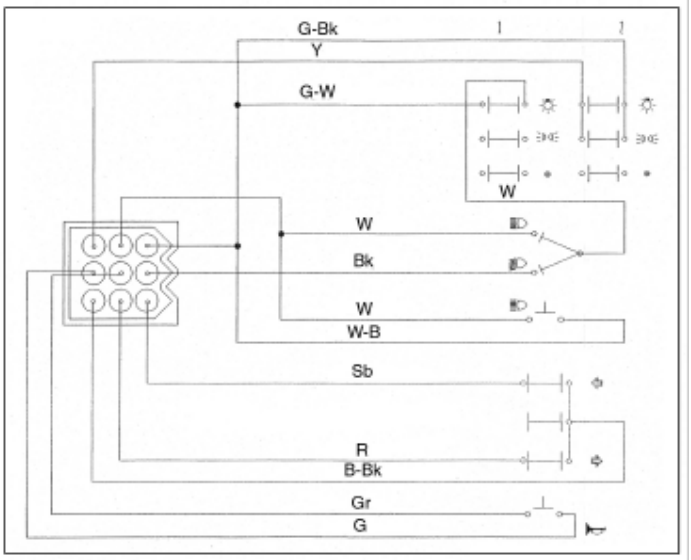
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Commutatore sinistro- L.H. COMMUTATOR- COMMUTATEUR GAUCHE- LINKE HUMSCHALTER- CONMUTADOR IZQUIERDO

TE-SMR



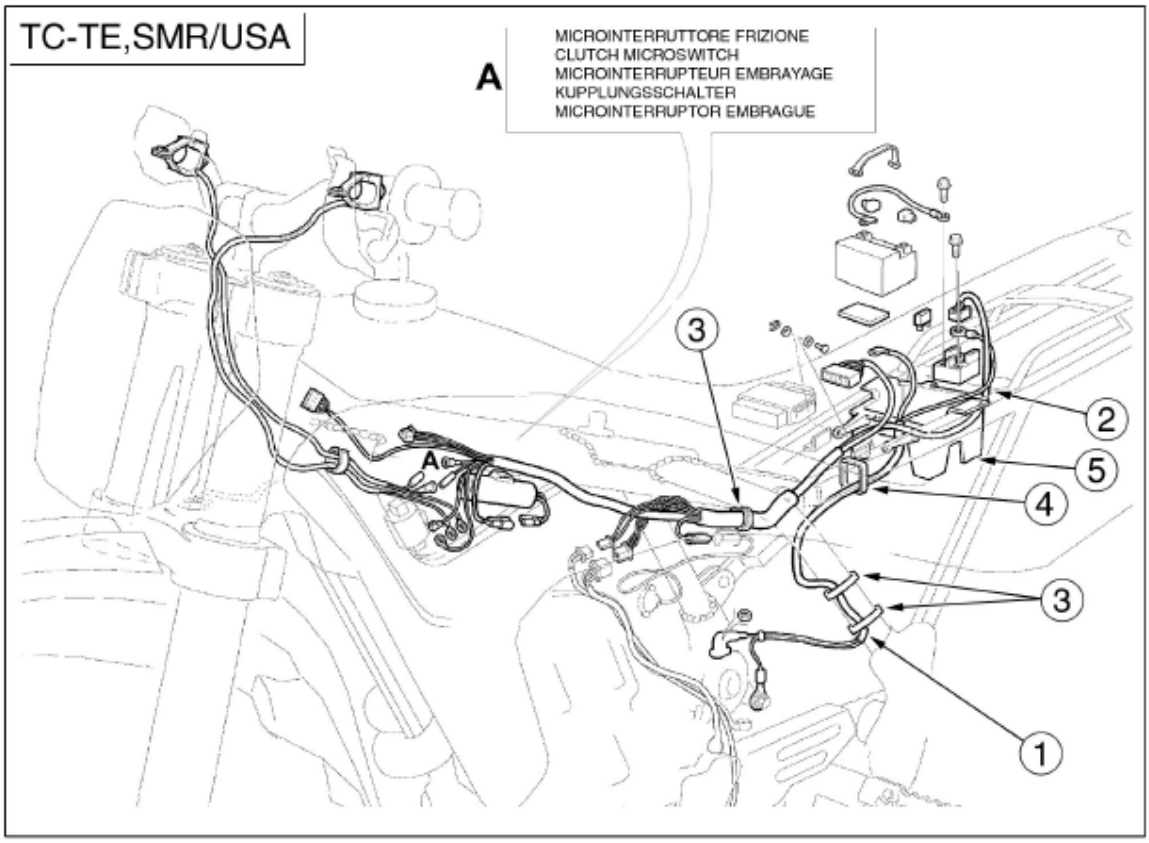


Legenda colore cavi / Cable colour coding / Legende couleur câbles / Kabelfarben / Referencias colores de los cables	
B	Blu/ Blue/ Bleu/ Blau/ Azul
Bk	Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro
B-Bk	Blu-Nero/ Blue-Black/ Bleu-Noir/ Blau-Schwarz/ Azul-Negro
B-W	Blu-Bianco/ Blue-White/ Bleu-Blanc/ Blau-Weiss/ Azul-Blanco
G	Verde/ Green/ Vert/ Grün/ Verd
G- Bk	Verde-Nero/ Green-Black/ Vert-Noir/ Grün-Schwarz/ Verd-Negro
G-W	Verde-Bianco/ Green- White/ Vert- Blanc/ Grün- Weiss/ Verd- Blanco
Gr	Grigio/ Grey/ Gris/ Grau/ Gris
Y	Giallo/ Yellow/ Jaune/ Gelb/ Amarillo
R	Rosso/ Red/ Rouge/ Rot/ Rojo
Sb	Azzurro/ Sky blue/ Azur/ Hellblau/ Celeste
W	Bianco/ White/ Blanc/ Weiss/ Blanco
W-B	Bianco-Blu/ White-Blue/ Blanc-Bleu/ Weiss-Blau/ Blanco-Azul
W- Bk	Bianco- Nero/ White- Black/ Blanc- Noir/ Weiss- Schwarz/ Blanco- Negro

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

DISPOSIZIONE CABLAGGIO SUL TELAIO- ARRANGEMENT OF WIRING HARNESS ON THE FRAME- DISPOSITION DES CABLÂGES SUR LE CADRE- DISPOSIZIONE CABLAGGIO SUL TELAIO- DISPOSIZIONE CABLAGGIO SUL TELAIO



1: tenere la guaina verso il basso per agevolare il montaggio del cavo sulla batteria e sul teleruttore
1: in order to facilitate the cable assembling on the battery and on the electric start remote control switch, hold downward the sheath
1: tenir la gaine vers le bas pour faciliter l'assemblage du câble sur la batterie et sur le telerupteur
1: um die Montage des Kabels auf die Batterien und auf der Fernschalter elektrische zu erleichtern Anlassung, unterwärts der Mantel halten
1: tener hacia abajo la vaina para facilitar el montaje del cable sobre la batería y sobre el teleruptor

2: il cavo del positivo del motorino di avviamento passa sotto il supporto (5) della batteria, il negativo sopra il supporto (5).
2: the positive cable of the starting motor is under the battery holder (5), the negative cable is over the battery holder (5).
2: le câble du positif du moteur de démarrage passe sous le support (5) de la batterie, le négatif sur le support (5).
2: das Kabel vom positiven Terminal des Elektrische Anlassers reicht unter der Stütze (5) der Batterie während das negative es geht auf der Stütze (5) vorbei.
2: el cable de lo positivo del motor de arranque pasa bajo el soporte (5) de la batería, el negativo sobre el soporte (5).

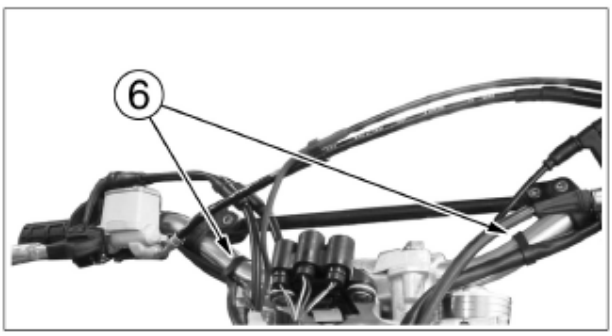
Montare le fascette nelle posizioni indicate nella figura.

Assemble the clamps as shown in the figure.

Monter les colliers dans les positions indiquées en l'illustration.

Die Schellen in die Positionen der Bild montieren.

Montar las bandas en las posiciones indicadas en la figura.

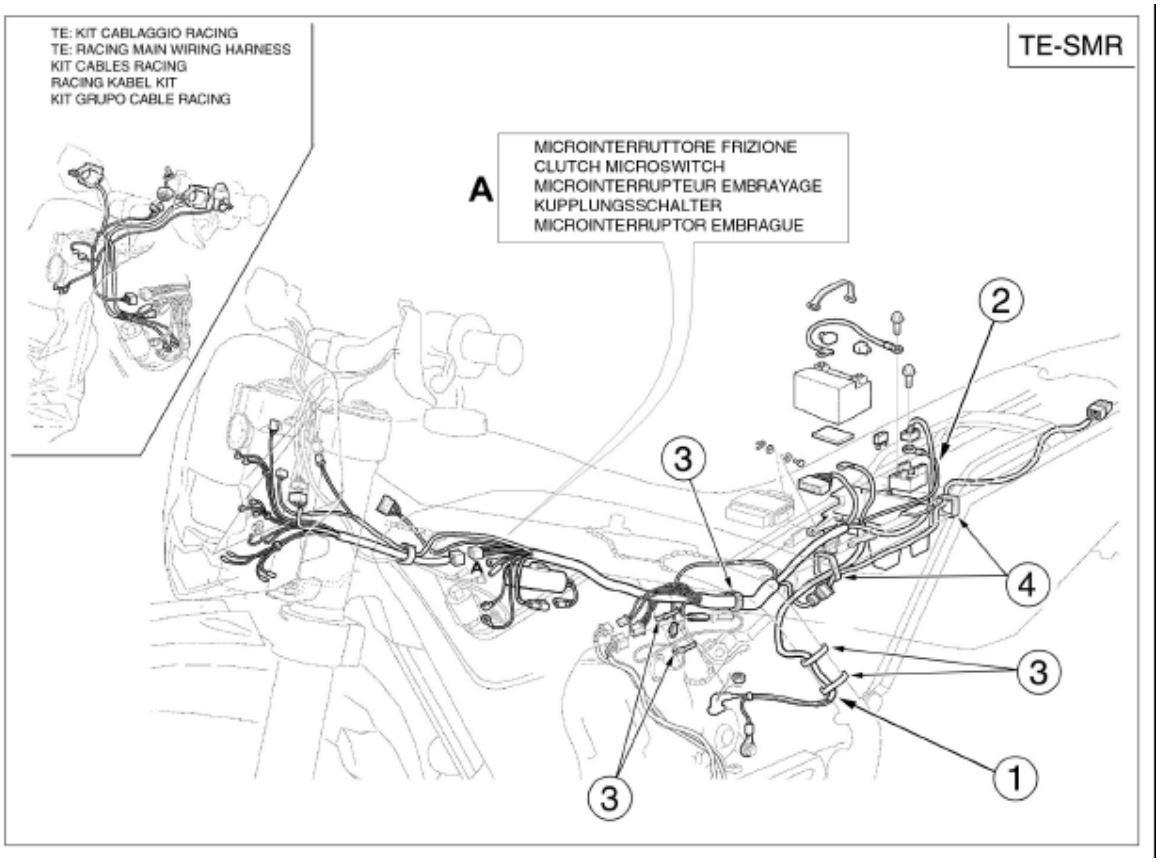


3	L=188mm (7.4 in.)
4	L=142mm (5.6 in.)
6	L=78mm (3 in.)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

DISPOSIZIONE CABLAGGIO SUL TELAIO- ARRANGEMENT OF WIRING HARNESS ON THE FRAME- DISPOSITION DES CABLÂGES SUR LE CADRE- DISPOSIZIONE CABLAGGIO SUL TELAIO- DISPOSIZIONE CABLAGGIO SUL TELAIO



1: tenere la guaina verso il basso per agevolare il montaggio del cavo sulla batteria e sul teleruttore
1: in order to facilitate the cable assembling on the battery and on the electric start remote control switch, hold downward the sheath
1: tenir la gaine vers le bas pour faciliter l'assemblage du câble sur la batterie et sur le telerupteur
1: um die Montage des Kabels auf die Batterien und auf der Fernschalter elektrische zu erleichtern Anlassung, unterwärts der Mantel halten
1: tener hacia abajo la vaina para facilitar el montaje del cable sobre la batería y sobre el teleruptor

2: il cavo del positivo del motorino di avviamento passa sotto il supporto (5) della batteria, il negativo sopra il supporto (5).
2: the positive cable of the starting motor is under the battery holder (5), the negative cable is over the battery holder (5).
2: le câble du positif du moteur de démarrage passe sous le support (5) de la batterie, le négatif sur le support (5).
2: das Kabel vom positiven Terminal des Elektrische Anlassers reicht unter der Stütze (5) der Batterie während das negative es geht auf der Stütze (5) vorbei.
2: el cable de lo positivo del motor de arranque pasa bajo el soporte (5) de la batería, el negativo sobre el soporte (5).

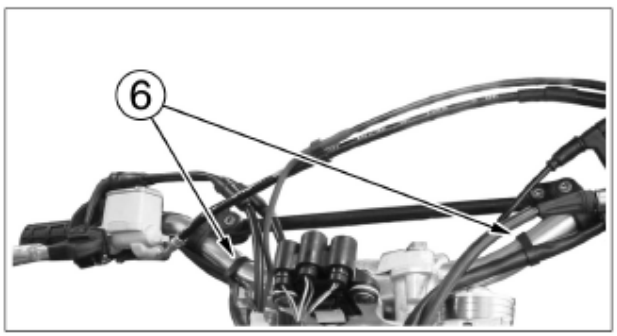
Montare le fascette nelle posizioni indicate nella figura.

Assemble the clamps as shown in the figure.

Monter les colliers dans les positions indiquées en l'illustration.

Die Schellen in die Positionen der Bild montieren.

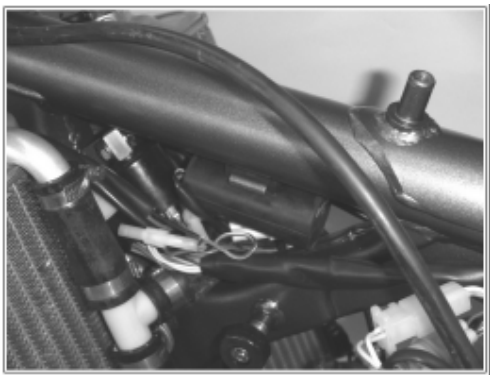
Montar las bandas en las posiciones indicadas en la figura.



3	L=188mm (7.4 in.)
4	L=142mm (5.6 in.)
6	L=78mm (3 in.)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



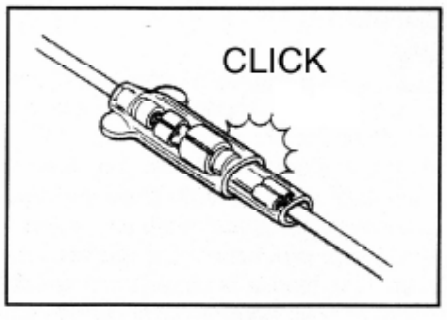
NOTE-RACCOMANDAZIONI
NOTE- NOTES- NOTES- ANMERKUNG- NOTAS

CONNETTORI
• Quando si collega un connettore, accertarsi di premere fino ad avvertire uno scatto.
• Controllare se il connettore è corroso o sporco e se la sua copertura è rotta.

CONNECTORS
• When a connector is connected, check that it clicks into position.
• Check the connector for corrosion, dirt or a broken cover.

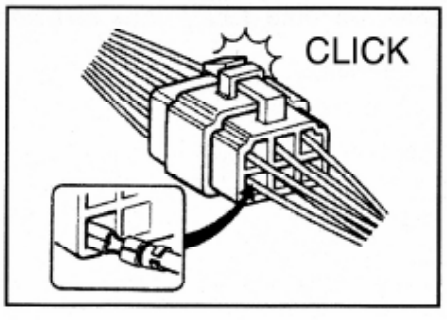
CONNECTEURS
• Quand on branche un connecteur, s'assurer d'appuyer jusqu'à entendre un déclic.
• Contrôler si le connecteur est corrodé ou sale et si son enveloppe est cassée.

VERBINDER
• Wird ein Verbinder angeschlossen, solange drücken, bis dieser einrastet.
• Überprüfen, ob dieser abgefressen oder verschmutzt ist und dessen Verkleidung beschädigt ist.



CONECTORES
• Cuando se conecta un conector, apretar hasta oír un golpe.
• Verificar si el conector está corroído o sucio y si la cobertura está rota.

ACCOPPIATORI
• Con un accoppiatore del tipo a blocco, accertarsi di rilasciare il blocco prima di scollegarlo e di spingere fino in fondo quando lo si collega.
• Quando si scollega il connettore, accertarsi di afferrare il corpo del connettore e non tirare i fili.
• Controllare se i terminali dell'accoppiatore sono allentati o piegati.
• Controllare se i terminali sono corrosi o sporchi.



COUPLINGS
• Block couplings – ensure that the block is released before disconnecting it to push it completely home when connecting it.
• When disconnecting a coupling, ensure that the body of the coupling is gripped and do not pull it apart by the leads.
• Check that the terminals of the couplings are not slack or bent.
• Check that the terminals are not corroded or dirty.

COUPLEURS
• Avec un coupleur du type à bloc, s'assurer de relâcher le bloc avant de le débrancher et de pousser jusqu'au fond quand on le branche.
• Quand on débranche le connecteur, s'assurer de saisir le corps du connecteur et non de tirer les fils.
• Contrôler si les bornes du coupleur sont desserrées ou pliées.
• Contrôler si les bornes sont corrodées ou sales.

KOPPLER
• Bei Blockkopplern sich erinnern, den Block vor Lösung zu lüften und bei Anschluß zu drücken.
• Zur Entfernung immer den Verbinderkörper und nicht die Kabel benützen.
• Überprüfen, ob die Verbinderendanschlüsse gelockert oder gekrümmt sind.
• Überprüfen, ob die Endanschlüsse abgefressen oder verschmutzt sind.

ACOPLADORES
• Con un acoplador del tipo bloque, asegurarse de soltar el encaje antes de desconectarlo y de empujar hasta el fondo cuando lo conectamos.
• Cuando se conecta el conector, tener cuidado en sujetar el cuerpo del conector y no tirar por los cables.
• Controlar si los terminales del acoplador están flojos o doblados.
• Controlar si los terminales están corroídos o sucios.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

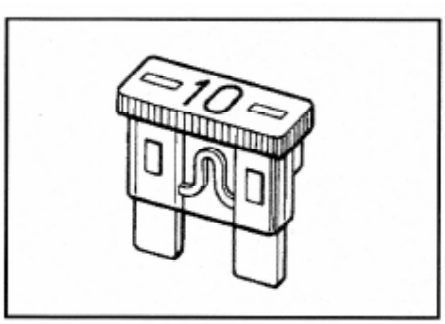
FUSIBILI
• Quando un fusibile si brucia, investigare sempre la causa, riparare e quindi sostituire il fusibile.
• Non utilizzare un fusibile di capacità diversa da quella dell'originale.
• Non utilizzare un filo o un altro sostituto per il fusibile.



FUSES
• When a fuse burns out, always investigate why the fuse has burnt out. Find the cause, repair and then substitute the fuse.
• Do not utilise a fuse of a different capacity from the original one.
• Do not utilise wire or any other substitute for the fuse.

FUSIBLES
• Quand un fusible grille, toujours en déterminer la cause, réparer et ensuite remplacer le fusible.
• Ne pas utiliser un fusible de capacité différente de l'original.
• Ne pas utiliser un fil ou un autre substitut pour le fusible.

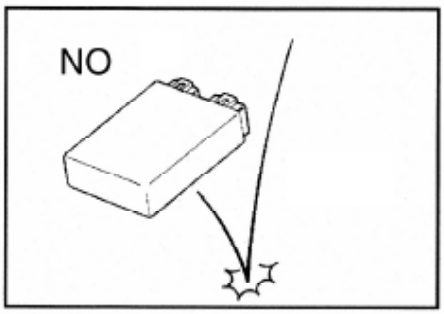
SCHMELZSICHERUNGEN
• Ist eine Schmelzsicherung abgebrannt, immer den Grund ermitteln, reparieren und dann die Schmelzsicherung wechseln.
• Keine Schmelzsicherungen anderer Kapazität benützen.
• Keinen Draht oder andere Ersätze anstelle der Schmelzsicherung benützen.



FUSIBLES
• Cuando un fisible se quema, averiguar la causa, reparar y luego sustituir el fisible.
• No utilizar un fusible de capacidad distinta a la original.
• No utilizar un cable o alguna otra cosa para sustituir el fusible.

PARTI A SEMICONDUTTORI
• Fare attenzione a non lasciar cadere le parti con un semiconduttore incorporato come l'ECU o il regolatore di tensione-raddrizzatore.
• Quando si controllano tali parti, seguire le istruzioni per il controllo alla lettera. Il mancato rispetto della corretta procedura può causare gravi danni.

SEMICONDUCTOR PARTS
• Do not drop semiconductor parts such as those incorporated in the ECU or in the voltage regulator-rectifier.
• When checking these parts, carry out the instructions to the letter. The lack of using the correct procedurecan cause grave damage.



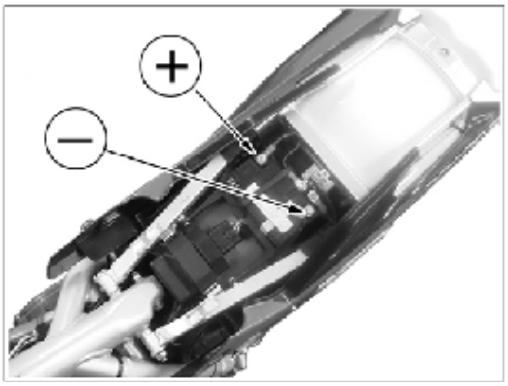
PARTIES A SEMI-CONDUCTEURS
• Faire attention à ne pas laisser tomber les éléments avec un semi-conducteur incorporé comme l'ECU ou le régulateur de tension-redresseur.
• Quand on contrôle ces éléments, suivre les instructions pour le contrôle à la lettre. Le non-respect de la procédure correcte peut causer de graves dégâts.

HALBLEITERKOMPONENTEN
• Beachten, dass die Halbleiterkomponenten, wie die ECU-Einheit oder der Spannungsregler- Gleichricterregler, nicht fallengelassen wird.
• Werden diese Komponenten kontrolliert, die Kontrollanleitungen genauestens befolgen. Die Nichtbeachtung der korrekten Operation kann schwere Schäden hervorrufen.

PARTES CON SEMICONDUCTORES
• Prestar atención en no dejar caer las partes con un semiconductor incorporado como el ECU o bien el regulador de tension-transformador.
• Cuando se controlan dichas partes, seguir las instrucciones a la letra. No respetar el correcto procedimiento puede provocar daños graves.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



BATTERIA
- in fase di smontaggio rimuovere per primo il cavo negativo NERO poi quello positivo ROSSO;
- in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO.

BATTERY
- when assembling, first remove the BLACK negative cable, then the RED positive cable;
- when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK negative cable.

BATTERIE
- durant la phase de demontage, ôter le câble négatif NOIR 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.

BATTERIE
- in der Zerlegungphase uerst das negative SCHWARZE kabel abnehmen, dann das positive ROTE;
- in der Wiedereinbauphase zuerst das positive ROTE und dann das negative SCHWARZE kabel anschließen.

BATERÍA
- para el desmontaje, retirar primero el cable negativo NEGRO y seguidamente el cable positivo ROJO;
- para el remontaje, conectar primero el cable positivo ROJO y seguidamente el cable negativo NEGRO.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



INDIVIDUAZIONE DEGLI INCONVENIENTI DI FUNZIONAMENTO

SISTEMA DI RICARICA
Se la batteria si scarica velocemente, si è in presenza di:
1) perdite di corrente (vedere pag. M.14);
2) tensione non corretta (vedere pag. M.15);
3) mancanza continuità del generatore (vedere pag. M.15);
4) prestazioni non corrette del generatore non a acarico (vedere pag. M.17);
5) malfunzionamento regolatore (vedere M.18)

- se la batteria sovraccarica, si è in presenza di:
1) regolatore difettoso (vedere pag. M.18);
2) batteria difettosa (vedere pag. M.14, M.15).

SISTEMA DI AVVIAMENTO
Se il motorino di avviamento non si avvia, si è in presenza di:
1) teleruttore avviamento difettoso (vedere pag. M.22);
2) cavo del motorino allentato;
3) motorino difettoso (vedere pag. M.20);
4) batteria scarica (vedere M.35).

SISTEMA DI ACCENSIONE ELETTRONICA
Se la scintilla della candela è debole o assente, si è in presenza di:
1) connessioni dell'impianto elettrico non corrette;
2) candela difettosa o con grado termico errato o con distanza elettrodi non corretta (vedere pag. M. 30);
3) bobina d'accensione difettosa (vedere pag. M.26);
4) cappuccio candela difettoso (vedere pag. M.26).

LOCATING OPERATING TROUBLES

CHARGING SYSTEM
Fast battery discharging:
1) current leakage (see page M.14);
2) incorrect voltage (see page M.15);
3) generator: no continuity (see page M.15);
4) incorrect generator no-load voltage performances (see page M.17);
5) faulty voltage regulator (see page M.18)

Battery overloading:
1) faulty voltage regulator (see page M.18);
2) faulty battery (see page M.14, M.15).

STARTER SYSTEM
Starting motor don't start:
1) faulty electric start remote control switch (see page M.22);
2) loosened starting motor cable;
3) faulty starting motor (see page M.20);
4) discharged battery (see page M.35).

ELECTRONIC IGNITION SYSTEM
Weak Ignition spark or no ignition spark:
1) incorrect main wiring harness connections;
2) faulty spark plug or incorrect spark plug heat range or incorrect spark plug gap (see page M. 30);
3) faulty ignition coil (see page M.26);
4) faulty spark plug cap (see page M.26).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

DÉTERMINATION DES INCOVÉNIENT DE FONCTIONNEMENT

SYSTÈME DE RECHARGE
Si la batterie se détend rapidement, il est en présence de:
1) pertes de courant (voir page M.14);
2) la tension n'est pas correct (voir page M.15);
3) manque de continuité du générateur (voir page M.15);
4) performances n'ajustées pas du générateur pas à la charge (voir page M.17);
5) mauvais fonctionnement du régulateur (voir page M.18)

- si la batterie surchargé, il est en présence de:
1) mauvais fonctionnement du régulateur (voir page M.18);
2) batterie défectueuse (voir pages M.14, M.15).

SYSTÈME DE DEMARRAGE
Si le moteur de démarrage ne démarre pas, il est en présence de:
1) télérupteur demarrage défectueuse (voir page M.22);
2) cable du moteur de démarrage desserré;
3) moteur de démarrage défectueuse (voir page M.20);
4) batterie déchargé (voir page M.35).

SYSTÈME DE ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE
Si l'étincelle de la bougie est faible ou absente, il est en présence de:
1) connexions de l'installation électrique n'ajustées pas;
2) bougie défectueuse ou avec degré thermique erroné ou avec distance électrodes n'ajustés pas (voir page M. 30);
3) bobine d'alumage défectueuse (voir page M.26);
4) capuchon terminal de la bougie défectueuse (voir page M.26).

BESTIMMUNG VON DEN ZWISCHENFÄLLEN VON FUNKTIONIEREN

SYSTEM VON WIEDERAUFLADUNG
Wenn die Batterie schnell sich entlädt, ist es in Anwesenheit von:
1) Verluste von Strömung (zu Seite M.14 sehen);
2) Nicht korrekte Spannung (zu Seite M.15 sehen);
3) Mangel von Stetigkeit in der Generator (zu Seite M.15 sehen);
4) Leistungen nicht unter Ladung der Wechselstromgenerator nicht korrekt (zu Seite M.17 sehen);
5) Funktionsstörung des Spannungsreglers (zu Seite M.18 sehen)

- wenn die überlastet Batterie, ist es in Anwesenheit von:
1) Defekter Spannungsreglers (zu Seite M.18 sehen);
2) Defekte Batterie (zu Seiten M.14, M.15 sehen).

SYSTEM VON ANLASSER
Wenn der Anlasser sich macht auf den Weg nicht, ist es in Anwesenheit von:
1) Defekter Fernschalter elektrische Anlassung (zu Seite M.22 sehen);
2) Das Kabel des Anlassers wird gelockert;
3) Defekter Anlasser (zu Seite M.20 sehen);
4) Unbeladene Batterie (zu Seite M.35 sehen).

SYSTEM VON ELEKTRONISCHER ZÜNDUNG
Wenn der Funke der Kerze schwach oder abwesend ist, ist es in Anwesenheit von:
1) Verbindungen der elektrischen Installation nicht korrekt;
2) Defekte Zündkerze oder Zündkerze mit falschem thermischem Grad oder Zündkerze mit Entfernung Elektroden nicht korrekt (zu Seite M.30 sehen);
3) Defekte Spule (zu Seite M.27 sehen);
4) Defekter End Kapuze (zu Seite M.27 sehen).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



INDIVIDUACIÓN DE LOS INCONVENIENTES DE FUNCIONAMIENTO

SISTEMA DE RECARGA
Si la batería se descarga velozmente, se ha en presencia de:
1) pérdidas de corriente (ver página M.14);
2) tensión no correcta (ver página M.15);
3) falta de continuidad del generador (ver página M.15);
4) prestaciones no correctas del generador no bajo carga (ver página M.17);
5) funcionamiento defectuoso regulador (ver página M.18).

- si la batería sobrecarga, se ha en presencia de:
1) funcionamiento defectuoso regulador (ver página M.18);
2) batería defectuosa (ver páginas M.14, M.15).

SISTEMA DE ARRANQUE
Si el motor de arranque no se encamina, se ha en presencia de:
1) teleruptor de arranque defectuoso (ver página M.22);
2) cable motor de arranque laxo;
3) motor de arranque defectuoso (ver página M.20);
4) batería descargada (ver página M.35).

SISTEMA DE ENCENDIDO ELECTRONICO
Si la chispa de la buja es débil o ausente, se ha en presencia de:
1) conexiones de la instalación eléctrica no adecuadas;
2) buja defectuosa o con grado térmico errado o con distancia electrodos no correctos (ver página M. 30);
3) bobina de encendido defectuosa (ver página M.27);
4) capucha terminal de la buja defectuoso (ver página M.27).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACIÓN ELECTRICA

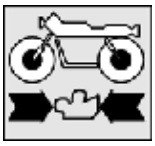
http://husqv.forumsactifs.com

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR

http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

N

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Controllo del livello del liquido refrigerante N.3
Circuito di raffreddamento N.6
Revisione impianto di raffreddamento motore N.8

Checking the cooling fluid level N.3
Cooling system N.6
Engine cooling system overhauling N.8

Contrôle niveau du liquide réfrigérant N.3
Circuit de refroidissement N.6
Revision equipement de refroidissement moteur N.8

Pruefung des Kuehlfluessigkeitsstand N.3
Kühlkreislauf N.6
Ueberholung der Motorkühlange N.9

Control nivel del liquido refrigerante N.3
Circuito de refrigeración N.6
Revisión instalación de enfriamiento motor N.9

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Controllo livello del liquido refrigerante

Il liquido refrigerante assorbe il calore dal gruppo termico (pistone, cilindro, testa) e lo trasferisce all'aria esterna tramite il radiatore. Per un buon funzionamento del circuito di raffreddamento è estremamente importante controllare periodicamente il livello del liquido.



La mancanza del veicolo di scambio calore (acqua) tra massa termica e massa radiante provocherebbe un surriscaldamento nel gruppo cilindro pistone con conseguenti grippaggi e, nei casi più gravi, danni al manovellismo (albero motore).

Checking the cooling fluid level

Cooling fluid absorbs the heat from the thermic group (piston, cylinder, head) and conveys it to the exterior atmosphere through radiator. For a correct operation of the cooling system it is of utmost importance the periodical check of fluid level.



The lack of the heat exchange means (water) between thermic mass and radiant mass could cause overheating of the cylinder-piston assembly with consequent seizure and, the worst, damages to the crankshaft assembly.

Contrôle niveau du liquide réfrigérant

Le liquide réfrigérant absorbe la chaleur du groupe thérmique (Piston, cylindre, culasse) et la transferit à l'air extérieur grace au radiateur. Pour un bon fonctionnement du circuit de refroidissement il est très important de vérifier périodiquement le niveau du liquide.



L'absence de l'élément de changement chaleur (liquide réfrigérant) entre la masse thérmique et la masse radiante provoquerait un surchauffage dans le groupe cylindre piston avec les conséquents grippages, et dans les cas les plus graves, des endommagements au vilebrequin (arbre moteur).

Pruefung des Kuehlfluessigkeitsstand

Die Kühlflüssigkeit absorbiert die Wärme von der Wärmergruppe (Kolben-Zylinder-Kopf) und übertragt sie der Aussenluh durch die Kühlanlage Zum auten Wirkungsgrad der Kühlanlage ist es äusserst nötig den Flüssigkeitsstand von Zeit zu Zeit zu prüfen



Beim Fahlen des Wärmeaustauschträgers (kuehlfluessigkeitsstand) zwischen Wärmemasse und Kühlerblock wäre eine Ueberhitzunq in der Gruppe Zylinder-Kolben unvermeidlich, mit danach folgendem Fressen und Beschadigung des Kurbelbetriebs (Antriebswelle).

Control nivel del líquido refrigerante

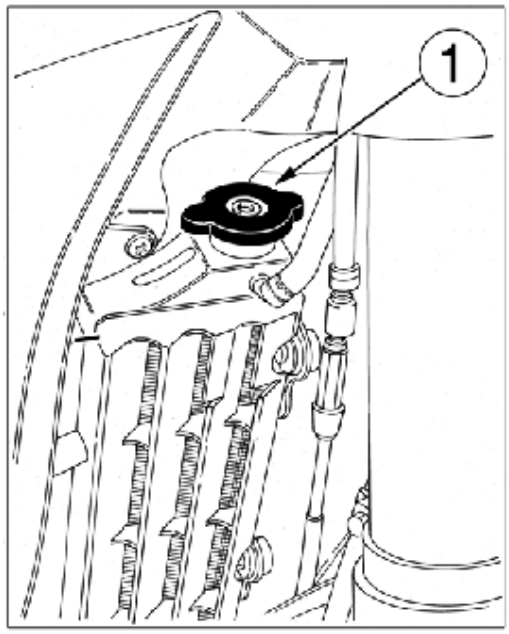
El líquido refrigerante absorbe el calor del grupo térmico (pistón, cilindro, culata) y lo transfiere al aire exterior mediante el radiador. Para un buen funcionamiento del circuito de enfriamiento es muy importante controlar periódicamente el nivel del líquido.

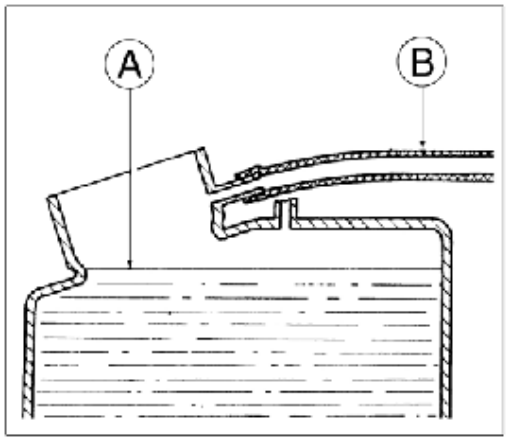


La falta del medio de intercambio calor (liquido refrigerante) entre masa térmica y masa radiante provocaría el sobrecalentamiento del grupo cilindro pistón con los consiguientes agarrotamientos y, en casos más graves, daños al grupo eie motor.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com





Riscontrando tuttavia surriscaldamento del motore verificare che il radiatore sia completamente pieno.
Il controllo del livello nel radiatore si deve eseguire a motore freddo (vedi pagina D.31).
Se per qualsiasi motivo dovete operare a motore caldo, fate attenzione e scaricare lentamente la pressione.
Il tappo (1) del radiatore è provvisto di due posizioni di sbloccaggio, la prima serve allo scarico preventivo della pressione.

Aprire il circuito senza attenersi alle istruzioni sopra descritte può causare ustioni all'operatore e a coloro che gli stanno accanto.

A. Livello refrigerante
B. Tubetto di sfiato

However if engine overheating is noticed, check that radiator is completely filled up.
Check of radiator level must be performed with cold engine (see page D.32).
If for any reason you have to operate on a hot engine, take care to slowly discharge pressure.
The radiator cap (1) is provided of two unlocking positions, the first being for the previous pressure discharge.

Opening the circuit without taking care of above directions could cause scalds to the operator and other people around.

A. Cooling fluid level
B. Breather hose

En trouvant toutefois surchauffage du moteur, vérifier que le radiateur soit complètement plein .
Le contrôle du niveau dans le radiateur se doit éffectuer à moteur froid (voir page D.33).
Si pour n'importe quel motifs vous devez opérer à moteur chaud, taîtes attention et déchargez lentement la pression; enlever le bouchon de le resevior.
Le bouchon (1) du radiateur est pourvu de deux position de dèblocage, la première peut servir à la dècharge préventive de la pression.

Ouvrir le circuit sans donner importance aux instructions cidessus descriptes, peut causer brûlures à l'opérateur et à ceux à côté de lui.

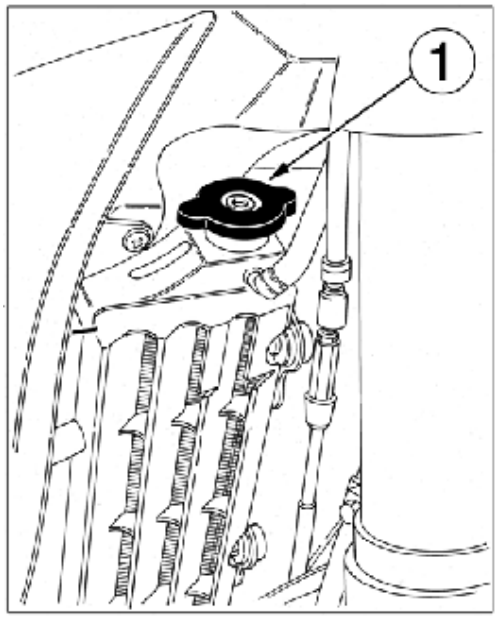
A. Niveau fluide réfrigérant
B. Event

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

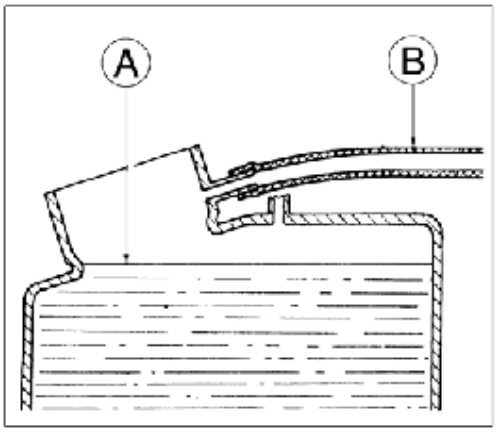
Wird aber Motorüberhitzung aufgewiesen, prüfen, ob der Kühler ganz befüllt ist kontrollieren.
Die Prüfung des Flüssigkeitsstandes im Kühler nur bei kattem Motor vornehmen (siehe Seite D.34).
Mub man aus irgendeinem Grund bei warmem Motor intervenieren, den Druck langsam und sorgfältigstablassen; eentfernen den stopfen der tank.
Der Kühlerstopfen (1) hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.



Die Kreisöffnung ohne Beachtung der obigen Anweisungen kann dem Bedienungsmann und den Nebenstehenden Verbrennungen verursachen.

A. Kühlmittelstand
B. Entlüftungsrohr

Comprobando sin embargo sobrecalentamiento del motor, controle que el radiador esté completamente lleno.
El control del nivel del radiador se debe hacer con motor fr¡o (véase página D.35).
Si por cualquier motivo Ud. tiene que
trabajar con motor caliente, tenga mucho cuidado y descargue lentamente la presión quitando el tapón del deposito del liquido de enfriamento
El tapón (1) del radiador está provisto de dos posiciones de desbloqueo, la primera sirve para la descarga prevenhva de la presión.

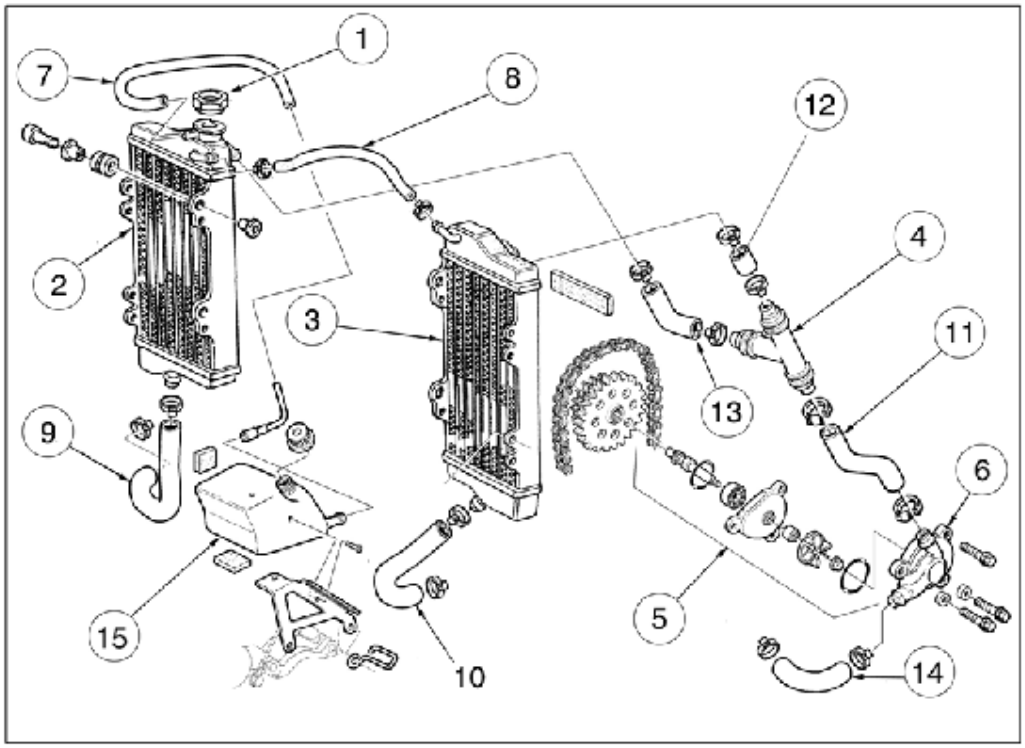


Abrir el circuito sin atenerse a las instrucciones dadas más arriba le puede causar ustiones al operador y a los que se encuentran cerca de él.

A. Nivel refrigerante
B. Tubo de purga

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Circuito di raffreddamento

L'impianto di raffreddamento è del tipo a circolazione forzata con pompa centrifuga sulla sinistra della testa cilindro e doppio radiatore a flusso verticale.

Cooling system

The cooling system is of the forced circulation type, with centrifugal pump located on the L.H. side of the cylinder head, and two cooolers with vertical flow.

Circuit de refroidissement

L'installation de refroidissement est du type à circulation forcée avec la pompe centrifuge à gauche de la tête du cylindre et double radiateur à flux vertical.

Kühlkreislauf

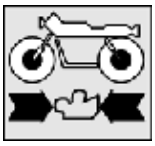
Die Kühlanlage funktioniert durch einen Zwangsumlauf, sie ist mit einer Schleuderpumpe auf der linken Seite des Zylinderkopfs, und einem doppelten Fallstromkühler.

Circuito de refrigeración

La installación de refrigeración es del tipo a circulatión forzada con bomba centrífuga a la izquierda de la culata cilindro y doble radiator a fluido vertical.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



1- Tappo radiatore/ Radiator cap/ Capouchon du radiateur/ Kühlerstopfen/ Tapón radiador
2- Radiatore destro/ R. H. Radiator/ Radiateur droit/ Rechtsseitiger Kühler/ Radiador derecho
3- Radiatore sinistro/ L. H. Radiator/ Radiateur gauche/ Linksseitiger Kühler/ Radiador izquierdo
4- Raccordo/ Union/ Raccord/ Anchluss/ Empalme
5- Pompa acqua/ Water pump/ Pompe eau/ Wasserpumpe/ Bomba agua
6- Coperchio pompa/ Water pump cover/Couvercle pompe eau/ Pumpendeckel/ Tapa Bomba agua
7- Tubazione di sfiato/ Breather hose/ Event/ Rohr/ Conducto de purga
8- Condotto unione radiatori/ Radiators hose/ Conduite union radiateurs/ Kühlerleitung/ Conducto union Radiadores
9- Condotto inferiore destro/ R.H. lower hose/ Conduite inferieur droit/ Untere Rechtsleitung/ Conducto inferior derecho
10- Condotto inferiore sinistro/ L.H. lower hose/ Conduite inferieur gauche/ Untere Linksleitung/ Conducto inferior izquierdo
11- Condotto Pompa acqua- Raccordo/ Water pump – Union hose/ Conduite Pompe eau - Raccord/ Leitung Wasserpumpe - Anchluss/ Conducto Bomba agua - Empalme
12- Condotto Raccordo - Radiatore sinistro/ Union - L. H. Radiator hose/ Conduite Raccord - Radiateur gauche/ Leitung Anchluss - Linksseitiger Kühler/ Conducto Empalme - Radiador izquierdo
13- Condotto Raccordo - Radiatore destro/ Union - R. H. Radiator hose/ Conduite Raccord - Radiateur droit/ Leitung Anchluss - Rechtsseitiger Kühler/ Conducto Empalme - Radiador derecho
14- Condotto Pompa acqua – Testa cilindro/ Water pump – Cylinder head hose/ Conduite Pompe eau – Culasse cilindre/ Leitung Wasserpumpe – Zylinderkopf/ Conducto Bomba agua – Testa cilindro
15- Vaso espansione (TE- SMR)/ Expansion tank (TE- SMR)/ Réservoir de détente (TE- SMR)/ Ausgleichsbehälter (TE- SMR)/ Tanque de expansión (TE- SMR)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Revisione impianto di raffreddamento motore

Riscontrando temperature eccessive del liquido di raffreddamento, controllare la massa radiante. Se sulle alette vi sono ostruzioni al flussso d'aria, foglie, insetti, fango, ecc., si dovrà procedere alla rimozione di tali ostacoli facendo attenzione a non rovinare il radiatore. Se si dovessero riscontrare delle deformazioni è opportuno raddrizzarle ripristinando il passaggio del flusso d'aria. La massa radiante non deve essere intasata o rovinata per più del 20% della sua superficie. Se la superficie rovinata supera questa entità sarà opportuno sostituire il radiatore. Controllare periodicamente i manicotti di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica" pag. B.8); 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 essicamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione. Controllare il corretto fissaggio delle fascette (B).

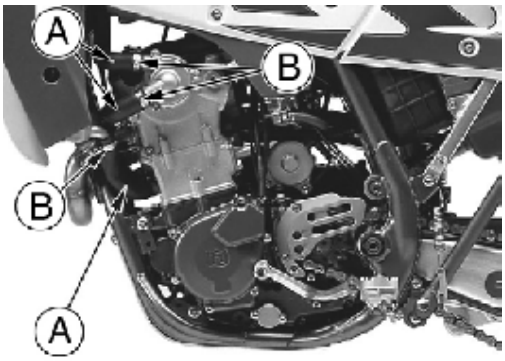


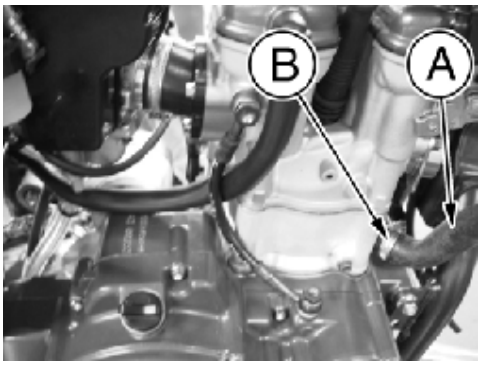
Engine cooling system overhauling

Verifying too high temperatures of cooling fluid, check the radiant mass. Whether on fins are noticed obstructions to the air flux as leaves, bugs, mud etc., carry out removal of these obstructions taking care not to damage radiator. If distortions are noticed, it is advisable to straighten them so restoring the air passage. The radiant mass has not to be clogged or damaged for more than 20% of its surface. If the damaged surface is over this limit, it shall be advisable to replace radiator. Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card" page B.11): 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).

Revision equipement de refroidissement moteur

Quand on remarque des températures excessives du liquide de refroidissement, vérifier la masse radiante. Si sur les ailettes, il y a des obstructions à l'écoulement d'air, feuilles, insectes, boue, etc., on devra avancer au déplacement de ces obstacles en faisant attention à n'endommager pas le radiateur. Si on devrait vérifier des déformations, il est saire de les redresser en facilitant le passage du flux d'air. La masse radiante ne doit pas être engorgé ou abîmée pour plus de 20% de sa surface. Si la surface abîmée supère cette entité il sera nécessaire de remplacer le radiateur. Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique " page B.14): cela evitera des pertes du refrigerantet donc des grippages du moteur. Si sur les tuyauteries (A) il y a des crevasses des foisennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, i¡ sera nécessaire les remplacer. Vérifier la fixation correcte des colliers (B).





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Ueberholung der Motorkühlanlage

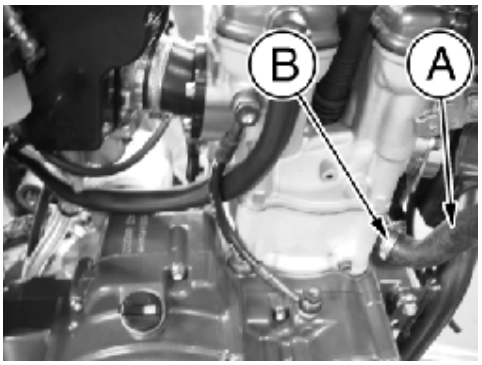
Stellt man zu hohen Temperaturen der Kühlflüssigkeit fest, dann ist der Kühlerblock nachzuprüfen. Falls Schlamm, Blätter, Inskte usw. den Luhzufluss verstopfen, dann mufb man diese Hindernisse entfernen und dabei beachten dalb der Kuhler nicht beschádigt wird. Eventuelle Verformungen sind zu berichtigen: so wird der Luhzufluss wiederherqestellt. Die Strahlungsoberfläche darf nicht über 20% verstopft oder beschädigt werden, sonst wird es empfohlen, den Kuhler auszuwechseln. Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe „Karte der periodischen Wartung" Seite B.17): um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln. Die korrecte Befestigung der Schellen (B) kontrollieren.

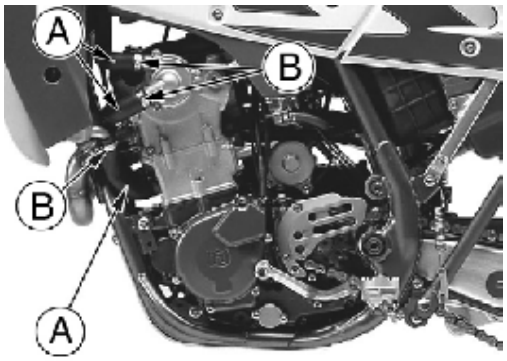


Revisión instalación de enfriamiento motor

Notando temperaturas excesivas del líquido de enfriamiento controle la masa radiante. Si en las aletas hav obstrucciones del fluio de aire, hojas, insectos barro, etc., hav que proceder a la remoción e dichos obstáculos teniendo cuidado a fin de no dañar el radiador. Si se encontraran deformaciones es oportuno enderezarlas restableciendo el paso del flujo de aire. La masa radiante no debe estar obstruida o dañada en más del 20% de su superficie. Si la superficie deteriorada supera esta entidad es conveniente substituir el radiador. Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimento periódico página B.20): esto evitare 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. Controle el correcto fijado de los abrazaderas (B).







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

ISTRUZIONI MONTAGGIO “KIT ”
“KITS” ASSEMBLING INSTRUCTIONS
INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE “KIT”
AUSBILDUNGEN VON MONTAGE “KIT”
INSTRUCCIONES DE MONTAJE “KIT”

http://husqv.forumsactifs.com

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

O

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

KIT IN DOTAZIONE-EQUIPMENT KITS-KIT EN NECESSAIRE-AUSRUDTUNGSTEILE KIT-KIT EN DOTACIÓN

1- 8000 A1427 (TE-TC)
Protezione carter destro (pag. O.4)- R.H. crankcase guard (page O.4)- Protection couvercle carter droit (page O.4)- R. Gehausedeckel Schutz (Seite O.4)- Protección tapa bancada derecha (pág. O.4)

2- 8000 A4295 (250)
Kit carburatore KEIHIN 37 (pag. O.10)- Carburetor KEIHIN 37 kit (page O.10)- Kit carburateur KEIHIN 37 (page O.10)- Vergaser Kit: KEIHIN 37 (Seite O.10)- Kit carburador KEIHIN 37 (pág. O.10)

2- 8000 A4296 (450-510)
Kit carburatore KEIHIN 41 (pag. O.10)- Carburetor KEIHIN 41 kit (page O.10)- Kit carburateur KEIHIN 41 (page O.10)- Vergaser Kit: KEIHIN 41 (Seite O.10)- Kit carburador KEIHIN 41 (pág. O.10)

2- 8000 A3091 (SMR 400)
Kit carburatore MIKUNI 38 (pag. O.7)- Carburetor MIKUNI 38 kit (page O.7)- Kit carburateur MIKUNI 38 (page O.7)- Vergaser Kit: MIKUNI 38 (Seite O.7)- Kit carburador MIKUNI 38 (pág. O.7)

3- 8000 A0865 (TE-TC)
Paramotore (pag. O.4)- Engine guard (page O.4)- Garde moteur (page O.4)- Motorschutz (Seite O.4)- Para motor (pág. O.4)

4- 8000 A0677 (TE-SMR) (*)
Kit compl. poggiapiedi (pag. O.5)- Compl. footrest Kit (page O.5)- Appui-pied complet compl. (page O.5)- Fussraster Kit (Seite O.6)- Kit compl. apoyapiés (pág. O.6)

5- 8B00 A0226 (TE-SMR) (*)
Kit indicatori di direzione (pag. O.12)- Blinkers Kit (page O.12)- Kit clignotants (page O.12)- Blinkers Kit (Seite O.12)- Kit intermitentes (pág. O.12)

6- 8000 A3191 (TC)
Kit gancio per la fase di partenza della gara (pag. O.16)- Hook Kit for race starting phase (page O.16)- Kit crochet pour phase de départ de la compétition (page O.16)- Kit Haken für die Phase von Abreise des Wettkampfes (Seite O.16)- Kit gancho por fase de salida de la competición (pág. O.16)

KIT A RICHIESTA-UPON REQUEST KITS-KIT SUR DEMANDE-AUF ANFRAGE KIT-KIT BAJO PEDIDO

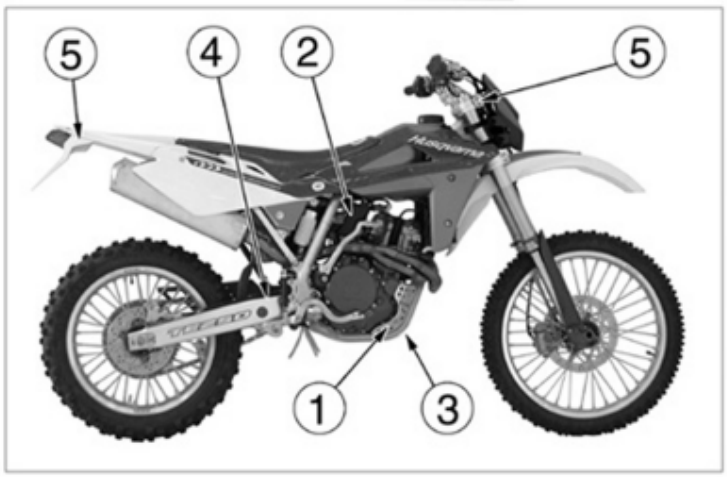
7- 8000 A1882 (TE) (*)
Kit cablaggio RACING- RACING main wiring harness kit- Kit cables RACING- RACING Kabel Kit- Kit grupo cablas RACING

8- 8000 A4547 (TC, SMR)
Kit avviamento a pedale (pag. O.22)- Kick starter kit (page O.22)- Kit démarrage à pédale (page O.22)- Kit kickstarter (Seite O.22)- Kit arranque a pedal (pág. O.22)

***:Non per USA/CDN - Not for USA/CDN - Ne pas pour USA/CDN-Keine für USA/CDN - No por USA/CDN**

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



TE

TC

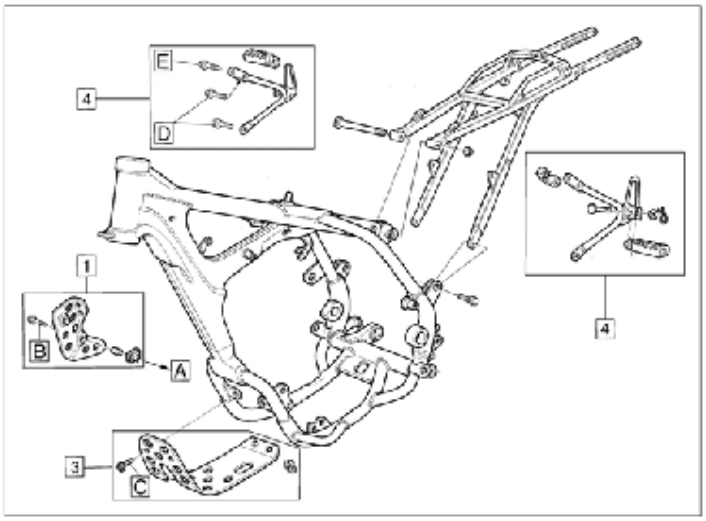


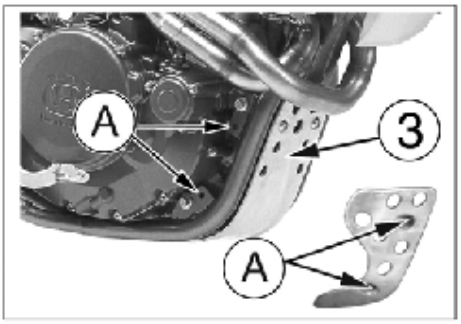


SMR

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

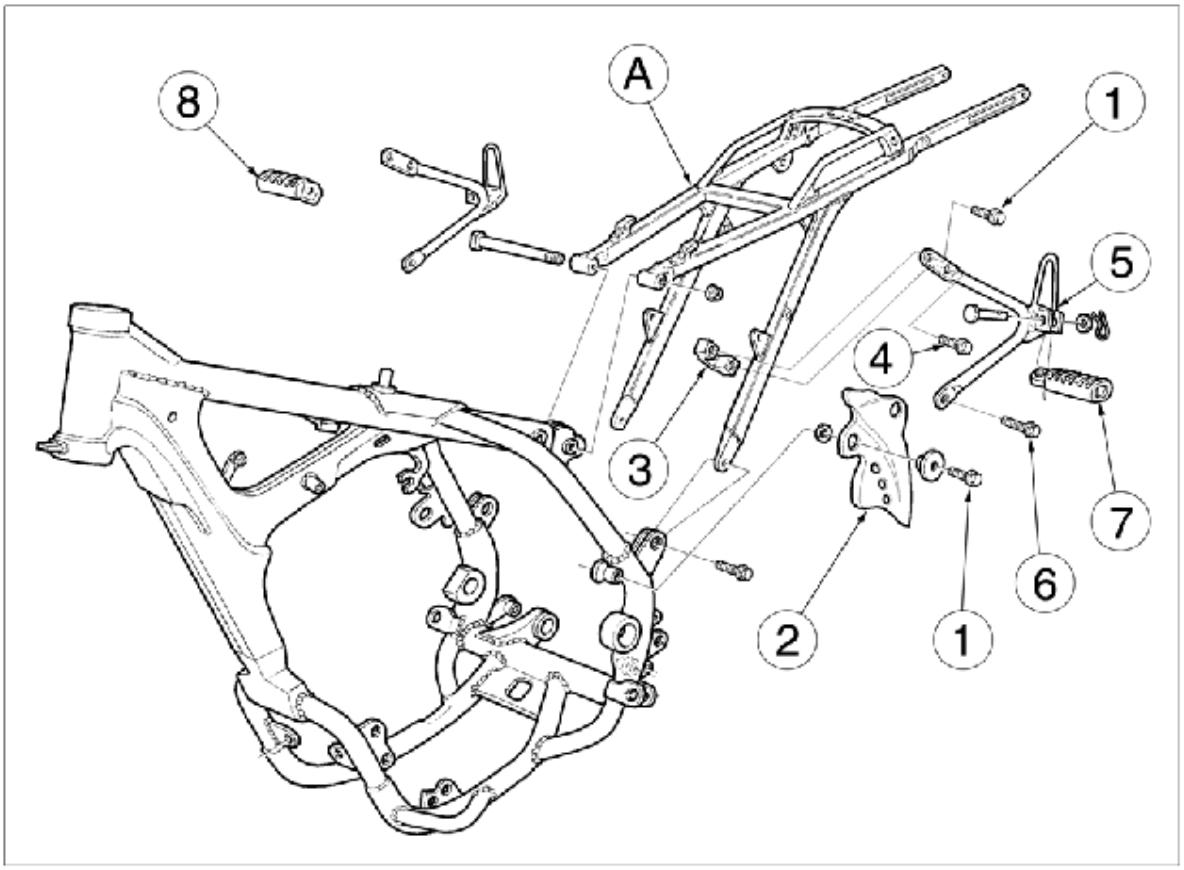
http://husqv.forumsactifs.com





B: M6x30 mm
C: M6x15 mm
D: M8x25 mm
E: M8x15 mm

1- Protezione carter destro; 3-Protezione motore: fissare come indica la figura
1- R.H. crankcase guard; 3-Engine guard: assemble as shown in the figure
1- Protection carter droit; 3-Protection moteur: monter comme il indique l'illustration
1- Schutz für recthen Gehause; 3-Schutz für Motor: montieren wie du zeigst auf die Figur
1- Protección carter derecho; 3-Protección motor: montar como indica la figura



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

4- Pedane appoggiapiedi passeggero (vedere figura di pag. O.4)

Per avere sempre il telaietto posteriore (A) fissato in due punti, effettuare il montaggio prima su un lato del motociclo poi sull'altro.

La descrizione si riferisce al montaggio dell'appoggiapiede sinistro (7), il montaggio dell'appoggiapiede destro (8) è simmetrico.

Procedere nel modo seguente:
- togliere le tre viti (1) M8x15 mm che fissano la protezione laterale (2) al telaio;
- montare dall'interno il cavallotto (3) con la stessa vite (1) e con una seconda vite (4) M8x15 mm fornita con il kit;
- fissare inferiormente il supporto (5) con la seconda vite (6) M8x25 mm fornita con il kit;
- montare l'appoggiapiede (7) sul supporto come indicato nella figura;
- rimontare la protezione laterale (2) del telaio (NOTA: ultimato il montaggio, il fissaggio inferiore del supporto (7) rimane DIETRO la protezione laterale del telaio).

4- Passenger footrest (see picture on page O.4)

To always have the rear frame (A) fastened in two points, assemble the footrests first on to one side of the motorcycle then on the other one.

The description refers to the assembly of the left footrest (7), the assembly of the right footrest (8) is symmetrical.

Proceed as follows:
- remove the three screws (1) M8x15 mm that fasten the side guard (2) to the frame;
- assemble, from the inside, the U-bolt (3) with the same screw (1) and with a second screw (4) M8x15 mm supplied with the kit;
- fasten the footrest holder (5) with the second screw (6) M8x25 mm supplied with the kit;
- assemble the footrest (7) on the holder as shown in the figure;
- reassemble the side guard (2) of the frame (Note: after the assembly, the holder lower fastening screw (7) remains behind the side guard of the frame).

4- Repose pied pour passager (voir illustration de page O.4)

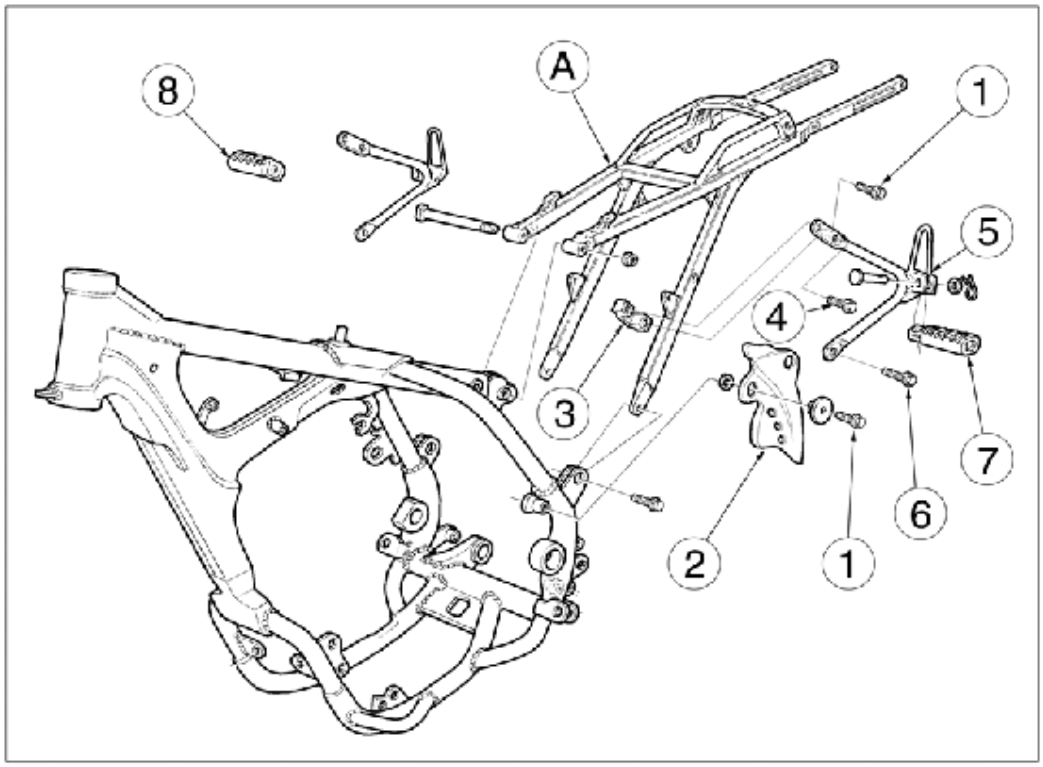
Pour avoir toujours le cadre arrière (A) fixé en deux-points, effectuer l’assemblage premier sur un côté du motocycle et puis sur l’autre.

La description se réfère à l’assemblage de l’appui-pied gauche (7), l’assemblage de l’appui-pied droit (8) est symétrique.

Proceder de la manière suivante:
- enlever les trois vis (1) M8x15 mm qu’ils fixent la protection latérale (2) au cadre;
- monter de l’intérieur le cavalier (3) avec la même vis (1) et avec une second vis (4) M8x15 mm achalandé avec le kit;
- fixer le support (5) inférieurement avec la deuxième vis (6) M8x25 mm achalandé avec le kit;
- monter l’appui-pied (7) sur le support comme indiqué dans l’illustration;
- remonter la protection latérale (2) du cadre (AVIS: achevé l’assemblage, la fixation inférieure du support (7) reste DERRIÈRE la protection latérale du cadre).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



4- Fussrastehalter für passagier

Um immer den Hinter Rahmen (A) zu haben befestigt in zwei Punkten, dann die Montage Premiere auf eine Seite des Motorrad auf das anderer.

Die Beschreibung bezieht sich auf die Montage des linker Fussraster (7); die Montage des rechten Fussraster (8) ist symmetrisch.
Wie folgt vorgehen:
- die drei Schrauben (1) M8x15 mm abnehmen, daß sie zum Rahmen den seitlichen Schutz (2) befestigen;
- mit der gleichen Schraube (1) und einer zweites Schraube (4) M8x15 mm liefert mit dem” kit”, der Bügelbolzen (3);
- montieren;mit der zweiten Schraube (6) M8x25 mm m liefert imt dem kit, unten der Halterung (5) befestigen;
- montieren;des Fussraster (7) auf der Halterung, wie geeignet in die Figur;
- montieren: den seitlichen Schutz (2) (ANMERKUNG: vervollständigt die Montage, die untere Befestigung des Fussraster (7) bleibt HINTER den seitlichen Schutz).

4- Pedal apoyapis por pasajero

Para siempre tener el bastidor trasero (A.) enclavado en dos puntos, efectuar el montaje primero sobre un lado del motociclo luego sobre el otro.

La descripción se refiere al montaje del apoyapiés izquierdo (7), el montaje del apoyapiés derecho (8) es simétrico.
Proceder en el modo siguiente:
- sacar los tres tornillos (1) M8x15 mm que fijan la protección lateral (2) al bastidor;
- montar del interior el cabllete (3) con el mismo tornillo (1) y con un segundo tornillo (4) M8x15 mm provisto con el kit;
- fijar inferiormente el soporte (5) con el segundo tornillo (6) M8x25 mm provisto con el kit;
- montar el apoyapiés (7) sobre el soporte como indicado en la figura;
- reensamblar la protección lateral (2) del bastidor (NOTA: completado el montaje, el fijado inferior del soporte (7) queda TRAS la protección lateral del bastidor).

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

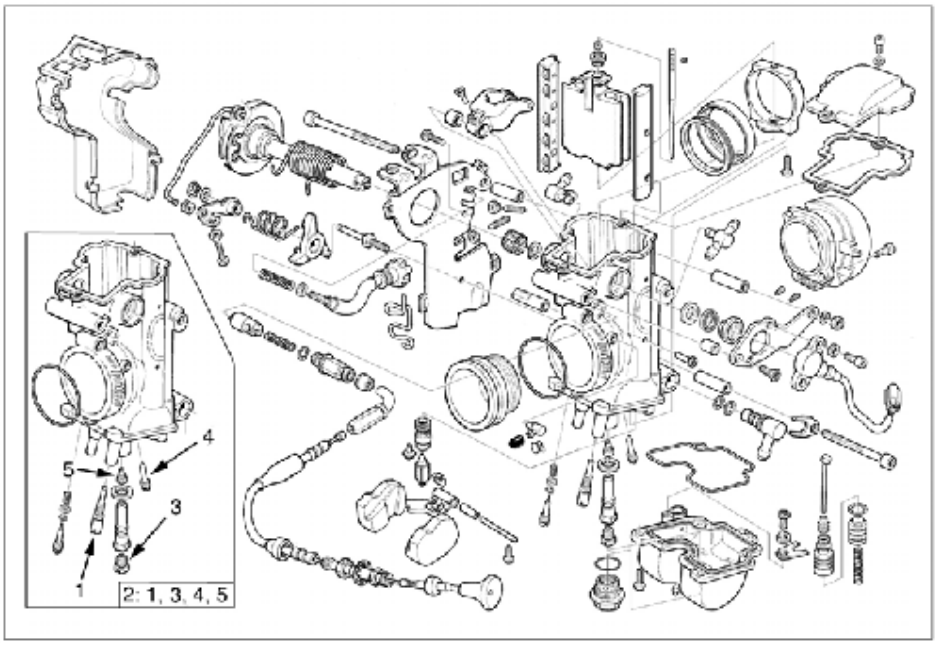
2- Kit carburatore MIKUNI TMR 38 (SMR 400)- Rimuovere il carburatore (pag. E.8).

2- MIKUNI TMR 38carburetor Kit (SMR 400)- Remove the carburetor (page E.8).

2- Kit carburateur MIKUNI TMR 38 (SMR 400)- Enlever le carburateur (page E.8).

2- Vergaser Kit: MIKUNI TMR 38 (SMR 400)- Den Vergaser abnehmen (Seite E.8).

2- Kit carburador MIKUNI TMR 38 (SMR 400)- Remover el carburador (pàgina E.8)



Il kit si compone di:
1- Getto del minimo: 22,5 e 27,5
3- Getto del massimo: 160, 162,5, 167,5 e 170
4- Getto pompa: 35
5- Polverizzatore: P3 e P5

The kit consists of:
1- Idle jet: 22,5 and 27,5
3- Main jet: 160, 162,5, 167,5 and 170
4- Pump jet: 35
5- Fuel nozzle: P3 and P5

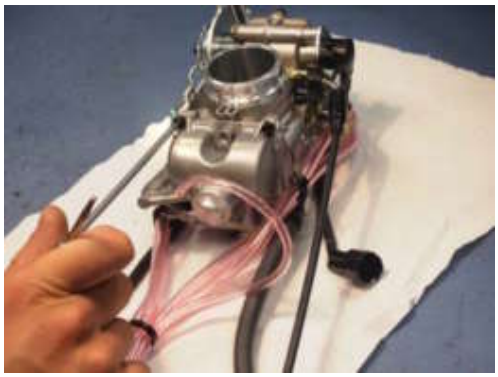
Le kit est composé de:
1- Gicleur minimum: 22,5 et 27,5
3- Gicleur principal: 160, 162,5, 167,5 et 170
4- Gicleur pompe: 35
5- Pulvérisateur: P3 et P5

Der kit ist bestehend aus von:
1- Leerlaufdüse: 22,5 und 27,5
3- Hauptdüse: 160, 162,5, 167,5 und 170
4- Pumpendüse: 35
5- Einspritzdüse: P3 und P5

El kit es compuesto de:
1- Surtidor mínimo: 22,5 y 27,5
3- Surtidor máximo: 160, 162,5, 167,5 y 170
4- Surtidor bomba: 35
5- Pulverizador: P3 y P5

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Rimuovere la vaschetta del galleggiante.

Remove the floater chamber.

Oter la cuvette du flotteur.

Den Schwimmergehäuse entfernen.

Remover la cubeta del flotador.



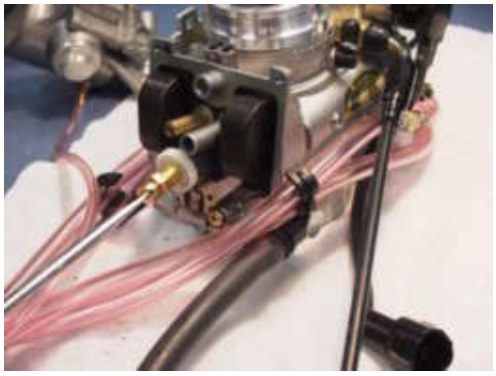
Rimuovere il getto del minimo (1) ed effettuare la sostituzione.

Remove the idle jet (1) and replace it with the new one.

Oter le cicleur du ralenti(1) et le remplacer avec le nouveau particulier.

Den Leerlaufdüse entfernen (1) und mit neuen Detail ersetzen.

Remover el surtidor del ralentí(1) y reemplazarlo con el nuevo detalle.



Rimuovere il getto del massimo (3) ed effettuare la sostituzione.

Remove the main jet (3) and replace it with the new one.

Oter le cicleur du maximum (3) et le remplacer avec le nouveau particulier.

Den Vollastdüse entfernen (3) und mit neuen Detail ersetzen.

Remover el surtidor del máximo (3) y reemplazarlo con el nuevo detalle.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rimuovere il getto pompa (4) ed effettuare la sostituzione.

Remove the pump jet (4) and replace it with the new one.

Oter le cicleur du pompe de reprise (4) et le remplacer avec le nouveau particulier.

Den Beschleunigungspumpedüse (4) entfernen und mit neuen Detail ersetzen.

Remover el surtidor bomba de aceleración (4) y reemplazarlo con el nuevo detalle.

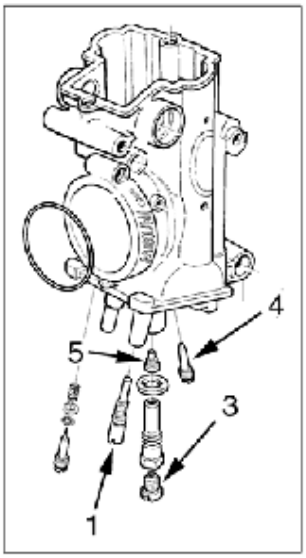
Rimuovere il polverizzatore (5) ed effettuare la sostituzione.

Remove the spray nozzle (5) and replace it with the new one.

Oter le pulverisateur (5) et le remplacer avec le nouveau particulier.

Den Nadeldüse (5) entfernen und mit neuen Detail ersetzen.

Remover el pulverizador (5) y reemplazarlo con el nuevo detalle.



Rimontare il carburatore operando inversamente rispetto allo smontaggio.
Reassemble the carburettor in the reverse order that was shown for disassembling.
Remonter le carburateur en opérant inversement respect au démontage.
Wieder den Vergaser umgekehrt bezüglich der Zerlegung operierend, zusammensetzen.
Reensamblar el carburador obrando contrariamente con respecto del desmontaje.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

2- Kit carburatore KEIHIN 37 (250) e KEIHIN 41 (450-510)- Rimuovere il carburatore (pag. E.8).

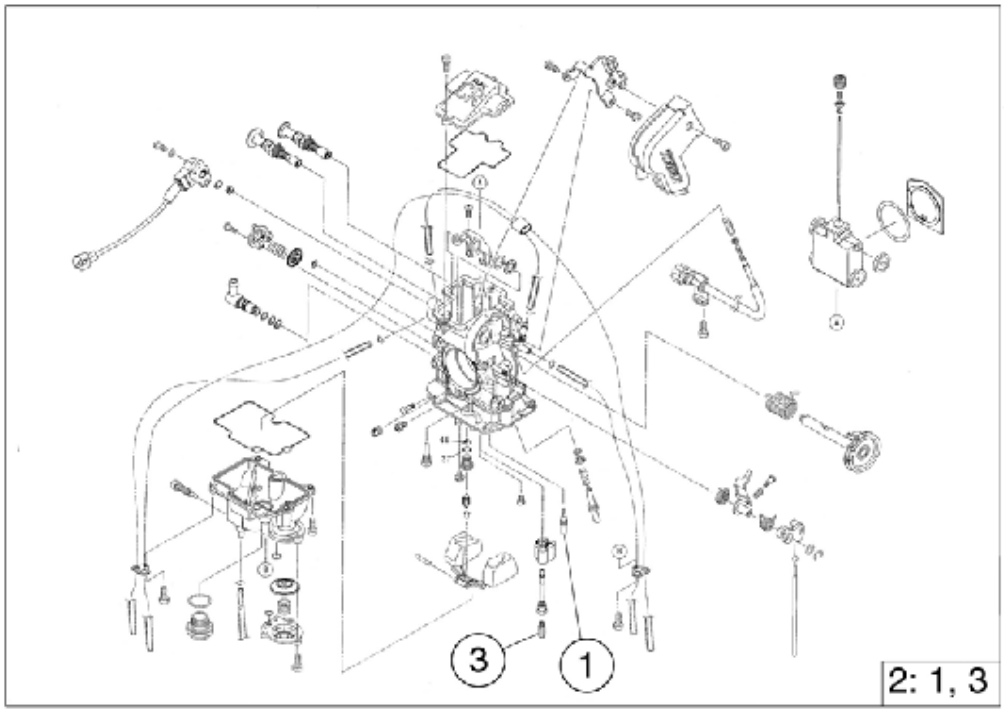
2- KEIHIN 37 carburetor Kit (250) and KEIHIN 41 (450-510)- Remove the carburetor (page E.8).

2- Kit carburateur KEIHIN 37 (250) et KEIHIN 41 (450-510)- Enlever le carburateur (page E.8).

2- Vergaser Kit: KEIHIN 37 (250) und KEIHIN 41 (450-510)- Den Vergaser abnehmen (Seite E.8).

2- Kit carburador KEIHIN 37 (250) y KEIHIN 41 (450-510)- Remover el carburador (pàgina E.8)

I



Il kit si compone di:
1- Getto del minimo: 48 e 52 (250); 52 e 58 (450-510)
3- Getto del massimo: 165, 170, 175 e 180 (250); 175, 180, 185 e 190 (450-510)

The kit consists of:
1- Idle jet: 48 and 52 (250); 52 and 58 (450-510)
3- Main jet: 165, 170, 175 and 180 (250); 175, 180, 185 and 190 (450-510)
5- Fuel nozzle: P3 and P5

Le kit est composé de:
1- Gicleur minimum: 48 et 52 (250); 52 et 58 (450-510)
3- Gicleur principal: 165, 170, 175 et 180 (250); 175, 180, 185 et 190 (450-510)

Der kit ist bestehend aus von:
1- Leerlaufdüse: 48 und 52 (250); 52 und 58 (450-510)
3- Hauptdüse: 165, 170, 175 und 180 (250); 175, 180, 185 und 190 (450-510)

El kit es compuesto de:
1- Surtidor mínimo: 48 y 52 (250); 52 y 58 (450-510)
3- Surtidor máximo: 165, 170, 175 y 180 (250); 175, 180, 185 y 190 (450-510)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rimuovere la vaschetta del galleggiante.

Remove the floater chamber.

Oter la cuvette du flotteur.

Den Schwimmergehäuse entfernen.

Remover la cubeta del flotador.

Rimuovere il getto del minimo (1) ed effettuare la sostituzione.

Remove the idle jet (1) and replace it with the new one.

Oter le cicleur du ralenti(1) et le remplacer avec le nouveau particulier.

Den Leerlaufdüse entfernen (1) und mit neuen Detail ersetzen.

Remover el surtidor del ralentí(1) y reemplazarlo con el nuevo detalle.

Rimuovere il getto del massimo (3) ed effettuare la sostituzione.

Remove the main jet (3) and replace it with the new one.

Oter le cicleur du maximum (3) et le remplacer avec le nouveau particulier.

Den Vollastdüse entfernen (3) und mit neuen Detail ersetzen.

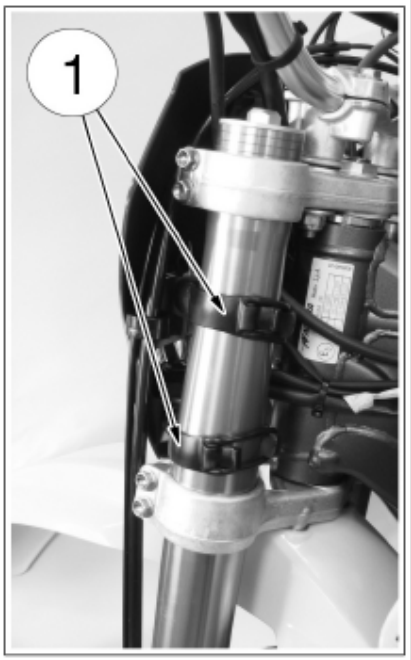
Remover el surtidor del máximo (3) y reemplazarlo con el nuevo detalle.

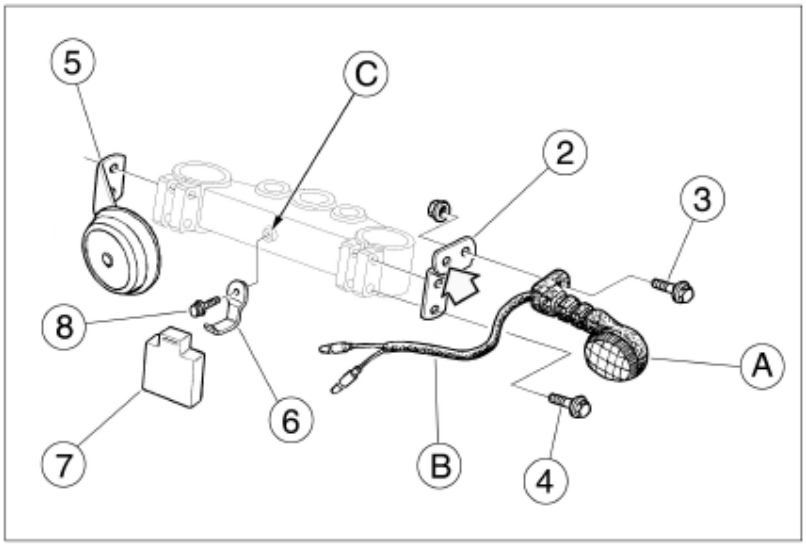
Rimontare il carburatore operando inversamente rispetto allo smontaggio.
Reassemble the carburettor in the reverse order that was shown for disassembling.
Remonter le carburateur en opérant inversement respect au démontage.
Wieder den Vergaser umgekehrt bezüglich der Zerlegung operierend, zusammensetzen.
Reensamblar el carburador obrando contrariamente con respecto del desmontaje.

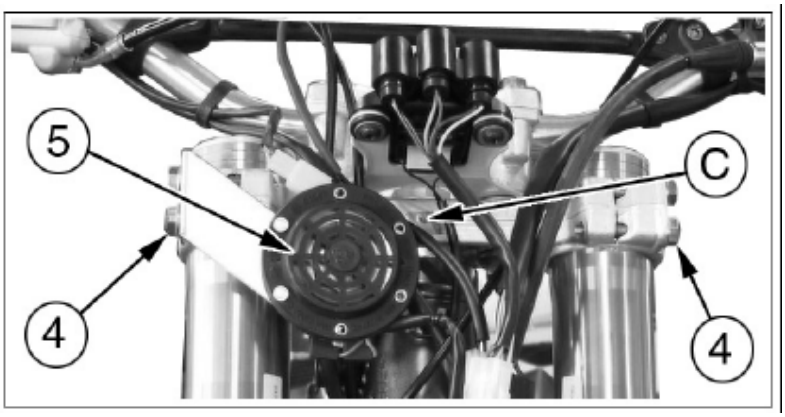
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

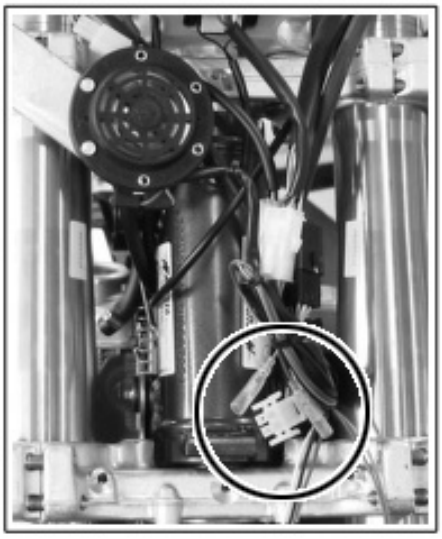
http://husqv.forumsactifs.com

5- Indicatori di direzione; procedere nel modo seguente:
5- Turn signals; proceed as follows:
5- Clignotants; proceder comme suit:
5- Blinkers; Wie folgt vorgehen:
5- Intermitentes; proceda de la seguente manera:









Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

INDICATORI DI DIREZIONE ANTERIORI

Togliere i due elastici (1) di fissaggio e rimuovere il portafaro anteriore. Montare l'indicatore di direzione (A) sulla piastrina (2) mediante la vite (3) M6x16 mm e far passare il cavo (B) attraverso il foro anteriore della stessa. Rimuovere le viti (4) di fissaggio della testa di sterzo e montare con le stesse viti la piastrina completa di indicatore (ricordare di interporre l'avvisatore acustico 5 sul lato destro). Montare nel foro anteriore (C) sulla testa di sterzo la piastrina (6) di supporto dell'intermittenza (7) mediante la vite (8) M5x12 mm. Montare l'intermittenza sulla piastrina ed effettuare il collegamento degli indicatori e dell'intermittenza al cablaggio. Per il corretto collegamento al cablaggio, attenersi allo schema elettrico (indicatore destro: cavi BLU e ROSSO-NERO; indicatore sinistro: cavi BLU e AZZURRO; intermittenza: cavi ROSSO e BLU-NERO- pag. M.5).

La descrizione si riferisce al montaggio dell'indicatore di direzione sinistro (D), il montaggio dell'indicatore di direzione destro è simmetrico.

FRONT TURN SIGNALS

Remove the two fastening elastics (1) and the headlamp holder. Assemble the turn signal (A) on the plate (2) using the screw (3) M6x16 mm, then pass the cable (B) trough the plate front hole. Remove the steering head fastening screws (4) and assemble the plate complete with turn signal using the same screws (4) (R.H. side: remember to assemble the horn 5 too). Assemble the flasher (7) holding plate (6) in the steering head front hole (C) using the screw (8) M5x12 mm. Assemble the flasher on the plate then connect the turn signals and the flasher to the main wiring harness. Regarding the correct connection to the main wiring harness, see the wiring diagram (R.H. turn signal: BLUE and RED-BLACK cables; L.H. turn signal: BLUE and SKY BLUE cables; flasher: RED and BLUE-BLACK cables- page M.5).

The description refers to the assembly of the left turn signal (D), the assembly of the right turn signal is symmetrical.

INDICATEURS DE DIRECTION ANTÉRIEURE

Enlever les deux élastiques (1) de fixation et enlever le porte-phare antérieur. Monter l'indicateur de direction (A) sur la plaque (2) par la vis (3) M6x16 mm et faire passer le câble (B) à travers le trou antérieur de la même plaque. Enlever les vis (4) de fixation de la tête de direction et monter avec les mêmes vis la plaque complète d'indicateur (rappeler d'interposer l'avertisseur acoustique 5 sur le côté droit). Monter dans le trou antérieur (C) de la tête de direction la plaque (6) de support de l'intermittence (7) par la vis (8) M5x12 mm. Monter l'intermittence sur la plaque et effectuer la liaison des indicateurs et de l'intermittence au câblage. Pour le laisson correcte au groupe principaux câbles, si conformer au schéma électrique (indicateur droit: cables BLEU et ROUGE-NOIR; indicateur gauche: cables BLEU et AZUR; intermittence: cables ROUGE et BLEU-NOIR- page M.5).

La description se réfère à l'assemblage de l'indicateur de direction gauche (D), l'assemblage de l'indicateur de direction droit est symétrique.

VORDER BLINKER

Die beiden Befestigungselastischen (1) lösen und den Scheinwerferhalter abnehmen. Der Blinker (A) auf das Plätte (2) mit der Schraube (3) M6x16 mm und das Kabel (B) durch das vorder Loch des gleichen Plätte reichen machen. Die Schrauben (4) von Befestigung vom Kopf von Lenkung entfernen und mit den gleichen Schrauben das vollständige Plätte von Anzeiger montieren (erinnern, der Hupe 5 auf die rechte Seite). Im vorder Loch (C) vom Kopf von Lenkung das Plätte (6) von Stütze der Blinkgeber (7) durch der Schraube (8) M5x12 mm. Die Blinkgeber auf das Plätte montieren und zur Verkabelung die Verbindung von den Blinker und der Blinkgeber vornehmen. Für die korrekte Verbindung zur elektrischen Installation, sich an den die Schaltplan (rechten Blinker: kabel BLAU und ROT-SCHWARZ; linker Blinker: kabel BLAU und HELLBLAU; Blinkgeber: kabel ROT und BLAU-SCHWARZ- Seite M.5).

Die Beschreibung bezieht sich auf die Montage des linker Blinker (D); die Montage des rechten Blinker ist symmetrisch.

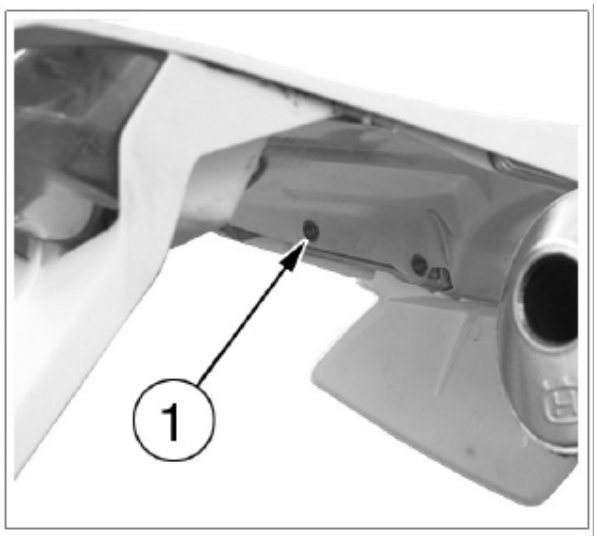
INDICADORES DE DIRECCIÓN ANTERIOR

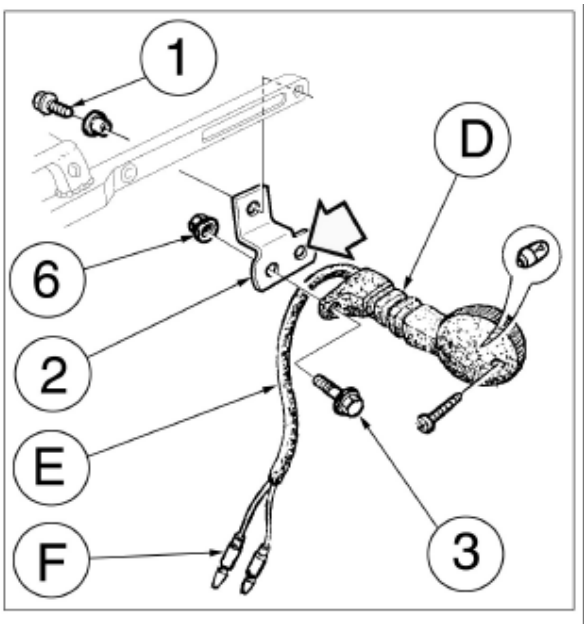
Sacar los dos elásticos (1) de fijado y remover el portafaro anterior. Montar el indicador de dirección (A) sobre la plaquita (2) a través del tornillo (3) M6x16 mm y hacer pasar el cable (B) por el agujero anterior de la misma plaquita. Remover los tornillos (4) de fijado de la cabeza de dirección y montar con los mismos tornillos la plaquita completa de indicador (recordar de interponer el avisador acústico 5 sobre el lado derecho). Montar en el agujero anterior (C) de la cabeza de dirección la plaquita (6) de soporte de la intermitencia (7) a través del tornillo (8) M5x12 mm. Montar la intermitencia sobre la plaquita y efectuar el enlace de los indicadores y la intermitencia al cableado. Por el correcto enlace al cableado principal atenerse al esquema eléctrico (indicador derecho: cables AZUL y ROJO-NEGRO; indicador izquierdo: cables AZUL y CELESTE; intermitencia: cables ROJO y AZUL-NEGRO- página M.5).

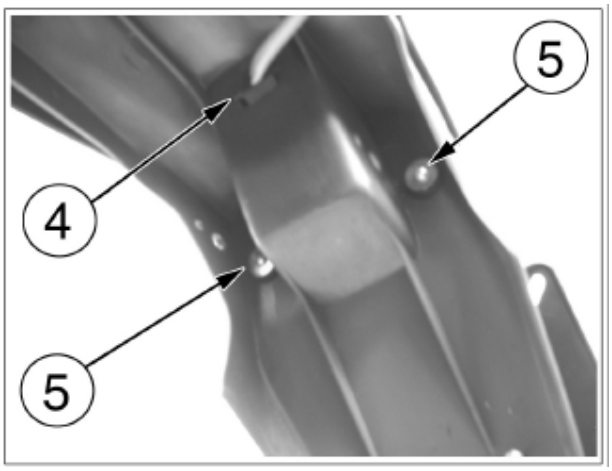
La descripción se refiere al montaje del indicador de dirección izquierdo (D), el montaje del indicador de dirección derecho es simétrico.

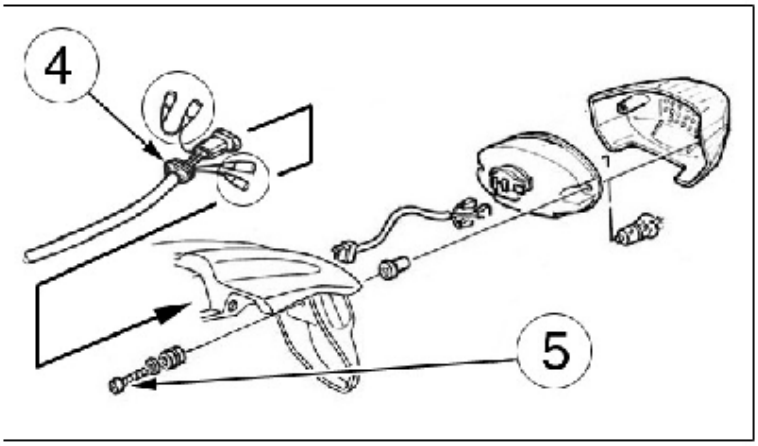
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com









Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

INDICATORI DI DIREZIONE POSTERIORI

Rimuovere la vite (1) all'interno del parafango posteriore. Montare l'indicatore di direzione (D) sulla piastrina (2) mediante la vite (3) M6x16 mm con il dado (6) e far passare il cavo (E) attraverso il foro posteriore della stessa. Montare con la vite (1) la piastrina completa di indicatore. Sfilare il gommino (4) all'interno del parafango posteriore e far passare nel relativo foro i due connettori (F). Rimuovere le viti (5), il fanale posteriore ed effettuare il collegamento degli indicatori al cablaggio. Per il corretto collegamento al cablaggio, attenersi allo schema elettrico (indicatore destro: cavi BLU e ROSSO-NERO; indicatore sinistro: cavi BLU e AZZURRO- pag. M.5). Rimontare il fanale posteriore e riposizionare in sede il gommino (4).

La descrizione si riferisce al montaggio dell'indicatore di direzione sinistro (D), il montaggio dell'indicatore di direzione destro è simmetrico.

REAR TURN SIGNALS

Remove the screw (1) on the inner side of the rear fender. Assemble the turn signal (D) on the plate (2) using the screw (3) M6x16 mm and the nut (6), then pass the cable (E) trough the plate rear hole. Assemble the plate complete with turn signal using the screw (1). Withdraw the grommet (4) on the inner side of the rear fender then pass the two connectors (F) trough the grommet hole on the rear fender. Remove the screws (5), the rear tail light then connect the turn signals to the main wiring harness. Regarding the correct connection to the main wiring harness, see the wiring diagram (R.H. turn signal: BLUE and RED-BLACK cables; L.H. turn signal: BLUE and SKY BLUE cables- page M.5). Reassemble the rear tail light and the grommet (4).

The description refers to the assembly of the left turn signal (D), the assembly of the right turn signal is symmetrical.

INDICATEURS DE DIRECTION ARRIÈRE

Enlever le vis (1) à l'interieur de le pare-boue arrière. Monter l'indicateur de direction (D) sur la plaque (2) par la vis (3) M6x16 mm avec l'ecrou (6) et faire passer le câble (E) à travers le trou arrière de la même plaque. Monter avec le vis (1) la plaque complète d'indicateur. Défiler le caoutchouc (4) à l'interieur de le pare-boue arrière et faire passer les deux connecteurs (F) à travers le trou de le caoutchouc. Enlever les vis (5), le feu arrière et effectuer la liaison des indicateurs au câblage. Pour le laisson correcte au groupe principaux câbles, si conformer au schéma électrique (indicateur droit: cables BLEU et ROUGE-NOIR; indicateur gauche: cables BLEU et AZUR- page M.5). Remonter le feu arrière et le caoutchouc (4).

La description se réfère à l'assemblage de l'indicateur de direction gauche (D), l'assemblage de l'indicateur de direction droit est symétrique.

HINTEREN BLINKER

Der Schraube (1) im Inneren des Hinter Kotflügels abnehmen. Der Blinker (D) auf das Plätte (2) mit der Schraube (3) M6x16 mm und den Mutter (6) und das Kabel (E) durch das hinteren Loch des gleichen Plätte reichen machen. Der Platte und der Blinker mit der Schraube (1) montieren. Der Gummistück (4) im Inneren des Hinter Kotflügels Ausfädeln und im Loch auf des hinteren Kotflügels die zwei Verbinder (F) einstecken. Der Schrauben (5), den hinteren Scheinwerfer abnehmen und den hinteren Blinker mit der Verkabelung verbinden. Für die korrekte Verbindung zur elektrischen Installation, sich an den die Schaltplan (rechten Blinker: kabel BLAU und ROT-SCHWARZ; linker Blinker: kabel BLAU und HELLBLAU- Seite M.5). Den hinteren Scheinwerfer und der Gummistück (4) montieren.

Die Beschreibung bezieht sich auf die Montage des linker Blinker (D); die Montage des rechten Blinker ist symmetrisch.

INDICADORES DE DIRECCIÓN POSTERIOR

Sacar el tornillo (1) al interior del guardabarros posterior. Montar el indicador de dirección (D) sobre la plaquita (2) a través del tornillo (3) M6x16 mm con la tuerca (6) y hacer pasar el cable (E) por el agujero posterior de la misma plaquita. Montar con el tornillo (1) la plaquita completa de indicador. Desfilar la junta de goma (4) al interior del guardabarros posteriory hacer pasar en el relativo agujero los dos connectores (F). Remover los tornillos (5), el faro trasero y efectuar el enlace de los indicadores al cableado. Por el correcto enlace al cableado principal, atenerse al esquema eléctrico (indicador derecho: cables AZUL y ROJO-NEGRO; indicador izquierdo: cables AZUL y CELESTE- página M.5). Reensamblar el faro trasero y la junta de goma (4).

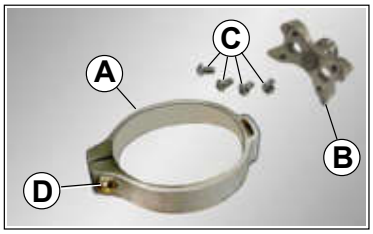
La descripción se refiere al montaje del indicador de dirección izquierdo (D), el montaje del indicador de dirección derecho es simétrico.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

9- Il kit Gancio per la fase di partenza della gara si compone di:
9- The kit Hook for race starting phase consists of:

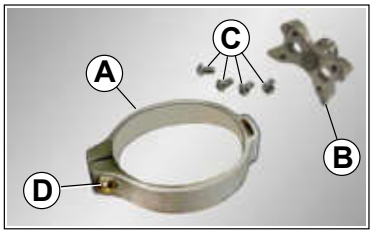
Il kit si compone di:
The kit consists of:



Part. n° Part. No.	Descrizione Description	Codice Code	Q.tà Q.ty
A	Anello - Ring	(8000A3489)	1
B	Gancio - Hook	(8000A4036)	1
C	Vite - Screw	(80B047053)	4
D	Vite - Screw	(60N407330)	1

9- Le kit Crochet pour phase de depart de la competition (TC, nr. code 8000 A3191)
9- Haken für die phase von abreise des Wettkampfes (TC, Code Nr. 8000 A3191)

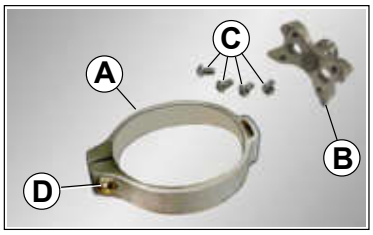
Le kit est composé de:
Der kit ist bestehend aus von:



Part. n° Index.	Description Beshreibung	Code Code	Q.té M.ge
A	Bague- Ring	(8000A3489)	1
B	Crochet - Haken	(8000A4036)	1
C	Vis- Schraube	(80B047053)	4
D	Vis- Schraube	(60N407330)	1

9- Gancho por fase de salida de la competición (TC) (n. codigo 8000 A3191)

El kit se compone de:



Part. n°	Descripción	Codigo	C.ad
A	Anillo	(8000A3489)	1
B	Gancho	(8000A4036)	1
C	Tornillo	(80B047053)	4
D	Tornillo	(60N407330)	1



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

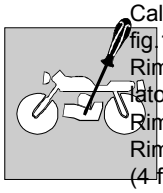
http://husqv.forumsactifs.com

Operazioni preliminari
Posizionare un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata da terra.
Allentare le quattro viti (1 fig.1) di fissaggio del perno ruota anteriore.
Allentare e rimuovere la vite (2 fig.1) di serraggio perno ruota anteriore tenendo bloccato quest’ultimo (3 fig.2) dal lato opposto; battere sul perno con un punzone in nylon, sfilare il perno e la ruota anteriore appoggiandola con il disco freno rivolto verso l’alto.
Rimuovere le tre viti (4 fig.2) di fissaggio del parastelo destro e rimuovere quest’ultimo.

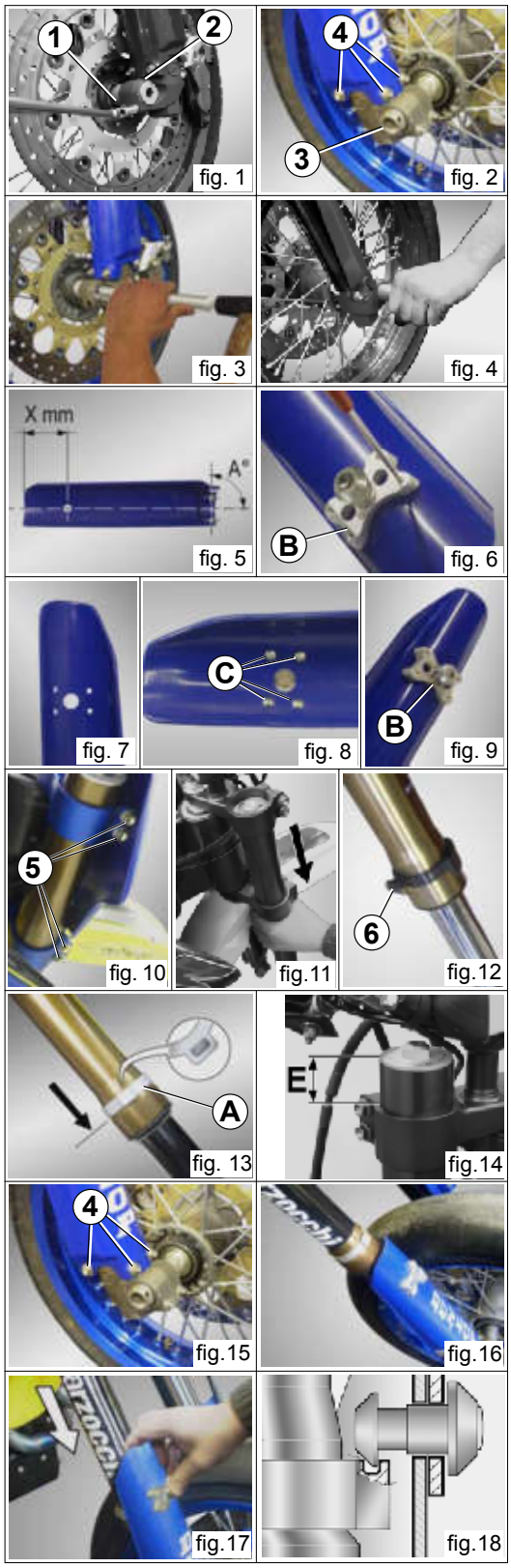
NOTA
Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l’avanzamento dei pistoncini della pinza.

Praticare sul parastelo destro un foro Ø 10 mm lungo la mezzeria alla distanza X=80 mm dal lato superiore seguendo lo schema di fig. 5 (A°=90°); pulire il foro dalle sbavature. Inserire il gancio “B” sul parastelo come indicato in fig.6 e, mantenendolo in questa posizione, contrassegnare con l’ausilio di una punta la posizione dei quattro fori delle viti sul parastelo. Togliere il gancio dal parastelo ed eseguire i quattro fori perpendicolarmente alla superficie del parastelo utilizzando una punta Ø 4,5 mm.
Inserire il gancio sul parastelo e fissarlo con le quattro viti “C”.

Allentare le quattro viti (5) che fissano la gamba destra forcella e sfilare quest’ultima dalle piastre di sterzo.
Togliere l’anello (6) protezione gamba forcella allentando la vite di fissaggio.
Calzare dall’alto l’anello “A” sulla forcella e farlo scorrere fino alla battuta fig.13, quindi serrare la vite relativa “D”.
Rimontare la gamba destra nelle piastre ripristinando la quota “E” (vedi lato Sx) e serrare le quattro viti di fissaggio.
Rimontare la ruota anteriore operando in senso inverso allo smontaggio.
Rimontare il parastelo sulla gamba destra e serrare le tre viti di fissaggio (4 fig.15).

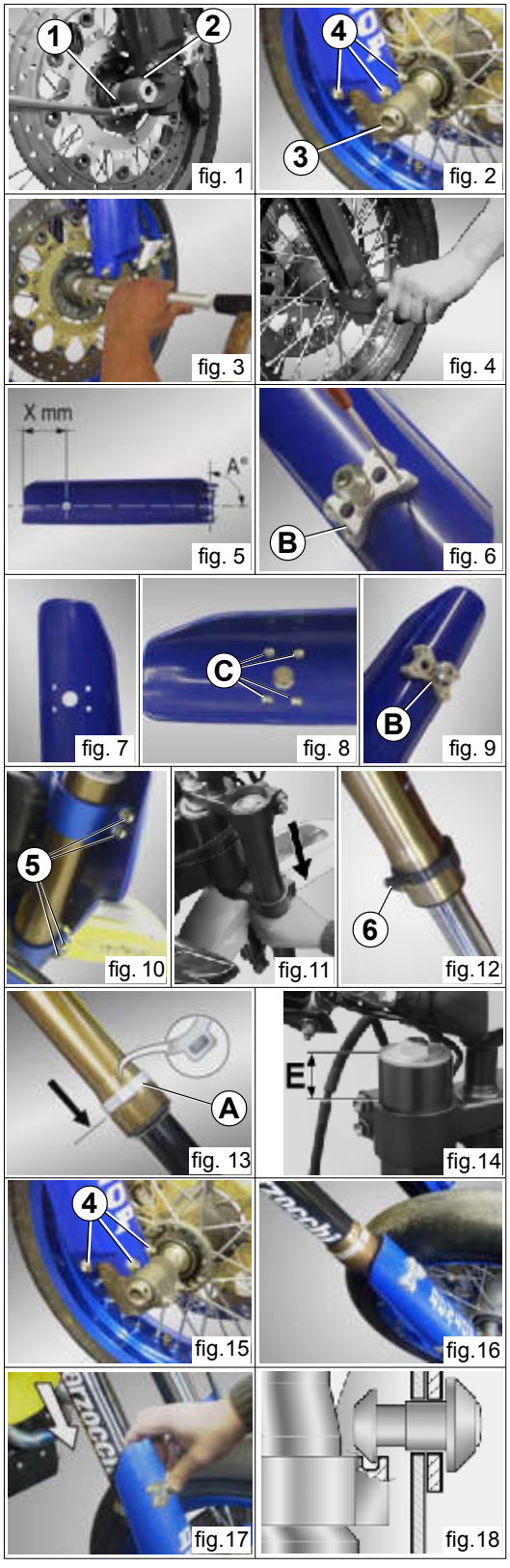


Abbassare la forcella in modo da portare l’anello “A” ad una quota più bassa di quella del gancio “B”, quindi premere a fondo il perno del gancio (fig.17) e rilasciare lentamente la forcella fino ad agganciare la testa del perno nell’incavo dell’anello come rappresentato nello schema di fig. 18.
Attenzione
L’utilizzo del kit è previsto solo in ambito agonistico.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Preliminary operations
Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground.
Loosen the four screws (1 fig.1) fixing the front wheel axle.
Hold the head (3 fig.2) of the wheel axle in place, unscrew the bolt (2 fig. 1) on the opposite side; strike the wheel axle with a nylon drift, then draw the wheel axle out and lay down the wheel with brake disc facing up.
Loosen the three screws (4 fig.2) fixing the R.H.slider protection and remove it.

NOTE
Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper pistons to move outwards.

Make a hole in the middle of the slider guard at the distance X=80mm from top using a drill Ø 10 mm; follow the scheme in fig. 5 (A°=90°). Deburr the hole.
Insert the hook “B” on slider guard as indicated in fig. 6 and holding the hook in place, mark the positions of the four screw holes using a point. Remove the hook and make the four holes with a drill Ø 4,5 mm perpendicularly to the surface of the slider guard.
Fix the hook on the slider protection with the four screws “C” .

Loosen the four screws (5) fastening the R.H. front fork leg and withdraw this from the steering plates.
Remove the clamp (6) from the front fork leg.
Insert the clamp “A” onto the fork leg and slide it until stop; tighten the screw relative “D”.
Reinsert the R.H.fork leg onto the steering plates restoring the distance “E” (see left side) and tighten the four fixing screws.
Reassemble the front wheel operating in the reverse order of dismantling.
Reassemble the slider guard on R.H.fork leg and fix this with the three screws (4 fig.15).

Lower the fork so that the ring “A” is at a lower point with respect to the hook “B”, hence fully push the hook’s pin (fig.17) and slovly release the fork until the pin’s head slots into the ring’s groove as illustrated in the scheme of fig.18.
Warning
The kit is intended only for competition use.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

ISTRUZIONI MONTAGGIO “KIT ”
“KITS” ASSEMBLING INSTRUCTIONS
INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE “KIT”
AUSBILDUNGEN VON MONTAGE “KIT”
INSTRUCCIONES DE MONTAJE “KIT”

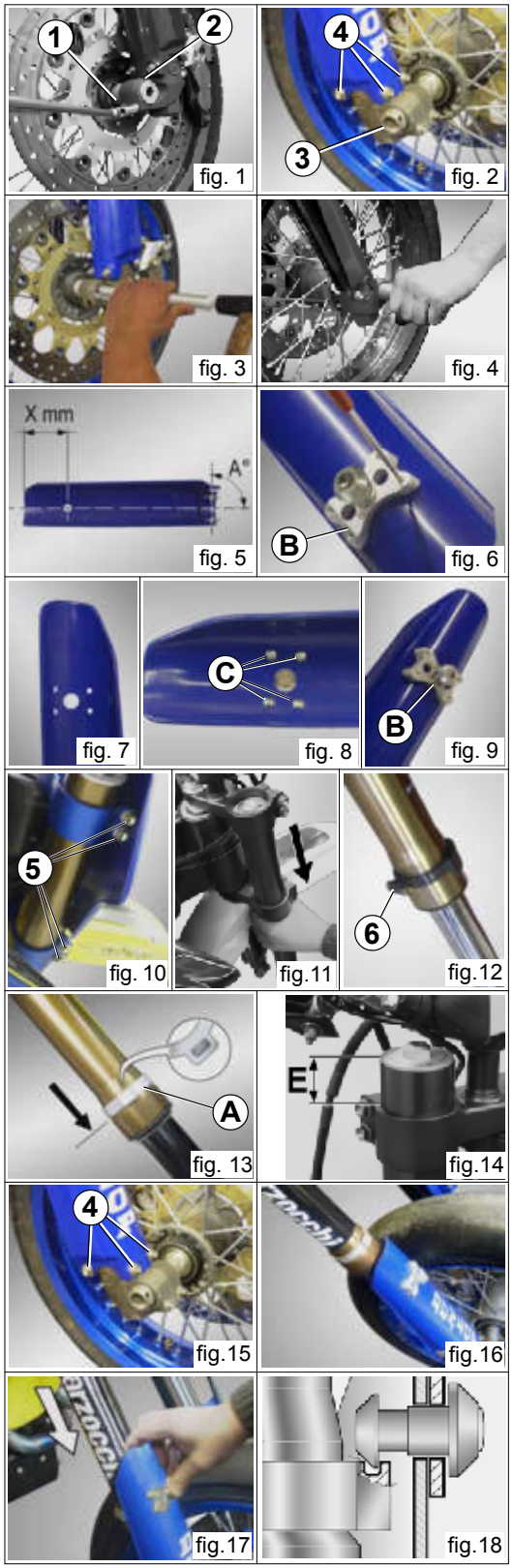
Opérations préliminaires
Démontage de roue avant
Placer une béquille dessous le moteur, de façon à avoir la roue soulevée du sol.
Desserrer les quatre vis (1 fig.1) qui bloquent l’axe de la roue avant. Bloquer l’extrémité de l’axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (2 fig.1) sur le côté opposé; battre sur le pivot roue (3 fig. 3) avec un poinçon en nylon et enlever l’axe de la roue et la roue. Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.
Desserrer les trois vis (4 fig.2) de fixation et la protection de la tige droit.

Avis
Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer le levier du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l’etrier.

Exécuter sur la protection de la tige droit un trou Ø 10 mm le long de l'axe central à la distance X=80 mm du côté du supérieur qui en suit le schéma de fig. 5 (A°=90°); nettoyer le trou des barbes.
Insérer le crochet "B" sur la protection de la tige comme indiqué en fig.6 et, en le maintenant dans cette position, marquer, avec le secours d'une pointe, la position des quatre trous des vis sur la protection de la tige même. Enlever le crochet de la protection de la tige et exécuter les quatre trous perpendiculairement à la surface de la protection en utilisant une pointe Ø 4,5 mm.
Insérer le crochet sur la protection de la tige et lui fixer avec les quatre vis "C."

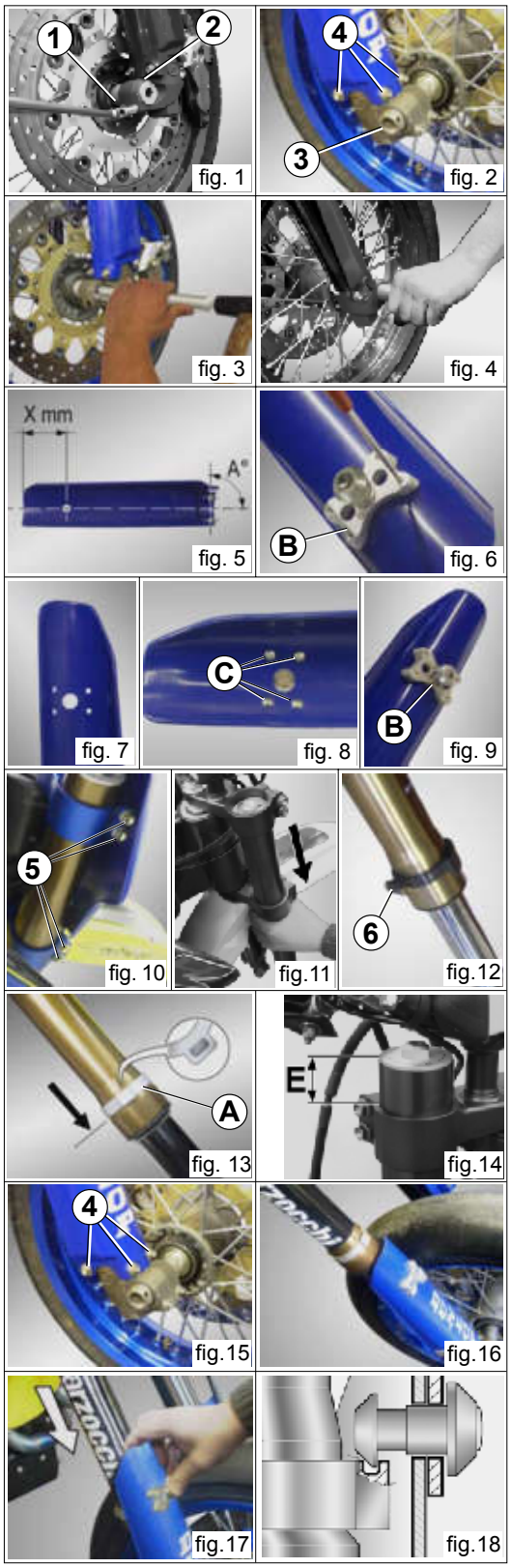
Desserrer les quatre vis (5) que bloquent la tige droit de la fourche avant et défiler cette dernière du socle et de la tête de direction.
Enlever le bague (6) de la protection de la tige qui en desserre la vis de fixation.
Chausser du haut le bague "À" sur la fourche avant et faire le couler jusqu'à le battement (fig.13), donc serrer la vis relative "D."
Remonter la tige droit de la fourche avant dans les socles et de la tête de direction en rétablissant la mesure “E” (voir le côté gauche) donc serrer les quatre vis de fixation.
Remonter la roue avant qui en opère en sens inverse au démontage.
Remonter la protection sur la tige droit donc serrer les trois vis de fixation (4 fig.15).
Baisser la fourche avant de façon à porter le bague "À" à une distance plus basse de celle du crochet "B", donc presser au fond le pivot du crochet (fig.17) et relâcher la fourche lentement avant fin à accrocher la tête du pivot dans le creux de les bagues comme représenté dans l'illustration 18.

Attention
L'usage du kit est prévu seulement pour emploi sportif.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Vor Operationen
Abnehmen des Vorderrads Ein Fußraste oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist Die vier Schrauben (1 Bild 1) zur Befestigung des Radzapfens an den Supporten der Gabelholme lösen. Blockieren und gleichzeitig die Schraube (2 Bild 1) auf der entgegengesetzen Seite lösen; schalgen auf die Zapfen (3 Bild 3) mit einer Punze in Nylon und den Zapfen aus dem Rad herausnehmen. Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.Die drei Schrauben entfernen (4 Bilder 2) von Befestigung des Schutzes der rechten Stange und dieses letzte entfernen.
Anmerkung
Bei abgezogemen Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.
Auf dem Schutz der rechten Stange ein Loch Ø 10 mm lang das Haupt Brett zur Entfernung X=80 mm von der Oberseite, dem in der Figur 5 (A°=90°) geeigneten Schema folgend; von den Geifer das Loch putzen. Den haken "B" auf der Schutz der rechten Stange wie geeignetes in die Figur 6 und ihn in dieser Position erhaltend, mit einer Spitze die Position von den vier Löchern der Schrauben auf der Schutz der rechten Stange.Dem Schutz den haken der rechten Stange und senkrecht zur Oberfläche des Schutzes die vier Löcher eine Spitze Ø 4,5 mm benutzend. Den haken auf der Schutz der rechten Stange und ihn mit den vier Weinreben "C."
Die vier Schrauben (5) den sie den rechten Stange des Vordergabel befestigen, lockern und vom Gabelbrücke dieses letzte ausfädeln und vom Lenkkopf. Den Boxring (6) von Schutz von der Stange des Vordergabel die Schraube von Befestigung lockernd, abnehmen. Fußbekleidung von das hohen der Ring "Á." auf der Vordergabel und ihn bis zum Witz (Bild 13) fließen machen, also die entsprechende Schraube "D" verschließen. Wieder den rechten Stange im Gabelbrücke und in der Lenkkopf das Maß wiederherstellend, es "E" (auf der linken Seite sehen) und die vier Schrauben von Befestigung verschließen. Wieder den Vorderrad in umgekehrt Sinn zur Zerlegung operierend, zusammensetzen. Wieder den Schutz auf der rechten Stange und die drei Schrauben von Befestigung verschließen (4 Bild 15). Niedriger den Vordergabel stellen, einem niedrigeren Maß als jenes des Hakens "B" der Ring "Á.", also drücken zu ich gründe den Bolzen des Hakens (Bild 17) und langsam den Vordergabel dünn freilassen zum Kopf des Bolzens in der Höhlung des Ring anhängen wie es wird in der Bild 18 dargestellt.
Aufmerksamken
Die Benutzung des kit ist nur im wettkämpferischen Bereich vorgesehen.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

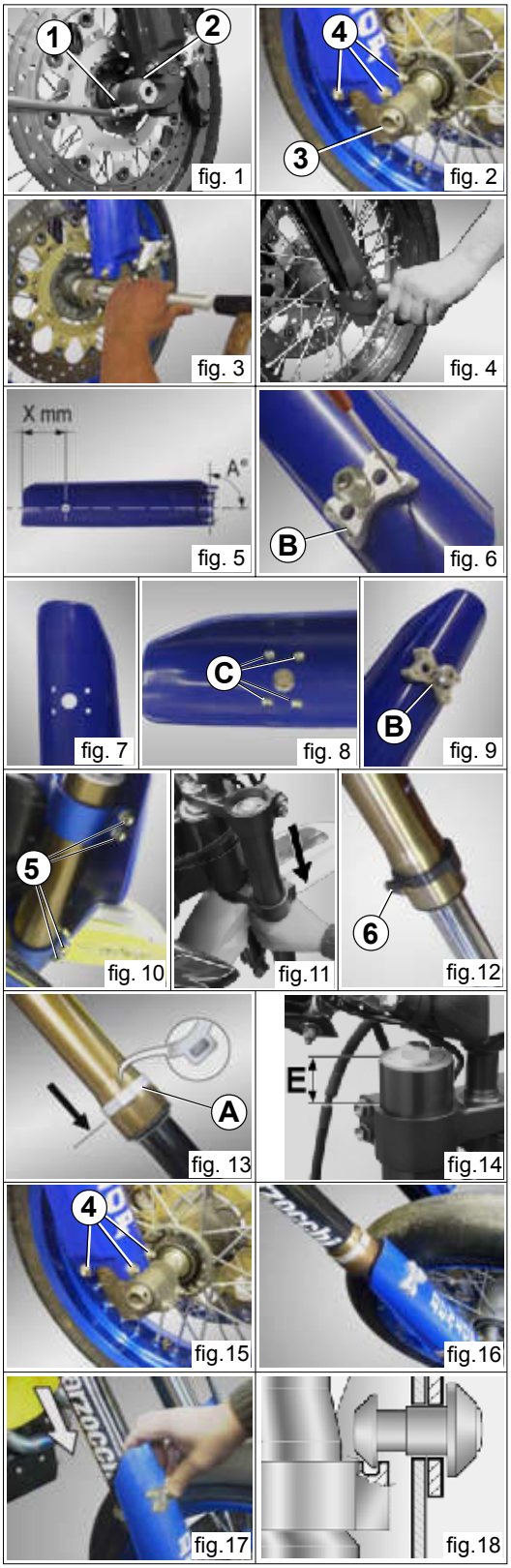
http://husqv.forumsactifs.com

Operaciones preliminares
Colocar de bajo del motor un caballete de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.
Aflojar los cuatro tornillos (1 fig.1) de fijado del perno de la rueda delantera.
Afloje los tornillos (2 fig. 1) que bloquean el perno rueda en los soportes de los vástagos de la horquilla.
Bloquee la cabeza del perno de la rueda y, al mismo tiempo, destornille el tornillo (3 fig. 2) por la parte opuesta; golpear sobre el perno con un punzón en nailon y remover el perno de la rueda.
Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.
Remover los tres tornillos (4 fig.2) de fijado de la protección del vástago derecho del horquilla y remover este último.

Nota
Cuando la rueda está desmontada, no tire la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Ejecutar sobre la protección del vástago derecho un agujero Ø 10 mm a lo largo del eje central a la distancia X=80 mm del extenso superior siguiéndolo esquema de fig. 5 (A°=90°); limpiar el agujero de las rebabas.
Insertar el gancho "B" sobre la protección del vástago como indicado en la fig.6 y, manteniéndolo en esta posición, contraseñar con el auxilio de una punta la posición de los cuatro agujeros de los tornillos sobre la protección del vástago. Sacar el gancho de la protección del vástago y ejecutar los cuatro agujeros perpendicularmente a la superficie del protección utilizando una punta de Ø 4,5 mm.
Insertar el gancho sobre la protección del vástago y fijarse en él con los cuatro tornillos "C."
Aflojar los cuatro tornillos (5) de fijado del vástago derecho del horquilla y desfilar este último de la base y del cabeza de dirección.
Sacar el anillo (6) de la protección del vástago horquilla aflojando el tornillo de fijado.
Calzar del alto el anillo "A." sobre la horquilla delantera y hacerlo correr hasta el golpe (fig.13), por lo tanto cerrar el relativo tornillo "D."
Reensamblar el vástago derecho en la base y en el cabeza de dirección restableciendo la medida "E" (ver lato izquierdo) y cerrar los cuatro tornillos de fijado.
Reensamblar la rueda delantera obrando en sentido inverso al desmontaje.
Reensamblar la protección del vástago derecho y cerrar los tres tornillos (4 fig.15).

Bajar la horquilla delantera de modo que llevar el anillo "A." a una distancia más baja de aquel del gancho "B", por lo tanto comprimir a fondo el perno del gancho (fig.17) y conceder lentamente la horquilla hasta a enganchar la cabeza del perno en el hueco del anillo como representado en la figura 18.
Atención
El empleo del kit es previsto sólo en ámbito agonístico.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

8- Kit avviamento a pedale- Kick starter kit - Kit démarrage à pédale - Kit kickstarter - Kit arranque a pedal:

14- Molla di reazione-Reaction spring-Ressort de réaction-Reaktionfeder-Resorte de reacción
15- Scodellino molla-Spring cup-Cuvette-Federsteller-Cubeta resorte
35- Ingranaggio scorrevole-Sliding gear-Engrenage coulissant- Zahnrade-Engranaje (Z=28)
36- Molla di frizione-Clutch spring-Ressort d'embrayage-Kupplungsfeder-Resorte de embrague
37- Molla richiamo pedale-Pedal spring-Ressort pédale-Feder für Anlasserpedal-Resorte pedal
38- Rosetta di rasamento-Thrust washer-Rondelle d'epaulement-Scheibe-Arandela (0,4 mm)
39- Distanziale-Spacer-Entretoise-Distanzstück-Separador
40- Ingranaggio di rinvio-Idling gear-Engrenage de renvoi-Zahnrade-Engranaje (Z=30)
41- Rosetta di rasamento-Thrust washer-Rondelle d'epaulement-Ausgleichsscheibe-Arandela (0,5 mm)
42- Pedale avviamento-Kick start pedal-Pédale de démarrage-Anlasserpedal-Pedal de arranque
43- Mozzetto pedale-Pedal hub-Moyeau pédale-Nabe für Anlasserpedal-Cubo pedal
44- Molla-Spring-Ressort-Feder codice-Resorte
45- Anello OR-O Ring-Bague OR-O Ring-Anillo OR
46- Vite-Screw-Vis-Schraube-Tornillo
47- Sfera-Ball- Bille-Kugel-Esfera (7/32")
48- Vite fiss. pedale-Pedal fastening screw-Vis de fixation pédale-Anlasserpedalschraube-Tornillo de fijado pedal
49- Rosetta-Washer-Rondelle-Scheibe-Arandela
50- Anello di tenuta-Seal ring -Bague d'étanchéité-Dichtungsring-Anillo de retención (ø16x25x4 mm)
51- Alberino avviamento-Kick start pedal shaft-Arbre de démarrage-Kickstarterwelle-Eje arranque

OPERAZIONI PRELIMINARI: scollegare la batteria dall'impianto elettrico (pag.E.4), eliminare l'olio motore (pag. D.29) e rimontare il tappo scarico olio (chiave a brugola da 8 mm; serrare a 25 Nm). Con chiave a brugola da 6 mm, rimuovere il perno (A) di fissaggio del pedale freno posteriore.
NOTA: Per effettuare le operazioni descritte, non è necessario rimuovere il motore dal motociclo.

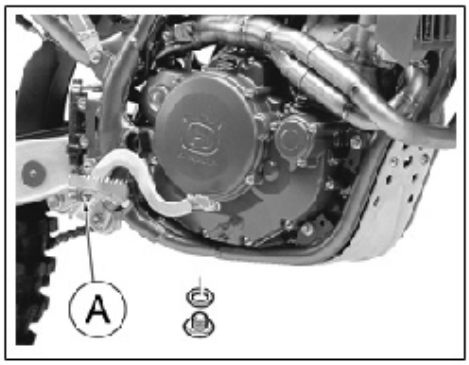
PRELIMINARY OPERATIONS : disconnect the battery from the electrical system (page E.4), drain the engine oil (page D.29) and reassemble the engine oil drain plug (8 mm allen wrench; tighten at 25 Nm-18.5 ft/lb). Using a 6 mm allen wrench, r emove the rear brake control pedal bolt.
NOTE: To effect the above mentioned operations, it is not necessary to remove the engine from the motorcycle.

OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES: détacher la batterie de l'installation électrique (pag.E.4), éliminer l'huile moteur (pag. D.29) et remonter le bouchon huile déchargé (clé de 8 mm; serrer aux 25 Nm). Avec clé de 6 mm, enlever le pivot (A) de fixation de la pédale freine arrière.
NOTE: Pour effectuer les opérations décrites, il n'est pas nécessaire d'enlever le moteur du motocycle.

VOR OPERATIONEN: Abnehmen die Batterie von der elektrischen Installation (Seite E.4), das Öl des Motors (Seite D.29) ausschalten und wieder den Pfropfen zusammensetzen von ich entlade Öl (Schlüssel von 8 mm; zu 25 Nm den Pfropfen verschließen). Mit Schlüssel von 6 mm, die Stütze (A) von Befestigung vom Pedal der Hinter Bremse entfernen.
NOTE: Um die beschriebenen Operationen vorzunehmen, ist er nicht notwendig dem Motorrad den Motor zu entziehen.

OPERACIONES PRELIMINARES: desconectar la batería de la instalación eléctrica (pag.E.4), eliminar el aceite motor (pág. D.29), y reensamblar el tapón de descarga (llave de 8 mm; cerrarl a 25 Nm). Con llave de 6 mm, remover el gozne (A.) de fijado del pedal freno trasero.
NOTA: Para efectuar las operaciones descritas, no es necesario remover el motor del motociclo.



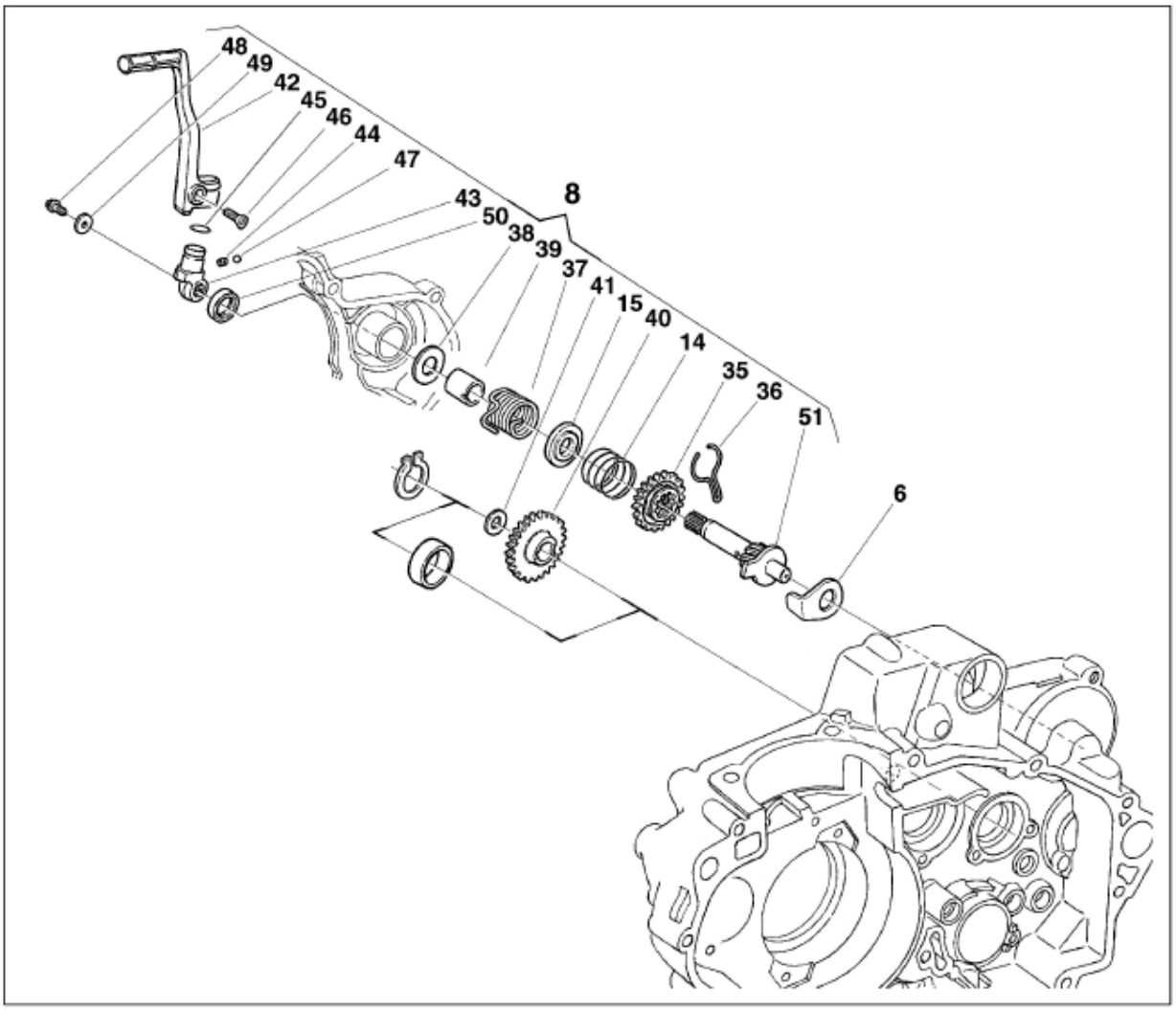


Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

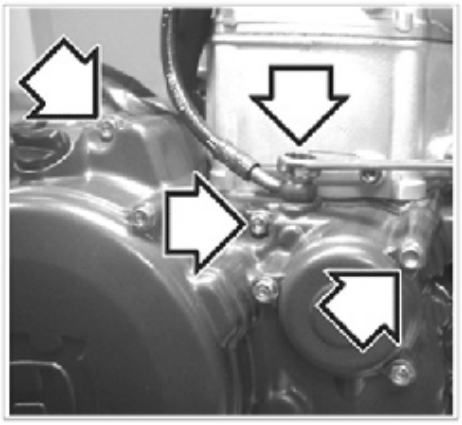


42 * : 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Togliere il raccordo della tubazione olio sul coperchio carter destro (chiave da 13 mm). Rimuovere le 12 viti di fissaggio coperchio (chiave da 8 mm), il coperchio e la relativa guarnizione. Rimuovere il tappo (A) dal coperchio con l'ausilio di un punzone ed installare l'anello di tenuta (50).

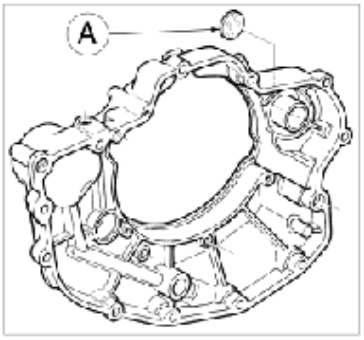
Remove oil line bolt on R.H. crankcase cover (13 mm wrench). Remove 12 cover fastening screws (8 mm wrench), cover and gasket. Use a punch to remove the brass plug cap (A) and install oil seal (50).

Enlever le raccord de la canalisation de l’huile sur le couvercle du carter droit (clé de 13 mm). Enlever les 12 vis de fixation du couvercle (clé de 8 mm), le couvercle et la garniture relative. Enlever le bouchon (A) du couvercle avec le secours d’un poinçon et installer la bague de retenue (50).



Der Anschluss von der Rohrleitung des Öles abnehmen stellt auf dem Deckel des rechten Kurberlgehause (Schlüssel von 13 mm). Die 12 Schrauben von Befestigung des Deckels entfernen (Schlüssel von 8 mm), der Deckel und die entsprechende Verzierung. Vom Deckel den Pfropfen (A) eine Punze benutzend, und des dichtring (50) installieren.

Sacar el empalme del tubo del aceite sobre la tapa del cárter derecho (llave de 13 mm). Remover los 12 tornillos de fijado de la tapa (llave de 8 mm), la tapa y la relativa guarnición. Remover el tapón (A) del tapa con el auxilio de un punzón y instalar el anillo de retención (50).



Togliere le molle frizione (chiave a brugola da 5 mm), lo spingidischi, il gruppo dischi ed il perno comando frizione.

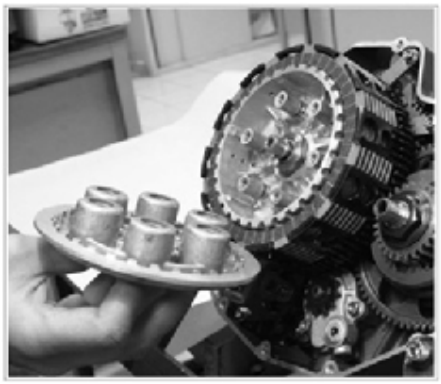
Remove: clutch springs (5 mm allen wrench), clutch pressure plate, disc assembly and clutch control release pin.

Enlever les ressorts d’embrayage (clé de 5 mm), le pousse disques, le groupe disques et le pivot commande d’embrayage.

Abnehmen: die Schrauben von den Federn der Kupplung (Schlüssel von 5 mm), den Scheibenstossteller, die Kupplungsscheiben und die Stütze der Kupplung.

Sacar los resortes embrague (llave de 5 mm), el plato emouya discos, el grupo discos y el gozne mando embrague.







Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

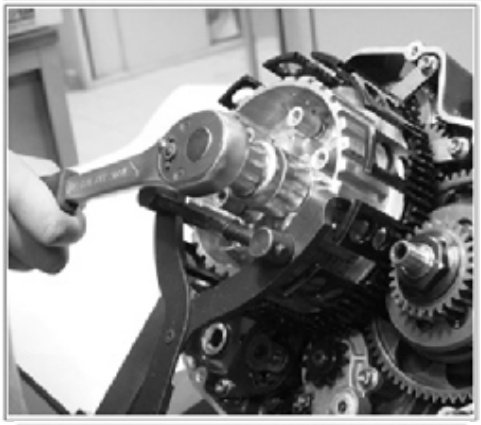
http://husqv.forumsactifs.com

Raddrizzare la linguetta di sicurezza della rosetta e rimuovere il dado del mozzo frizione (utilizzare una chiave a tubo da 27 mm e l’attrezzo 8000 79015). Rimuovere la rosetta di sicurezza, il mozzo portadischi, la rosetta scanalata e la campana frizione.



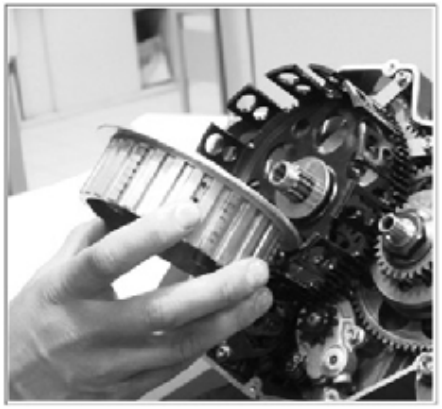
Lift washer locking tab and remove clutch hub nut (27 mm socket and tool code no. 8000 79015). Remove lock washer, clutch hub, grooved washer and clutch disc housing.

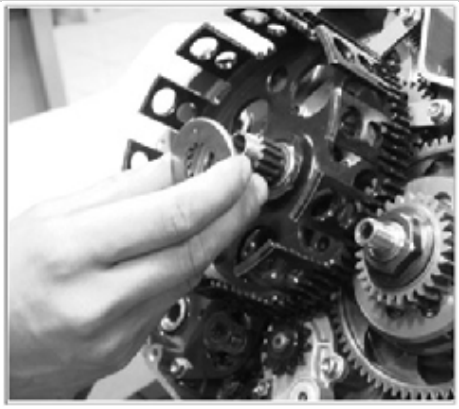
Redresser la languette de sûreté de la rondelle et enlever l’ecrou de le moyeu embrayage (utiliser une clé au tuyau de 27 mm et l’outil 8000 79015). Enlever la rondelle de sûreté, le moyeu porte-disques, la rondelle cannelée et la cage embrayage.



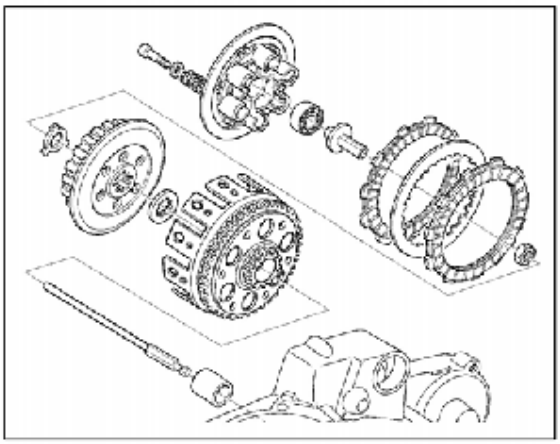
Die Scheibe gerademachen, die Mutter (Schlüssel von 27 mm) das Werkzeug Zerlegung Kupplung benutzend (Code Nr 8000 79015), entfernen. Die Scheibe, die Kupplungstrommel, die Zahn Scheibe, und den Kupplungskorb entfernen.

Enderezar la lengüeta de seguridad de la arandela y remover la tuerca del cubo de l’embrague (utilizar una llave a tubo de 27 mm y el herramienta 8000 79015). Remover la arandela de seguridad, el cubo porta discos, la arandela estriada y la campana de l’embrague.



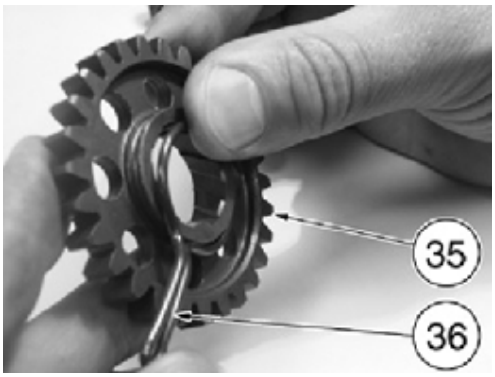






Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



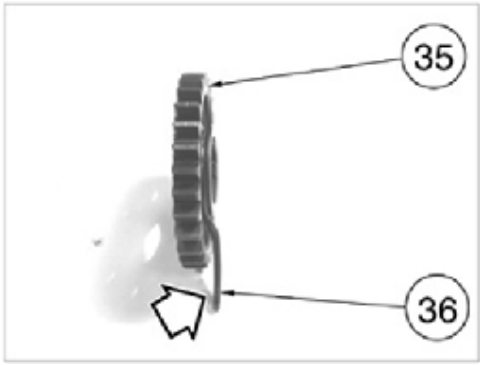
Montare sull’ingranaggio (35) la molla di frizione (36) posizionandola come mostra la figura.

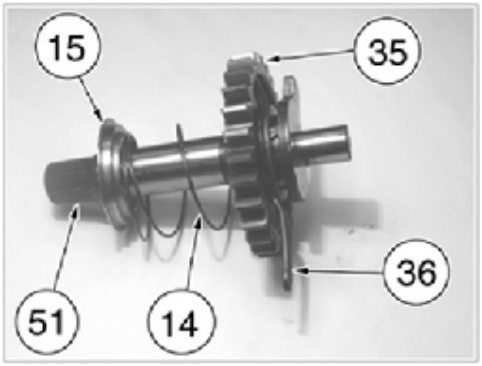
Assemble the new clutch spring (36) on gear (35): place it as shown on picture.

Monter sur l’engrenage (35) le ressort de friction (36) en la positionnant comme il montre l’illustration.

Auf dem Getriebe (35) die Feder von Kupplung (36) montieren sie wie Ausstellung die Figur positionierend.

Montar sobre el engranaje (35) el resorte de fricción (36) posicionándolo como enseña la figura.





Montare l’ingranaggio (35) completo di molla (36) sull' alberino (51), quindi la molla di reazione (14) e lo scodellino (15).

Assemble: gear (35) assy. with spring (36) on starter shaft (51) then spring (14) and spring cup (15).

Monter l’engrenage (35) complet de ressort (36) sur l’arbre (51), donc le ressort de réaction (14) et le cuvette (15).

Montieren: auf die Welle (51) das Getriebe (35) vollständig von Feder (36) dann die Feder (14) und der Teller (15).

Montar el engranaje (35) completo de resorte (36) sobre el eje (51), por lo tanto el resorte de reacción (14) y la cubeta (15).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

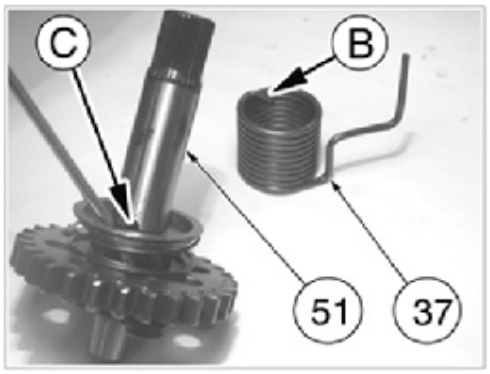
Montare sul nuovo gruppo la molla di ritorno (37) agganciandone la parte terminale (B) nell’apposito foro (C) sull’alberino (51).

Assemble return spring (37) on new shaft assy. and hook terminal side (B) in hole (C) on the shaft (51).

Monter sur le nouveau groupe le ressort de retour (37) en accrochant la partie terminale (B) dans le trou (C) sur l’ arbre (51).

Auf der neuen Gruppe die Feder (37) montieren und dem End Teil (B) im dazu bestimmen Loch (C) auf die Welle (51) anhängend.

Montar sobre el nuevo grupo el resorte de vuelta (37) enganchando de ello la parte terminal (B) en el adecuado agujero (C) sobre el eje (51).



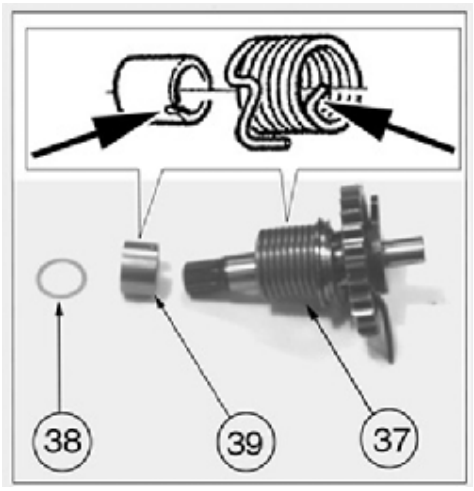
Montare il distanziale (39) con scanalatura: la parte scanalata deve essere montata sulla parte terminale della molla (37). Montare infine la rosetta di rasamento (38) con spessore 0,4 mm.

Assemble the spacer (39) with groove: place grooved side on terminal side of spring (37). Assemble thrust washer (38) (0,4 mm thickness).

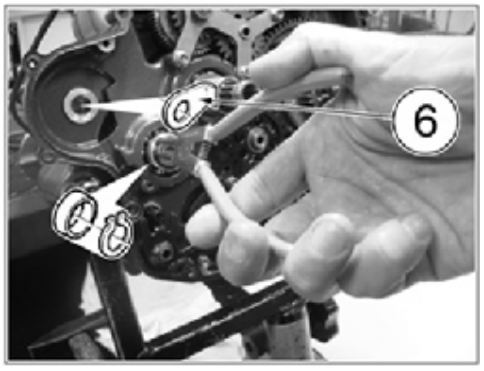
Monter l’entretoise (39) avec cannelure: la partie cannelée doit être montée sur la partie terminale du ressort (37). Finalement monter la rosette d’epaulement (38) avec épaisseur 0,4 mm.

Die Distanzstück (39) montieren: der Distanzstück ausgekehlte Teil muß auf dem End Teil der Feder (37) montiert werden. Schließlich die Ausgleichscheibe (38) mit Dicke 0,4 mm.

Montar el separador (39) con estría: la parte estriada tiene que ser montada sobre la parte terminal del resorte (37). Montar por fin la arandela (38) con espesor 0,4 mm.

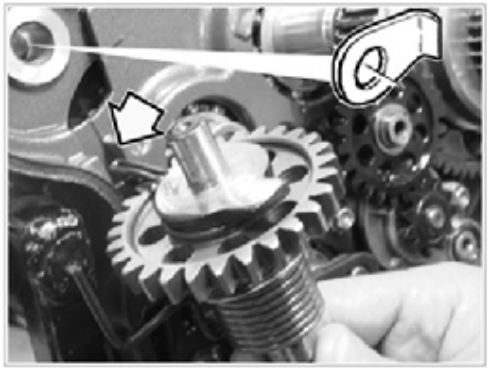


Togliere l'anello elastico ed il distanziale e posizionare la piastrina (6) prima di montare il gruppo albero completo.
Remove the circlip and the spacer then place the plate (6) before the shaft assy. assembling.
Enlever la bague élastique et l’entretoise et positioner la plaque (6) avant de monter le groupe arbre complet.
Die Sprengring und die Distanzstück abnehmen; die Platte (6) positionieren bevor der Gruppe Welle montieren.
Sacar el anillo elástico y el separador y posicionar la plaquita (6) antes de montar el grupo eje completo.

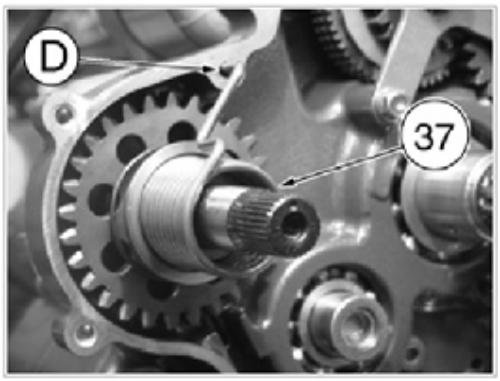


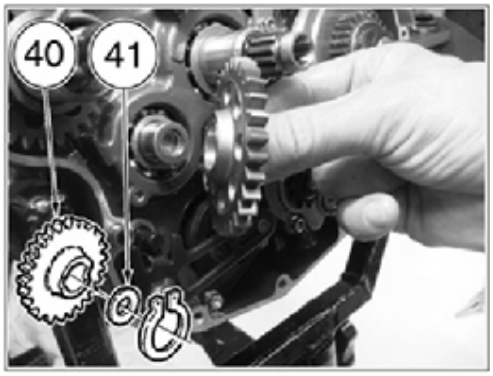
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

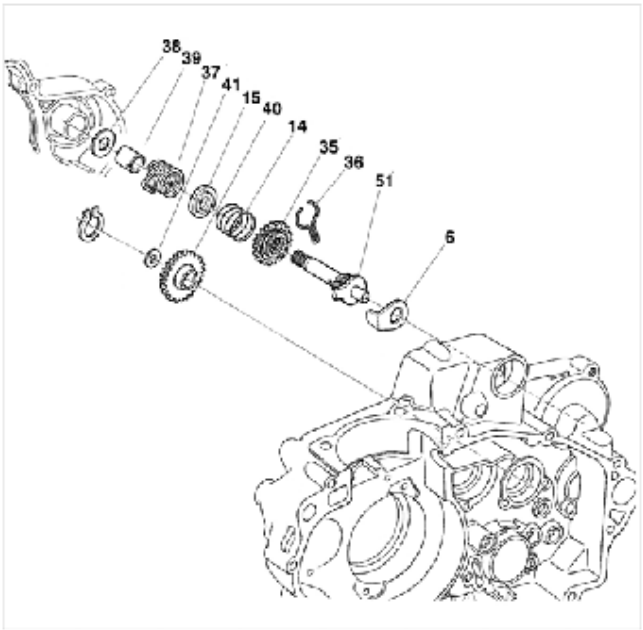


Montare il gruppo albero completo inserendo prima la molla di frizione nell'apposita sede, quindi l'albero nel foro della piastrina ed agganciando infine la molla (37) nel foro (D).
Assemble the shaft assy.: first insert clutch spring in the seat then the shaft into the plate hole and the hook return spring in crankcase hole (D).
Monter le groupe arbre en insérant premier le ressort de friction dans le siège spécial ensuite l'arbre dans le trou de la plaque et puis en accrochant le ressort (2) dans le trou (D).
Montieren: Gruppe Welle, Premiere die Feder von Kupplung im dazu bestimmen Sitz einsteckend, also der Welle ins Lock des Plätte und dann der Feder (2) im Loch (D) anhängend.
Montar el grupo eje insertando primero el resorte de fricción en la adecuada sede luego el eje en el agujero de la plaquita y enganchando luego el resorte (2) en el agujero (D).





Montare l'ingranaggio di rinvio (40), la rosetta (41) e l'anello elastico.
Assemble idling gear (40), washer (41) and circlip.
Monter l’engrenage du renvoi démarrage à pédale (40), la rondelle (41) et la bague d’arrêt.
Montieren: die Zähnrader der Verschiebung Anlasser (40), der Scheibe (41) und die Stopring.
Montar el engrenaje del rinvio arranque (40), la arandela (41) y el anillo de retención.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

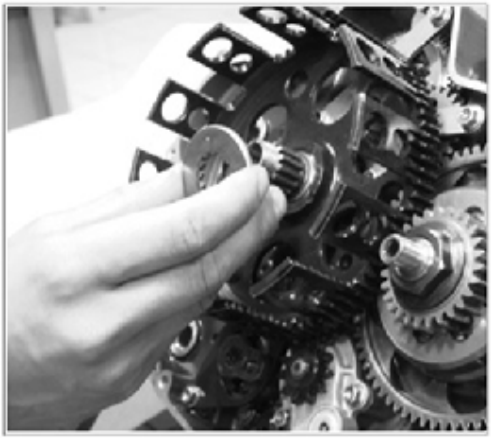
http://husqv.forumsactifs.com

Rimontare la campana frizione, la rosetta scanalata, il mozzo portadischi, la rosetta di sicurezza ed il relativo dado (utilizzare una chiave a tubo da 27 mm e l’attrezzo 8000 79015; serrare a 75 Nm-7,5 kgm-55 ft/lb). Ricordarsi di piegare sul dado la linguetta della rosetta di sicurezza.



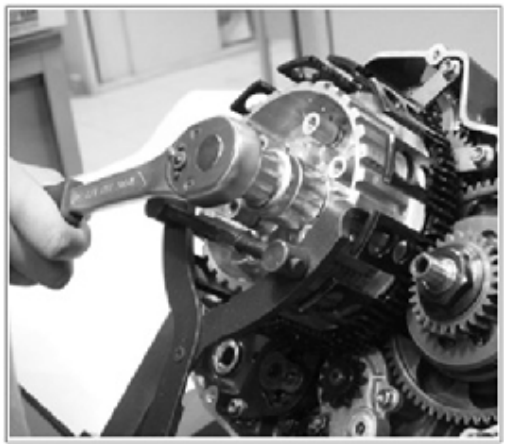
Reassemble: clutch disc housing, grooved washer, hub, lock washer and fastening nut (27 mm socket and tool code no. 8000 79015; tighten at 75 Nm-7,5 kgm-55 ft/lb). Remember to bend locking tab over nut when tight.

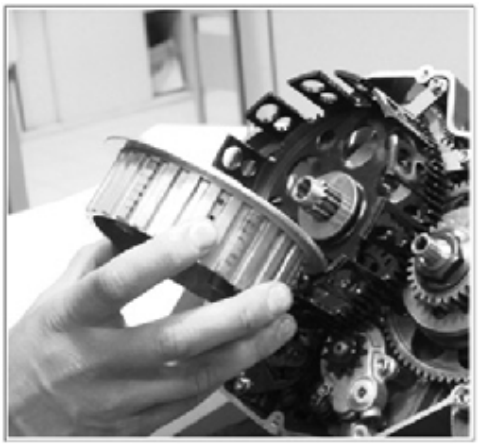
Remonter la cage embrayage, la rondelle cannelée, le moyeu porte-disques, la rondelle de sûreté et l’ecrou relatif (utiliser une clé au tuyau de 27 mm et l’outil 8000 79015; serrer aux 75 Nm-7,5 kgm-55 ft/lb). Se rappeler de plier sur l’ecrou la languette de la rondelle de sûreté.



Montieren: der Kupplungkorb, die Zahn Scheibe, der Kupplungscheibenhalternabe, die Scheibe Sicherheits und die Mutter (Schlüssel von 27 mm und Werkzeug Code Nr 8000 79015; 75 Nm-7,5 kgm-55 ft/lb). Die Federkeil von die Scheibe auf die Mutter biegen.

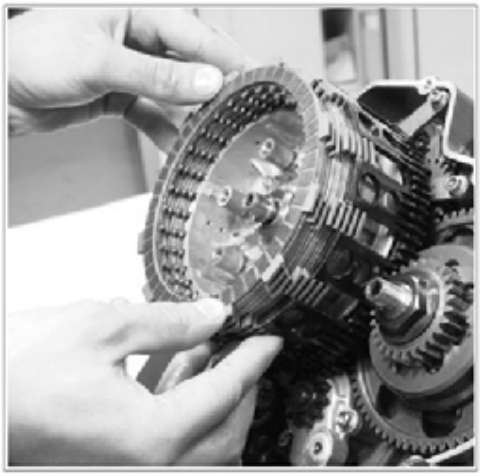
Reensamblar la campana embrague, la arandela estriada, el cubo porta discos, la arandela de seguridad y la relativa turca (utilizar una llave a tubo de 27 mm y el herramienta 8000 79015; cerrarles a 75 Nm-7,5 kgm-55 ft/lb). Acordarse de doblar sobre la tuerca la lengüeta de la arandela de seguridad.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



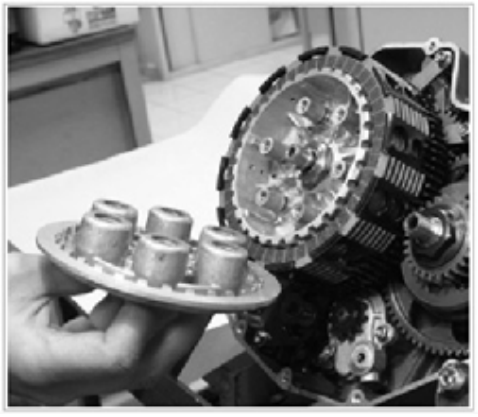
Rimontare i dischi, il piatto spingidischi e le molle.

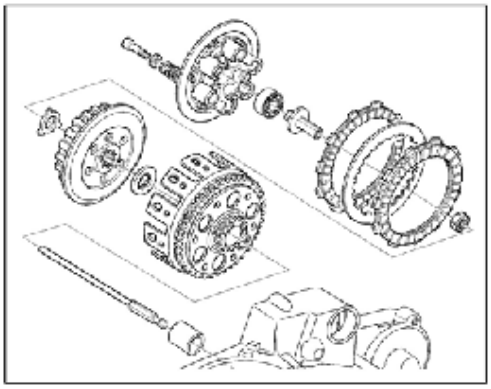
Reassemble clutch discs, pressure plate and springs.

Monter les disques, le pousse disques et les ressorts.

Wieder Zusammensetzen: die Kupplungsscheiben, der Kupplungdruckplatte und die Federn.

Montar los discos, el plato emouya discos y los resortes.







Serrare le viti delle molle procedendo in senso incrociato e gradualmente (chiave a brugola da 5 mm: 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Tight the clutch springs screws whilst following a cross-over pattern and in steps (5 mm allen wrench: 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Serrer les vis de les ressorts en sens croisé et graduellement (clé de 5 mm: 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Schrauben die Schrauben der die Federn (Schlüssel 5 mm: 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

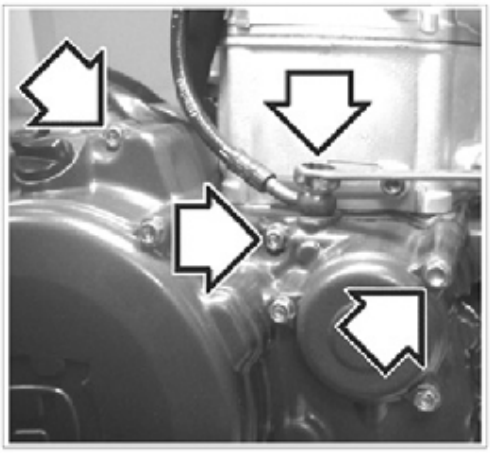
Cerrar los tornillos de los resortes en sentido cruzado y gradualmente (llave de 5 mm: 8 Nm-0,8 Kgm- 5.8 ft/lb).

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Rimontare la guarnizione del coperchio carter destro, rimontare il coperchio e serrare le 12 viti a 8 Nm (chiave da 8 mm). Rimontare il raccordo della tubazione olio sul coperchio carter destro (chiave da 13 mm; serrare a 15 Nm-1,5 kgm-11 ft/lb).



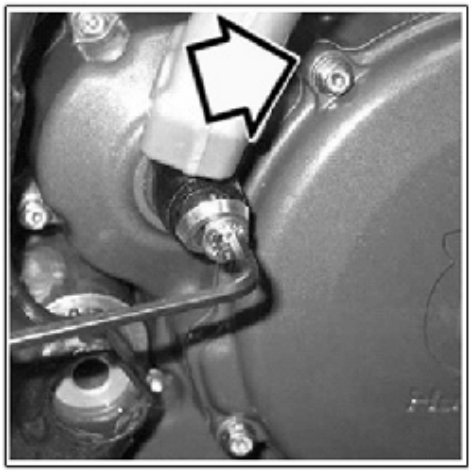
Reassemble R. H. crankcase cover gasket, reassemble cover and tighten 12 fastening screws at 8 Nm-6 ft/lb (8 mm wrench). Reassemble oil line bolt on crankcase cover (13 mm wrench; tighten at 15 Nm-1,5 kgm-11 ft/lb).

Remonter la garniture du couvercle carter droit, remonter le couvercle et serrer les 12 vis aux 8 Nm (clé de 8 mm). Remonter le raccord de la canalisation j’huile sur le couvercle carter droit (clé de 13 mm; serrer aux 15 Nm-1,5 kgm-11 ft/lb).

Die dichtung des Deckel des rechten Kurberlgehause, der Deckel wieder zusammensetzen und die 12 Schrauben verschließen (Schlüssel von 8 mm; 8 Nm). Der Anschluss von der Rohrleitung des Öles auf dem Deckel des rechten Kurberlgehause wieder zusammensetzen (Schlüssel von 13 mm; 15 Nm-1,5 kgm-11 ft/lb).

Reensamblar la guarnición de la tapa cárter derecho, reensamblar la tapa y cerrar los 12 tornillos a 8 Nm (llave de 8 mm). Reensamblar el empalme de la tubería en aceite sobre la tapa cárter derecho (llave de 13 mm; cerrarles a 15 Nm-1,5 kgm-11 ft/lb).

Rimontare il pedale avviamento e controllare che, in condizione di riposo, non appoggi sul coperchio (chiave a brugola da 4 mm; serrare a 8 Nm-0,8 kgm-6 ft/lb).



Reassemble kick start pedal; verify that the start pedal, in rest position, does not touch the crankcase cover (4 mm allen wrench; tighten at 8 Nm-0,8 kgm-6 ft/lb).

Remonter la pédale démarrage et contrôler que, en condition de repos, le même n’appuie pas sur le couvercle (clé au brugola de 4 mm; serrer aux 8 Nm-0,8 kgm-6 ft/lb).

Die Anlasserpedal wieder zusammensetzen und kontrollieren, daß, in Bedingung von Ruhe, die Anlasserpedal berührt keinen der Deckel nicht (Schlüssel von 4 mm; 8 Nm-0,8 kgm-6 ft/lb).

Reensamblar el pedal arranque y controlar que, en condición de descanso, el mismo no apoya en la tapa (llave de 4 mm; cerrar a 8 Nm-0,8 kgm-6 ft/lb).

Controllare che il pedale si muova liberamente.



Check that the pedal works and returns freely.

Contrôler que la pédale se remue librement.

Kontrollieren, daß die Anlasserpedal es bewegt frei.

Controlar que el pedal se mueva libremente.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



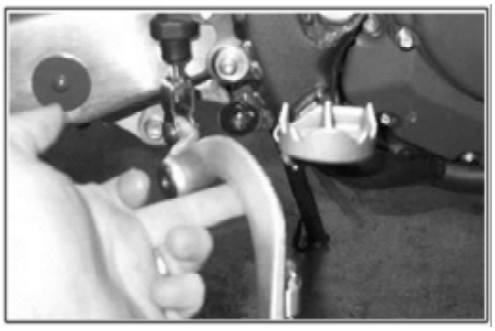
Versare nel motore 1,30 l. di olio AGIP RACING 4T (10W-60).

Pour the proper oil amount in the crankcase (1,30 l.-1.14 Imp. Quarts- 1.37 U.S. Quarts of AGIP RACING 4T/ 10W-60).

Verser dans le moteur 1,30 l. d'huile AGIP RACING 4T (10W-60).

Im Motor gießen 1,30 Liter Öl AGIP RACING 4T (10W-60).

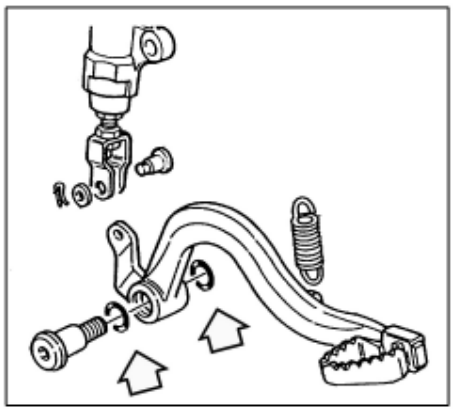
Verter en el motor 1,30 l. de aceite AGIP RACING 4T (10W-60).



Rimontare il pedale del freno posteriore (brugola da 6 mm e serrare il perno a 42 Nm-4,2 kgm-31ft/lb+LOCTITE 243).
Verificare che siano montati anche i 2 anelli OR. Controllare il livello (A) del fluido freno nella vaschetta.

Reassemble the rear brake control pedal (6 mm allen wrench; tighten fastening bolt at 42 Nm-4,2 kgm-31ft/lb+LOCTITE 243).
Check that O-Rings are in place. Check the brake fluid level (A) in the tank.

Remonter la pédale du frein arrière (clé de 6 mm et serrer le pivot aux 42 Nm-4,2 kgm-31ft/lb+LOCTITE 243).
Vérifier qu'ils soient montés les 2 bagues OR. Contrôler le niveau (A) du fluide frein dans le reservoir.



Wieder das Pedal der Hinter Bremse zusammensetzen (Schlüssel von 6 mm; 42 Nm-4,2 kgm-31ft/lb+LOCTITE 243).
Auch prüfen, daß es die zwei O-Ring montierte. Den Stand (A) von der Flüssigkeit der Bremse im Becken kontrollieren.

Reensamblar el pedal del freno trasero (llave de 6 mm y cerrar el gozne a 42 Nm-4,2 kgm-31ft/lb+LOCTITE 243).
Averiguar que también sean montados los 2 anillos OR. Controlar el nivel (A) del fluido freno en el depósito.



Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Ricollegare la batteria all’impianto elettrico (E.14) e verificare nuovamente il corretto funzionamento del pedale di avviamento (B).

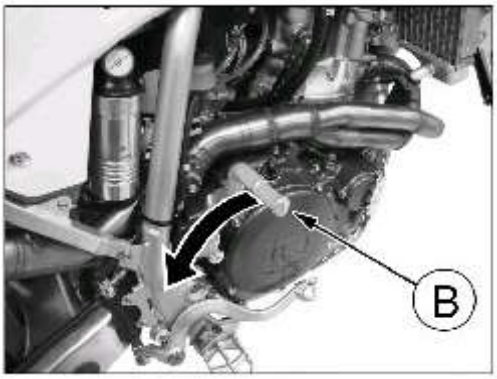


Connect the battery to electric system (E.14) and test kick start pedal (B).

Relier la batterie à l’installation électrique (E.14) et vérifier le fonctionnement correct de la pédale (B) de démarrage de nouvea.

Zur elektrischen Installation die Batterie wiedervereinigen (E.15) und wieder das korrekte Funktionieren von die Anlasserpedal (B).

Relacionar la batería a la instalación eléctrica (E.15) y averiguar de nuevo el correcto funcionamiento del pedal de arranque (B).



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

ISTRUZIONI MONTAGGIO “KIT ”
“KITS” ASSEMBLING INSTRUCTIONS
INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE “KIT”
AUSBILDUNGEN VON MONTAGE “KIT”
INSTRUCCIONES DE MONTAJE “KIT”

http://husqv.forumsactifs.com

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH
EMBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
HYDRAULISCHER KUPPLUNG
EMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

http://husqv.forumsactifs.com



Impianto frizione a comando idraulico P.2
Scarico liquido impianto idraulico P.4
Revisione pompa comando disinnesto frizione P.5
Spurgo impianto idraulico P.6

Hydraulic clutch system P.2
Discharge of hydraulic system fluid P.4
Overhaul of the control pump for clutch release P.5
Bleeding of the hydraulic system P.6

Système embrayage hydraulique P.3
Vidange du liquide de l'installation hydraulique P.4
Révision de la pompe de débrayage P.5
Event de l'installation hydraulique P.6

Hydraulikkupplungsystem P.3
Ablass der Hydraulikflüssigkeit P.4
Überholung der Steuerpumpe f.
Kupplungausschaltung P.5
Entlüftung der Hydraulikanlage P.7

Sistema embrague hidráulico P.3
Drenaje líquido sistema hidráulico P.4
Revisión de la bomba de accionamiento
desconexión del embrague P.5
Purga del sistema hidráulico P.7

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

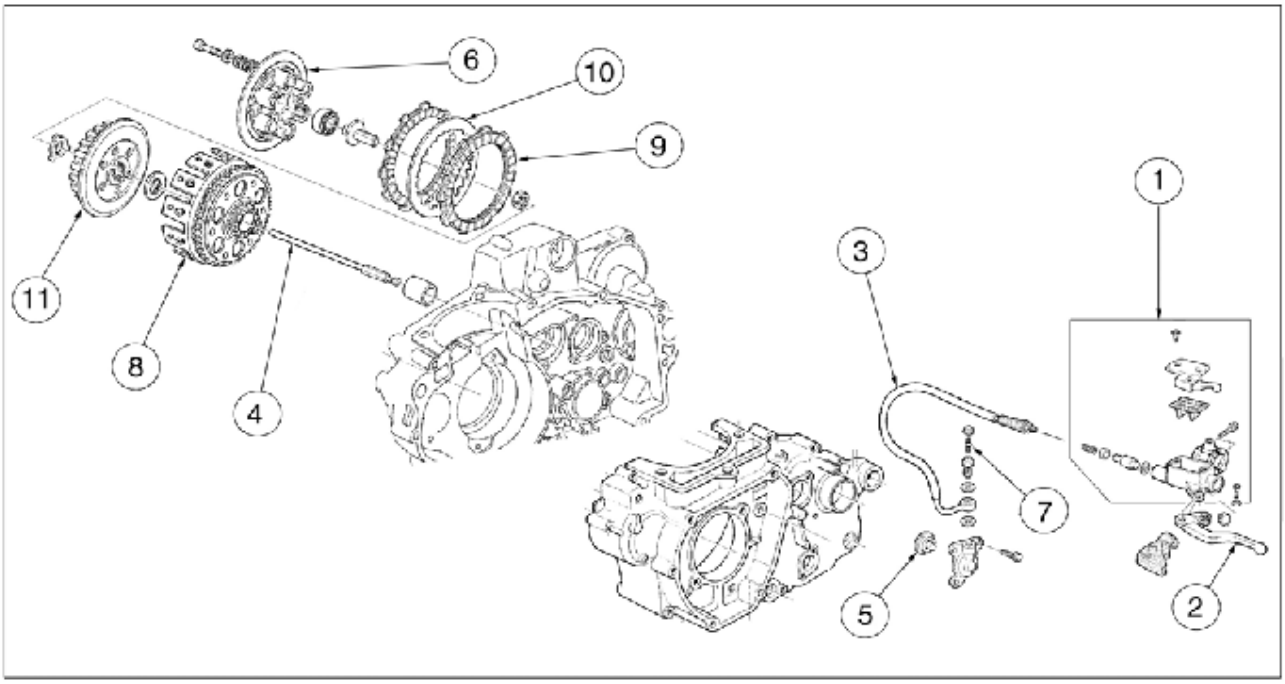
P

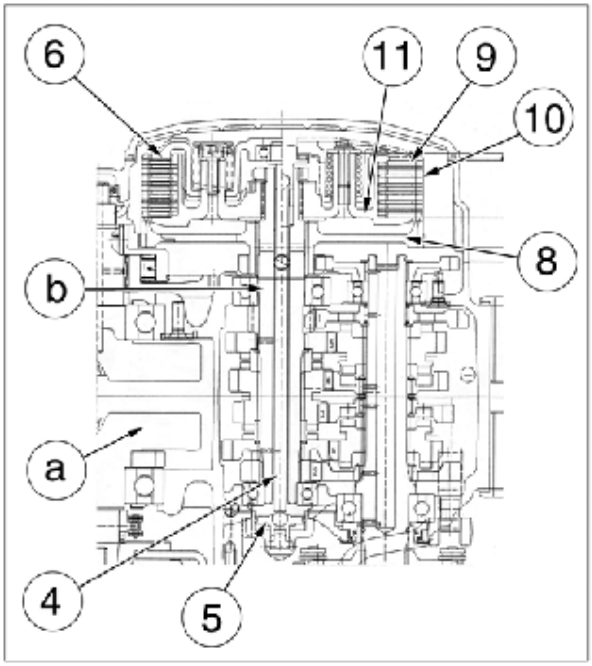
Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH
EMBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
HYDRAULISCHER KUPPLUNG
EMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

http://husqv.forumsactifs.com





Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH
EMBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
HYDRAULISCHER KUPPLUNG
EMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

http://husqv.forumsactifs.com



Impianto frizione idraulica

Il circuito idraulico è composto da una pompa, con relativo serbatoio, posta sulla sinistra del manubrio e da un pistoncino, posto nel semicarter sinistro. Il disinnesto della frizione avviene mediante il pistoncino (5) che, agendo sull'asta di comando (4), aziona lo spingidisco (6). Il moto viene trasmesso dall'albero motore (a) all'albero primario (b) del cambio mediante l'ingranaggio posto sulla campana frizione (8). La campana frizione contiene sia i dischi conduttori (9) che i dischi condotti (10) che azionano il mozzo portadischi (11) fissato sull'albero primario del cambio.

1- Pompa frizione
2- Leva di comando
3- Tubazione pompa/ pistoncino
4- Asta di comando
5- Gruppo pistoncino
6- Spingidisco
7- Raccordo spurgo fluido
8- Campana frizione con corona frizione
9- Disco conduttore
10- Disco condotto
11- Mozzo portadischi
a- Albero motore
b- Albero primario cambio

Poichè il liquido impiegato nel circuito idraulico danneggia la vernice, è necessario agire con la massima attenzione durante gli interventi sull'impianto stesso.

Hydraulic clutch system

The hydraulic system consists of a pump with its own tank, placed on handlebar L.H. side, and a small piston, placed in the L.H. engine crankcase. The clutch desengagement is effectued by the slave cylinder (5) that, acting on the push rod, move the pressure disc (6). The drive between the crankshaft (a) and the main shaft (b) of the gearbox is effected by the gear on the clutch housing (8). The clutch housing contains both the driving discs (9) and driven discs (10); the driven discs move the clutch hub (11) fastened on the gearbox main shaft.

1- Clutch master cylinder
2- Clutch control lever
3- Master cylinder/ slave cylinder hose
4- Push rod
5- Clutch slave cylinder
6- Pressure disc
7- Bleeder valve
8- Clutch housing with clutch ring gear
9- Clutch driving disc
10- Clutch driven disc
11- Clutch hub
a- Crankshaft
b- Main shaft

Since the fluid employed inside the hydraulic system can damage the paint, pay the utmost attention during every operation to the system.

Système embrayage hydraulique

Le circuit hydraulique est composé d'une pompe avec son reservoir, placé sur le côté gauche du guidon, et d'un petit piston placé dans le carter gauche. Le désembrayage est effectué par le piston (5) que, en agissant sur la tige de commande (4), il actionne le pousse-disque (6). Le mouvement est transmis par l'arbre moteur (a) à l'arbre primaire (b) de le boite de vitesses par l'engrenage qui se trouve sur la cage d'embrayage (8). La cage d'embrayage contient soit les disques conducteurs (9) que les disques conduits (10) qu'ils actionnent le moyeu porte disques (11) fixé sur l'arbre primaire de le boite de vitesse.

1- Pompe embrayage
2- Levier de commande
3- Tuyau de conn. pompe/piston
4- Tige de commande
5- Groupe piston
6- Pousse-disque
7- Raccord de vidange fluide
8- Cage embrayage avec couronne embrayage
9- Disque conducteur
10- Disque conduit
11- Moyeau porte disque
a- Arbre moteur
b- Arbre primaire

Puisque le liquide employédans le circuit hydraulique peut endommager la peinture, il faudra opérer avec beaucoup d'attention pendant les interventions sur ce même système.

Hydraulikkupplungsystem

De Hydraulikkreis besteht aus einer Pumpe mit dazugehörigem Behälter (linke Seite des Lenker) und einem im linken Gehause befindlichen Kolben, der auf den Kupplungssteuerungszapfen einwirkt. Das Ausrücken der Kupplung geschieht durch der Kolbenaggregat (5), der auf der Stellstange (4) handelnd, es betätigt der Scheibendrucker (6). Die Bewegung wird vom Antriebswelle übertragen (a) zum Hauptwelle (b) durch das Getriebe, das auf der Kupplungskorb (8) ist. Der Kupplungskorb enthält sowohl die Leitscheiben (9) der die Mitnehmerscheiben (10) die der Kupplungscheibenhalternabe betätigen (11) befestigt auf der Hauptwelle.

1- Kupplungspumpe
2- Antriebshebel
3- Pompe/Kolben Verbindungsrohr
4- Stellstange
5- Kolbenaggregat
6- Scheibendrucker
7- Ölablaßverbindung
8- Kupplungskorb mit Kupplungskranz
9- Leitscheiben
10- Mitnehmerscheiben
11- Kupplungsscheibenhalternabe
a- Antriebswelle
b- Hauptwelle

Da die im Hydraulikkreis angewendete Flüssigkeit den Lack angreift, muß man mit größter Vorsicht bei den Storungsbehebungen auf der Anlage vorgehen.

Sistema embrague hidráulico

El circuito hidráulico está compuesto por una bomba y relativo depósito, situado en la parte izquierda del manillar, y por un pistón, situado en la bancada izquierda. El desembrague ocurre a través del pistón (5) que, actuando sobre la varilla de mando (4), acciona el empuja-disco (6). El movimiento es transmitido por el eje motor (a) al eje primario (b) del cambio a través del engranaje puesto sobre la campana embrague (8). La campana embrague contiene sea los discos accionadores (9) que los discos accionados (10) que mueven el cubo porta discos (11) enclavado sobre el eje primario del cambio.

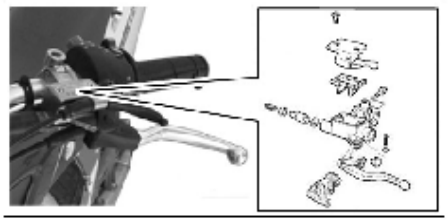
1- Bomba embrague
2- Palanca de accionamiento
3- Tubo bomba/pistón
4- Varilla desembrague
5- Grupo pistón
6- Empuja/disco
7- Empalme purga aceite
8- Campana embrague con corona embrague
9- Disco accionador
10- Disco accionado
11- Cubo porta discos embrague
a- Eje motor
b- Eje primario

Es necesario poner la máxima atencióncuando se interviene en el sistema ya que el líquido empleado en el circuito hidráulico estropea la pintura.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH
EMBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
HYDRAULISCHER KUPPLUNG
EMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

http://husqv.forumsactifs.com

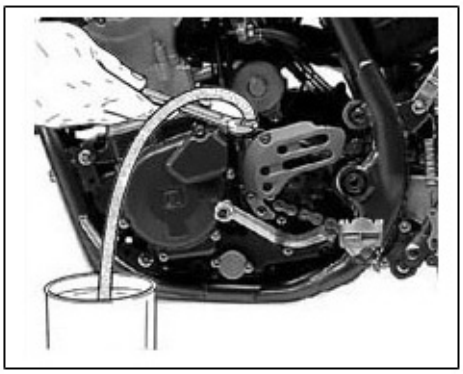


Scarico liquido impianto idraulico

Collegare alla valvola di spurgo un tubicino in plastica e svitarla di 1 o 2 giri. Togliere il coperchio e la membrana a soffietto dal serbatoio ed azionare la leva di comando fino alla totale fuoriscita del fluido.

Discharge of hydraulic system fluid

Connect a small plastic hose to the discharge valve and unscrew it by one or two turns. Remove the reservoir cover and the diaphragm and act release control lever until all fluid is discharged.



Vidange du liquide de l'installation hydraulique

Connecter un tuyau plastique à la soupape d'event et dévisser pour 1-2 tours. Enlever le couvercle et le diaphragme à soufflet du réservoir et actionner le levier de commande débrayage jusqu'à obtenir le vidange total.

Ablass der Hydraulikflüssigkeit

An das Ablassventil ein Kunststoffröhrchen anschliessen und mit ein oder zwei Umdrehungen das Ventil abschrauben. Deckel und Membrane vom Behälter lösen und den Auskupplungshebel bis zum Totalaustritt der Flüssigkeit betätigen.

Drenaje líquido sistema hidráulico

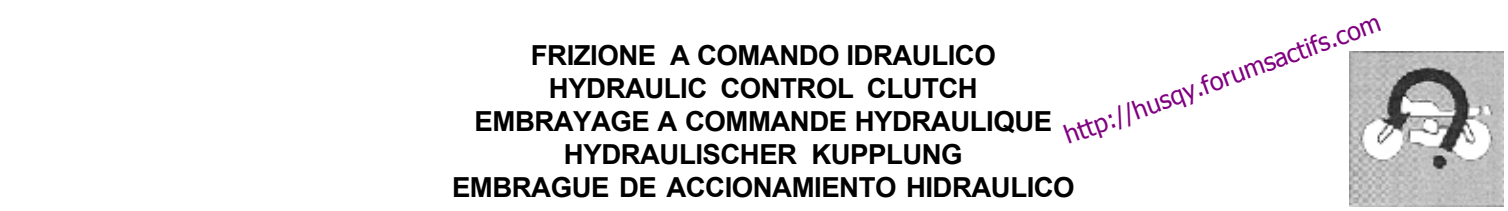
Conectar un tubo de plástico a la válvula de drenaje y oflojarla 1 ó 2 vueltas. Quitar el capuchón y la membrana de fuelle del depósito y apretar la palanca de accionamiento desembrague hasta que salga totalmente el líquido.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH
EMBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
HYDRAULISCHER KUPPLUNG
EMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

http://husqv.forumsactifs.com



Revisione pompa comando disinnesto frizione

Svuotare l'impianto, staccare la pompa dal lato sinistro del manubrio e scomporla in tutti i suoi elementi. Sostituire tutte le guarnizioni di tenuta, ricomporre la pompa e rimontarla sul manubrio. Ricollegare la tubazione ed immettere il fluido nuovo dal serbatoio; effettuare lo spurgo come descritto al a pagina P.6.

Overhaul of the control pump for clutch release

Drain the system, detach the pump from the L.H. side of the handlebar and disassemble the pump completely. Replace all gaskets, re-assemble the pump and assemble it again on the handlebar. Connect the hose and pour new fluid from the tank; bleed the system as shown on page P.6.

Révision de la pompe de débrayage

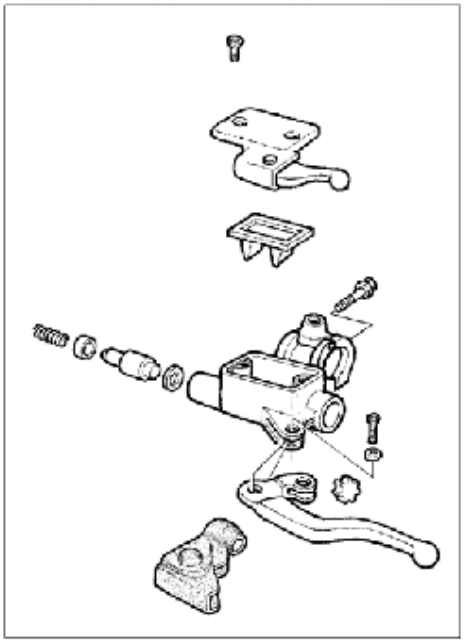
Vider l'installation, détacher la pompe du côté gauche du guidon et la démonter complètement. Remplacer tous les joints dèétancheité, remonter la pompe et l'installer de nouveau sur le guidon. Relier le tuyau et verser du fluide nouveau dans le réservoir; vidanger selon les indications données au page P.6.

Überholung der Steuerpumpe f. Kupplungausschaltung

Die Anlage entleeren, die Pumpe von der linken Seite des Lenkers abtrennen und sie in allen ihren Elementen zerlegen. Alle Dichtungen ersetzen und die Pumpe wieder zusammensetzen. Sie auf dem Lenker wiederzusammenbauen. Die Rohrleitung wieder anschliessen und den Tank mit der neuen Flüssigkeit einfüllen: die Entleerung wie im Seite P.7 beschrieben, ausführen.

Revisión de la bomba de accionamiento desconexión del embrague

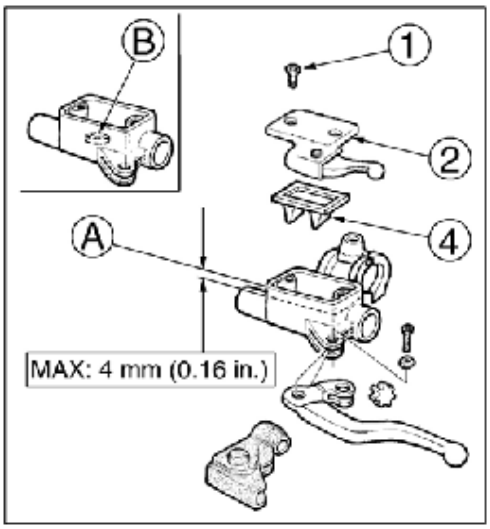
Vaciar el sistema, desconectar la bomba por el lado izquierdo del manillar y descomponer todos sus elementos. Sustituir todas las juntas de retención, volver a recomponer la boma y montarla en el manillar. Volver a unir el tubo y introducir el fluifo nuevo; purgar como se ilustra en la página P.7.



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH
EMBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
HYDRAULISCHER KUPPLUNG
EMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

http://husqv.forumsactifs.com



Spurgo impianto idraulico
Per effettuare l'operazione, operare nel modo seguente:
- togliere le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma (4);
- rimuovere il cappuccio in gomma (3) ed il nipplo di sfiato (5);
- introdurre nel foro del nipplo, con l'ausilio di una siringa, il fluido del tipo riportato nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE a pag. A.28.

: 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.

Bleeding of the hydraulic system
Proceed as follows:
- remove screws (1), cap (2) and rubber pump diaphragm (4);
- remove the rubber cap (3) and the bleeding nipple (5);
- mount a syringe in the bleeding nipple hole, then refill with fresh fluid (see LUBRICATION TABLE on page A.28).



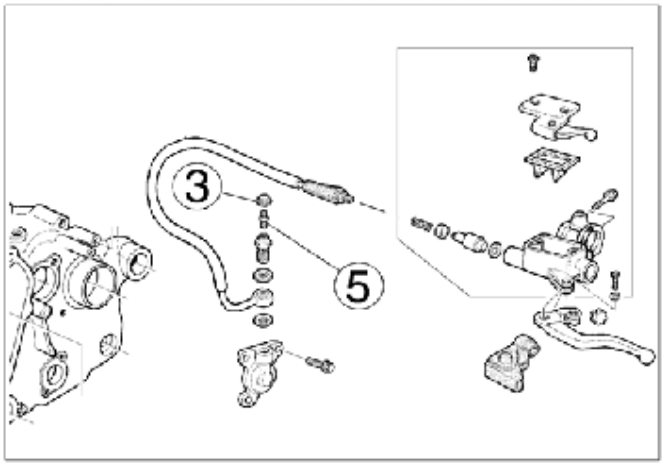
: NEVER use brake fluid.

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.

Event de l'installation hydraulique
Agir comme suit:
- ôter les vis (1), le couvercle (2) et le diaphragme pompe (4);
- ôter le capuchon (3) et le nipple de purge (5);
- mettre une seringue à place de le nipple de purge et remplie d'huile nouveau (voir TABLEAU DE GRAISSAGE à la page A.29).

: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

Remplie jusqu'à l'huile commence à sortir SANS BULLES par l'orifice inférieur (B) du la pompe de l'embrayage. Le niveau d'huile doit jamais être inférieur de 4 mm du bord supérieur (A) sur la pompe. Remonter les parties précédemment enlevées.



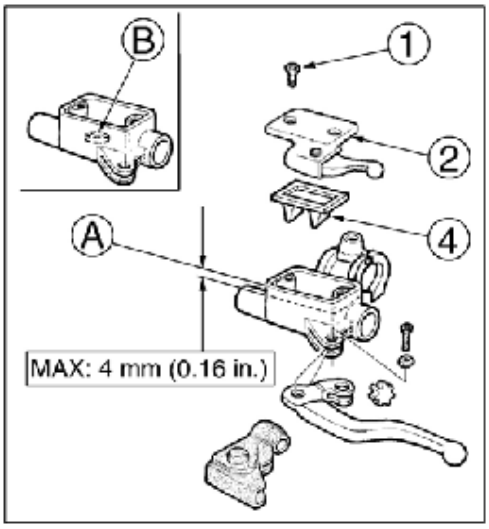
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Entlüftung der Hydraulikanlage
Zur Durchführung des Arbeitsgangs folgendermassen vorgehen:
- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg (4) abnehmen;
- Den Kappe (3) und den Entlüftungsnippel (5) entfernen;
- Statt dessen die mit Fluessigkeit (Siehe Seite A.29“SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN”).

: 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.

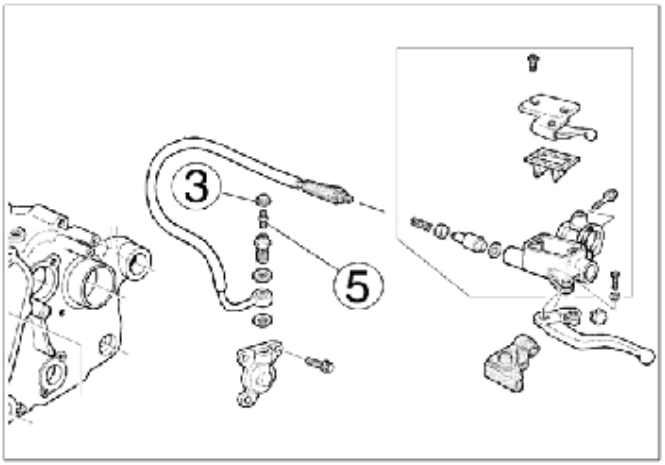


Purga del sistema hidráulico
Para efectuar dicha operación, proceder como sigue:
- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana bomba (4);
- retirar el capuchón (3) y la boquilla de sangrado (5);
- entroducir en el agujero de sangrado, por medio de una siringa, el fluido fresco (véanse la TABLA DE LUBRICACIÓ N en la pág. A.30).

: En NINGUN caso utilizar liquido de frenos.

- Efectuar la operación hasta que tanto el fluido salga SIN burrujas por el borde (B) del corpo bomba. Compruebe que el nivel del fluido no debe ser nunca inferior de 4 mm respecto al tope superior (A) del corpo bomba. Volver a montar los componentes quitados en precedencia.





Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

Q

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

PARTI OPTIONAL (TE)

1- Gruppo anelli di tenuta motore	8000 99923
3- Corona posteriore	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50)*
4- Pignone uscita cambio	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) & 8000 63830 (Z=15) 8000 63831 (Z=16)
5- Manuale di officina	8000 A4443
6- Olio forcella (lattina da 1000 cm³)	8000 80260
7- Olio ammortizzatore (lattina da 500 cm³)	8000 88231
8- Kit molla forcella+distanziale (K=4,5 N/mm)	8000 91610 §
8- Kit molla forcella+distanziale (K=4,8 N/mm)	8000 A4876 &
9- Molla ammortizzatore (K=5,2 Kg/mm)	8000 98567 §
9- Molla ammortizzatore (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 &
10- Catalogo ricambi	8000 A4444
11- Olio freni (lattina da 250 cm³)	8000 71445
12- Gruppo guarnizioni motore	8000 A4223 §
12- Gruppo guarnizioni motore	8000 A4226 &
13- Kit cablaggio RACING	8000 A1882 £

*: DI SERIE
§: DI SERIE su 250
&: DI SERIE su 450-510
£: NON per USA/CDN

OPTIONAL PARTS LIST (TE)

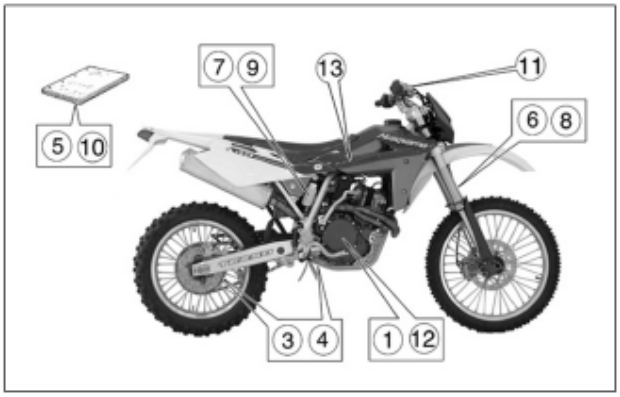
1- Engine seals kit	8000 99923
3- Rear sprocket	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50)*
4- Drive sprocket	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) & 8000 63830 (Z=15) 8000 63831 (Z=16)
5- Workshop manual	8000 A4443
6- Front fork oil (1000 cm³ container)	8000 80260
7- Rear shock absorber oil (500 cm³ container)	8000 88231
8- Front fork spring+spacer kit (K=4,5 N/mm)	8000 91610 §
8- Front fork spring+spacer kit (K=4,8 N/mm)	8000 A4876 &
9- Rear shock absorber spring (K=5,2 Kg/mm)	8000 98567 §
9- Rear shock absorber spring (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 &
10- Spare parts catalogue	8000 A4444
11- Brake fluid (250 cm³ container)	8000 71445
12- Engine basket kit	8000 A4223 §
12- Engine basket kit	8000 A4226 &
13- RACING main wiring harness	8000 A1882 £

*: STANDARD
§: STANDARD on 250 model
&: STANDARD on 450-510 models
£: NOT for USA/CDN

ELEMENTS EN OPTION (TE)

1- Groupe bague moteur	8000 99923
3- Couronne arrière	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50)*
4- Pignon sortie boîte des vitesses	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) & 8000 63830 (Z=15) 8000 63831 (Z=16)
5- Manuel d'atelier	8000 A4443
6- Huile fourche avant (bidonde 1000 cm³)	8000 80260
7- Huile amortisseur (bidonde 500 cm³)	8000 88231
8- Kit ressort fourche avant (ressort K=4,5 N/mm+ entretoise)	8000 91610 §
8- Kit ressort fourche avant (ressort K=4,8 N/mm+ entretoise)	8000 A4876 &
9- Ressort amortisseur (K=5,2 Kg/mm)	8000 98567 §
9- Ressort amortisseur (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 &
10- Catalogue pieces de rechange	8000 A4444
11- Huile freins (bidon de 250 cm³)	8000 71445
12- Joints moteur	8000 A4223 §
12- Joints moteur	8000 A4226 &
13- Kit cablage RACING	8000 A1882 £

*: STANDARD
§: STANDARD sur le modèle 250
&: STANDARD sur le modèles 450-510
£: PAS pour USA/CDN



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

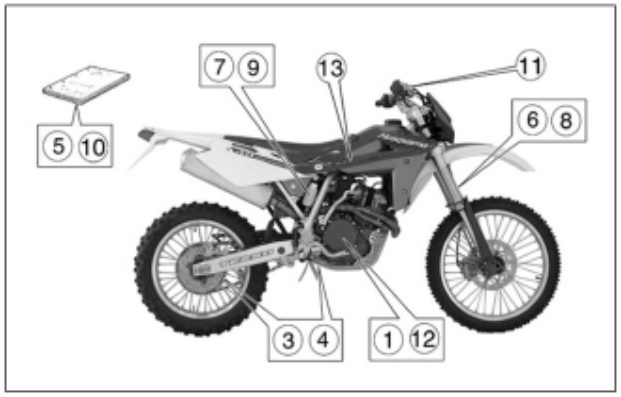


EXTRA-TEILE (TE)	
1- Dichtringgruppe Motor	8000 99923
3- Hinterer Kranz	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50)*
4- Getriebezahnrad	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) & 8000 63830 (Z=15) 8000 63831 (Z=16)
5- Werkstatt Handbuch	8000 A4443
6- Vordergabeloel (Dose 1000 cm³)	8000 80260
7- Stossdaempferoel (Dose 500 cm³)	8000 88231
8- Vordergabel Federsatz (Feder K=4,5 N/mm+Distanzstück)	8000 91610 §
8- Vordergabel Federsatz (Feder K=4,8 N/mm+Distanzstück)	8000 A4876 &
9- Stossdaempferfeder (K=5,2 Kg/mm)	8000 98567 §
9- Stossdaempferfeder (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 &
10- Ersatzteilkatalog	8000 A4444
11- Bremsenoel (Dose 250 cm³)	8000 71445
12- Motordichtungen Gruppe	8000 A4223 §
12- Motordichtungen Gruppe	8000 A4226 &
13- RACING Kabel Kit	8000 A1882 £

*: STANDARD
§: STANDARD auf dem 250 Modell
&: STANDARD auf dem 450-510 Modell
£: Keine für USA/CDN

PARTES OPCIONALES (TE)	
1. Grupo anillos motor	8000 99923
3. Corona trasera	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50)*
4. Piñón salida cambio	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) & 8000 63830 (Z=15) 8000 63831 (Z=16)
5- Manual de oficina	8000 A4443
6. Aceite horquilla delantera (bote de 1000 cm³)	8000 80260
7. Aceite amortiguador trasero (bote de 500 cm³)	8000 88231
8. Kit muelle horquilla delantera (muelle K=4,5 N/mm+separador)	8000 91610 §
8. Kit muelle horquilla delantera (muelle K=4,8 N/mm+separador)	8000 A4876 &
9. Muelle amortiguador (K=5,2 Kg/mm)	8000 98567 §
9. Muelle amortiguador (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 &
10. Catalogo piezas de repuesto	8000 A4444
11. Aceite frenos (bote de 250 cm³)	8000 71445
12. Grupo guarniciones motor	8000 A4223 §
12. Grupo guarniciones motor	8000 A4226 &
13- Kit grupo cables RACING	8000 A1882 £

*: STANDARD
§: STANDARD en el modelo 250
&: STANDARD en los modelos 450-510
£: NO por USA/CDN



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

PARTI OPTIONAL (TC)	
1. Gruppo anelli di tenuta motore	8000 99923
2. Manuale di officina	8000 A4443
3. Corona posteriore	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) && 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50) §,&
4. Pignone uscita cambio	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) 800063830 (Z=15)&,&& 8000 63831 (Z=16)
5. Gruppo guarnizioni motore	8000 A4223 §
5. Gruppo guarnizioni motore	8000 A4226 &,&&
6. Olio forcella (lattina da 1000 cm³)	8000 80260
7. Olio ammortizzatore (lattina da 500 cm³)	8000 88231
8. Kit molla forcella+distanziale (K=4,8 N/mm)	8000 98789 *
9. Molla ammortizzatore (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 *
10. Catalogo ricambi	8000 A4444
11. Olio freni (lattina da 250 cm³)	8000 71445
12. Kit avviamento a pedale	8000 A3016

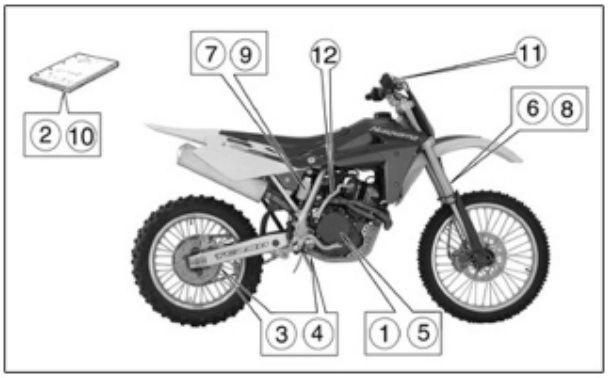
*: DI SERIE
§: DI SERIE su 250
&: DI SERIE su 450
&&: DI SERIE su 510

OPTIONAL PARTS LIST (TC)	
1. Engine seals kit	8000 99923
2. Workshop manual	8000 A4443
3. Rear sprocket	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) && 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50) §,&
4. Drive sprocket	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) 8000 63830 (Z=15)&,&& 8000 63831 (Z=16)
5. Engine gasket kit	8000 A4223 §
5. Engine gasket kit	8000 A4226 &,&&
6. Front fork oil (1000 cm³ container)	8000 80260
7. Rear shock absorber oil (500 cm³ container)	8000 88231
8. Front fork spring+spacer kit (K=4,8 N/mm)	8000 98789 *
9. Rear shock absorber spring (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 *
10. Spare parts catalogue	8000 A4444
11. Brake fluid (250 cm³ container)	8000 71445
12. Kick starter kit	8000 A3016

*: STANDARD
§: STANDARD on 250 model
&: STANDARD on 450 model
&&: STANDARD on 510 model

ELEMENTS EN OPTION (TC)	
1- 1Groupe bague moteur	8000 99923
2- Manuel d'atelier	8000 A4443
3- Couronne arrière	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) && 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50) §,&
4- Pignon sortie boîte des vitesses	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) 8000 63830 (Z=15)&,&& 8000 63831 (Z=16)
5- Joints moteur	8000 A4223 §
5- Joints moteur	8000 A4226 &,&&
6- Huile fourche avant (bidonde 1000 cm³)	8000 80260
7- Huile amortisseur (bidonde 500 cm³)	8000 88231
8- Kit ressort fourche avant (ressort K=4,8 N/mm+ entretoise)	8000 98789 *
9- Ressort amortisseur (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 *
10- Catalogue pieces de rechange	8000 A4444
11- Huile freins (bidon de 250 cm³)	8000 71445
12- Kit démarrage à pédale	8000 A3016

*: STANDARD
§: STANDARD sur le modèle 250
&: STANDARD sur le modèle 450
&&: STANDARD sur le modèle 510



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

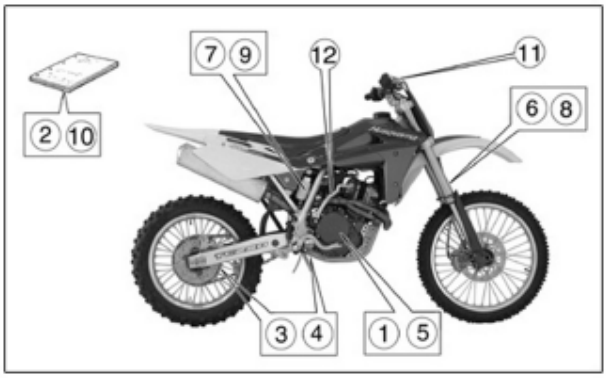
http://husqv.forumsactifs.com

PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

EXTRA TEILE (TC)		PARTES OPCIONALES (TC)	
1- 1- Dichtringgruppe Motor	8000 99923	1- Grupo anillos motor	8000 99923
2- Werkstatt Handbuch	8000 A4443	2- Manual de oficina	8000 A4443
3- Hinterer Kranz	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) && 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50) §,&	3- Corona trasera	8G00 96837 (Z=45) 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) && 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50) §,&
4- Getriebezahnrad	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) 8000 63830 (Z=15)&,&& 8000 63831 (Z=16)	4- Piñón salida cambio	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) § 8000 63829 (Z=14) 8000 63830 (Z=15)&,&& 8000 63831 (Z=16)
5- Motordichtungen Gruppe	8000 A4223 §	5- Grupo guarniciones motor	8000 A4223 §
5- Motordichtungen Gruppe	8000 A4226 &,&&	5- Grupo guarniciones motor	8000 A4226 &,&&
6- Vordergabeloel (Dose 1000 cm^3)	8000 80260	6- Aceite horquilla delantera (bote de 1000 cm^3)	8000 80260
7- Stossdaempferoel (Dose 500 cm^3)	8000 88231	7- Aceite amortiguador trasero (bote de 500 cm^3)	8000 88231
8- Vordergabel Federsatz (Feder K=4,8 N/mm+ Distanzstück)	8000 98789 *	8- Kit muelle horquilla delantera (muelle K=4,8 N/mm+separador)	8000 98789 *
9- Stossdaempferfeder (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 *	9- Muelle amortiguador (K=5,4 Kg/mm)	8000 98504 *
10- Ersatzteilkatalog	8000 A4444	10- Catalogo piezas de repuesto	8000 A4444
11- Bremsenoel (Dose 250 cm^3)	8000 71445	11- Aceite frenos (bote de 250 cm^3)	8000 71445
12- Kit Kickstarter	8000 A3016	12- Kit arranque a pedal	8000 A3016

*: STANDARD
§: STANDARD auf dem 250 Modell
&: STANDARD auf dem 450 Modell
&&: STANDARD auf dem 510 Modell

*: STANDARD
§: STANDARD en el modelo 250
&: STANDARD en el modelo 450
&&: STANDARD en el modelo 510



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

PARTI OPTIONAL (SMR)

1- Gruppo anelli di tenuta motore	8000 99923
2- Manuale di officina	8000 A4443
3- Corona posteriore	8000 A4859 (Z=42) §
	8G00 96837 (Z=45) &
	8000 96837 (Z=46)
	8A00 96837 (Z=47)
	8B00 96837 (Z=48)
	8C00 96837 (Z=49)
	8D00 96837 (Z=50)
4- Pignone uscita cambio	8000 63827 (Z=12)
	8000 63828 (Z=13)
	8000 63829 (Z=14)
	8000 63830 (Z=15) *
	8000 63831 (Z=16)
6- Olio forcella (lattina da 1000 cm³)	8000 80260
7- Olio ammortizzatore (lattina da 500 cm³)	8000 88231
8- Kit molla forcella+distanziale (K=5,0 N/mm)	8000 98803 *
9- Molla ammortizzatore (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
10- Catalogo ricambi	8000 A4444
11- Olio freni (lattina da 250 cm³)	8000 71445
12- Gruppo guarnizioni motore (250)	8000 A4223
12- Gruppo guarnizioni motore (400)	8000 A0005
12- Gruppo guarnizioni motore (450-510)	8000 A4226
14. Kit avviamento a pedale	8000 A3016

*: DI SERIE
§: DI SERIE su SMR 250-450-510
&: DI SERIE su SMR 400

OPTIONAL PARTS LIST(SMR)

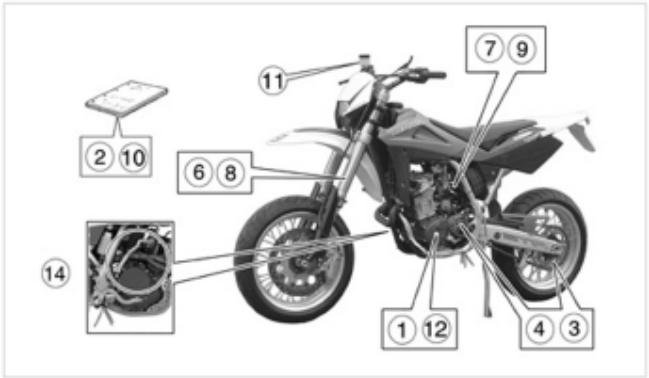
1- Engine seals kit	8000 99923
2- Workshop manual	8000 A4443
3- Rear sprocket	8000 A4859 (Z=42)
§	8G00 96837 (Z=45)
&	8000 96837 (Z=46)
	8A00 96837 (Z=47)
	8B00 96837 (Z=48)
	8C00 96837 (Z=49)
	8D00 96837 (Z=50)
4- Drive sprocket	8000 63827 (Z=12)
	8000 63828 (Z=13)
	8000 63829 (Z=14)
	8000 63830 (Z=15)
*	8000 63831 (Z=16)
6- Front fork oil (1000 cm³ container)	8000 80260
7- Rear shock absorber oil (500 cm³ container)	8000 88231
8- Front fork spring+spacer kit (K=5,0 N/mm)	8000 98803 *
9- Rear shock absorber spring (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
10- Spare parts catalogue	8000 A4444
11- Brake fluid (250 cm³ container)	8000 71445
12- Engine gasket kit (250)	8000 A4223
12- Engine gasket kit (400)	8000 A0005
12- Engine gasket kit (450-510)	8000 A4226
14. Kick starter kit	8000 A3016

*: STANDARD
§: STANDARD on SMR 250-450-510 models
&: STANDARD on SMR 400model

ELEMENTS EN OPTION (SMR)

1- Groupe bague moteur	8000 99923
2- Manuel d'atelier	8000 A4443
3- Couronne arrière	8000 A4859 (Z=42) §
	8G00 96837 (Z=45) &
	8000 96837 (Z=46)
	8A00 96837 (Z=47)
	8B00 96837 (Z=48)
	8C00 96837 (Z=49)
	8D00 96837 (Z=50)
4- Pignon sortie boîte des vitesses	8000 63827 (Z=12)
	8000 63828 (Z=13)
	8000 63829 (Z=14)
	8000 63830 (Z=15) *
	8000 63831 (Z=16)
6- Huile fourche avant (bidonde 1000 cm³)	8000 80260
7- Huile amortisseur (bidonde 500 cm³)	8000 88231
8- Kit ressort fourche avant (ressort K=5,0 N/mm+ entretoise)	8000 98803 *
9- Ressort amortisseur (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
10- Catalogue pieces de rechange	8000 A4444
11- Huile freins (bidon de 250 cm³)	8000 71445
12- Joints moteur (250)	8000 A4223
12- Joints moteur (400)	8000 A0005
12- Joints moteur (450-510)	8000 A4226
14. Kit démarrage à pédale	8000 A3016

*: STANDARD
§: STANDARD sur les modèles SMR 250-450-510
&: STANDARD sur le modèle 400



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

EXTRA TEILE (SMR)

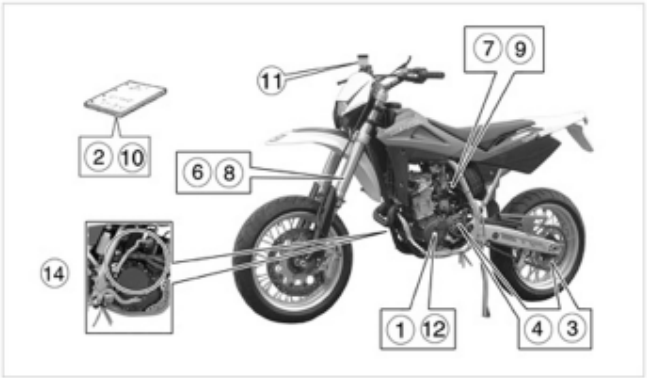
1- Dichtringgruppe Motor	8000 99923
2- Werkstatt Handbuch	8000 A4443
3- Hinterer Kranz	8000 A4859 (Z=42) § 8G00 96837 (Z=45) & 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50)
4- Getriebezahnrad	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) 8000 63829 (Z=14) 8000 63830 (Z=15) * 8000 63831 (Z=16)
6- Vordergabeloel (Dose 1000 cm³)	8000 80260
7- Stossdaempferoel (Dose 500 cm³)	8000 88231
8- Vordergabel Federsatz (Feder K=5,0 N/mm+ Distanzstück)	8000 98803 *
9- Stossdaempferfeder (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
10- Ersatzteilkatalog	8000 A4444
11- Bremsenoel (Dose 250 cm³)	8000 71445
12- Motordichtungen Gruppe (250)	8000 A4223
12- Motordichtungen Gruppe (400)	8000 A0005
12- Motordichtungen Gruppe (450-510)	8000 A4226
14. Kit Kicksatrter	8000 A3016

*: STANDARD
§: STANDARD auf dem SMR 250-450-510 Modell
&: STANDARD auf dem SMR 400 Modell

PARTES OPCIONALES (SMR)

1- Grupo anillos motor	8000 99923
2- Manual de oficina	8000 A4443
3- Corona trasera	8000 A4859 (Z=42) § 8G00 96837 (Z=45) & 8000 96837 (Z=46) 8A00 96837 (Z=47) 8B00 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50)
4- Piñón salida cambio	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) 8000 63829 (Z=14) 8000 63830 (Z=15) * 8000 63831 (Z=16)
6- Aceite horquilla delantera (bote de 1000 cm³)	8000 80260
7- Aceite amortiguador trasero (bote de 500 cm³)	8000 88231
8- Kit muelle horquilla delantera (muelle K=5,0 N/mm+separador)	8000 98803 *
9- Muelle amortiguador (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
10- Catalogo piezas de repuesto	8000 A4444
11- Aceite frenos (bote de 250 cm³)	8000 71445
12- Grupo guarniciones motor (250)	8000 A4223
12- Grupo guarniciones motor (400)	8000 A0005
12- Grupo guarniciones motor (450-510)	8000 A4226
14. Kit arranque a pedal	8000 A3016

*: STANDARD
§: STANDARD en los modelos SMR 250-450-510
&: STANDARD en el modelo 400



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com

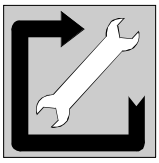
PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRUESTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS

http://husqv.forumsactifs.com

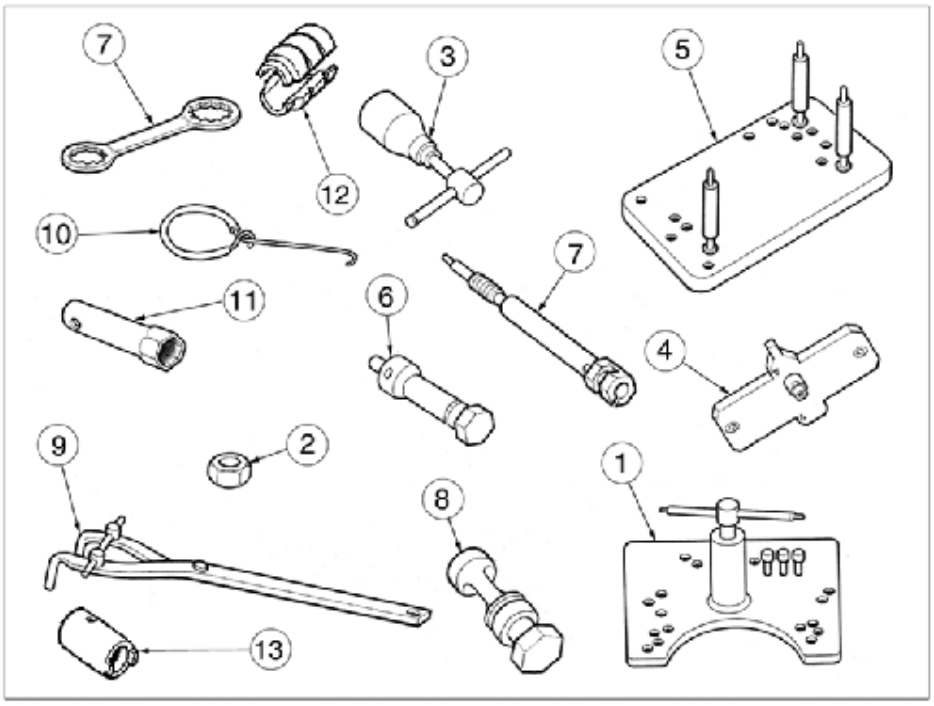


Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

W

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

http://husqv.forumsactifs.com



ATTREZZI SPECIALI- SPECIAL TOOLS- OUTILS SPECIAUX- SONDERWERKZEUGE- HERRAMIENTAS ESPECIALES

1- (**1517 94702**) Estrattore basamento- Crankcase puller- Extracteur carter- Kurbelgehäuse-Auszieher- Extractor cárter

2- (**8000 A1580**) Protezione alb. motore- Crankshaft guard- Protection vilebrequin- Schutz für Kurbewelle- Protección por cigueñal

3- (**8000 A1559**) Estrattore volano- Flywheel extractor- Extracteur pour volant- Auszieher für Schwungrad- Extractor volante

4- (**8000 A1512**) Attrezzo contr. accensione- Ignition checking tool- Outil contrôle allumage- Kontrollwerkzeug für Zundung- Herramienta control encendido

5- (**8A00 90662**) Supporto per montaggio- Support for assy- Support pour montage- Halterung für Montage- Soporte por el montaje

6- (**8000 A1576**) Attrezzo mont. semiconi- Half cone assembling tool- Outil montage demi-cône- Werkzeug für montage- Herramienta porta comparador

7- (**8000 A1625**) Attrezzo portacomparatore- Dial gauge holding tool- Outil support comparateur- Werkzeug Komparatorhalter- Herramienta porta comparador

8- (**8000 A1579**) Attrezzo smont. semiconi- Half cone disassembling tool- Outil demontage demi-cône- Werkzeug für Ausbau der Half-Kebel- Herramienta desmontaje semi-conos

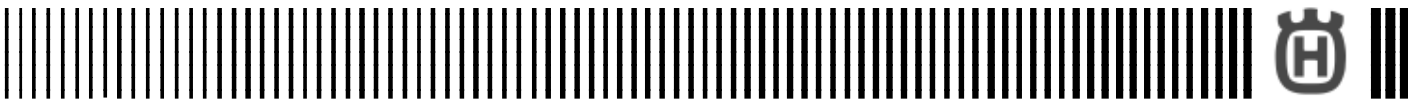
9- (**8000 79015**) Chiave di fermo mozzo frizione- Clutch hub retaining wrench- Cléf d'arret moyeau embrayage- Halterungsschlussel der.- Llave bloquear cubo

10- (**1519 84701**) Gancio per molle- Spring hook- Crochet pour ressort- Federhaken- Gancho para resorte

11- (**8000 A4349**) Chiave candela- Spark plug wrench- Clèf bougie- Zündkerzeschlüssel- Llave bujia

12- (**8000 91288**) Introduttore (anello di tenuta forcella anteriore)- Jaw (front fork seal ring)- Machoire (bague de retenue fourche avant)- Zusatzbacke (Dichtring für Vordergabel)- Tenaza (anillo de retención por horquilla delantera)

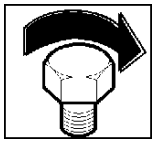
13- (**8000 91289**) Attrezzo blocca cartuccia (forcella anteriore)- Pumping retainer (front fork)- Arret pompage (fourche avant)- Klammer pumpen (Vordergabel)- Broche bombeadora (horquilla delantera)



Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http:/husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

X

Serrare tutti i dadi e le viti alla corretta coppia di serraggio facendo uso di una chiave dinamometrica. Una vite o un dado, se insufficientemente serrati, possono danneggiarsi o allentarsi completamente con conseguente danno per il motociclo e ferite per il motociclista. Una vite o un dado serrato oltre il valore di coppia max. consentito, può danneggiarsi, spanarsi o rompersi e quindi allentarsi completamente. La tabella elenca le coppie di serraggio delle principali viti e dadi, in relazione al diametro delle filettature, al passo ed allo specifico impiego. Tutti questi valori sono per impiego con filettature pulite con solvente.

Tighten all nuts and bolts with a torque wrench at the correct setting. Insufficient tightening of nuts or bolts can cause them to become damaged or loose leading to vehicle damage or injury to the rider. Overtightening a nut or bolt can strip its thread or cause
breakage. The table shows the torque settings for the main nuts and bolts in relation to thread diameter, pitch and use. The above torque settings refer to threads which have been cleaned with solvent.

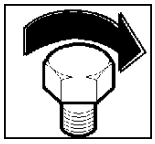
Serrer tous les écrous et les vis avec un clé dynamométrique en veillant à respecter les couples de serrage relatifs. Une vis ou un écrou insuffisamment serré peut s'endommager ou se desserrer complétement en risquant de causer des dommages à la moto ou de provoquer des accidents. Une vis ou un écrou serré plus fort que le couple maximum, peut s'endommager, se fausser ou se
casser et donc s'abîmer complétement. Le tableau reporte les couples de serrages des principales vis et des principaux écrous en fonction du diamètre des filets, du pas et de l'emploi spécifique. Toutes ces valeurs se réfèrent à un filet préalablement nettoyé avec un solvant.

Sämtliche Muttern und Schrauben Hilfe eines Drehmomentschlüssels auf das korrekte Anzugsmoment festziehen. Eine ungenügend angezogene Schraube oder Mutter könnte sich völlig lösen und somit zur Beschädigung des Motorrads bzw. zur Gefährdung des Fahrers führen. Eine über das zulässige Anzugsmoment festgeszogene Schraube oder Mutter kann brechen, das Gewinde abwürgen um sich dann völlig zu lösen. In der Tabelle sind die Anzugsmomente der wichtigsten Schrauben und Muttern mit dem entsprechenden Gewindedurchmesser, der Steigung und der speziellen Anwendung angeführt. Sämtliche angegebenen Werte beziehen sich auf mit Lösemittel gereinigte Gewinde.

Apriete todas la s tuercas según el correcto par de torsión utilizando la llave dinamométrica. Un tornillo o una tuerca apretados insuficientemente, pueden dañarse o aflojarse completamente con el consiguiente daño para la moto y heridas para el motociclista, un tornillo o una tuerca apretados mucho más del valor de par máx. permitido, puede dañarse, ensancharse o romperse y por tanto aflojarse completamente. La tabla lista los pares de torsión de los principales tornillos y tuercas, en relación al diámetro de las roscas, al paso y al empleo específico. Todos estos valores son para empleos con roscas limpiadas con solvente.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com

COPPIE DI SERRAGGIO (+/- 5%)/ TIGHTENING TORQUES (+/- 5%)/ COUPLES DE SERRAGE (+/- 5%)

MOTORE/ENGINE/MOTEUR

Applicazione/ Application/ Application

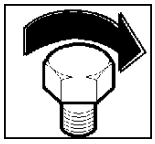
Vite fiss. cappello albero a camme/ Camshaft cap fastening screw/ Vis de fixation capuchon arbre distribution	M6x1	12 Nm	1,2 Kgm	8.7 ft/lb
Tappo perno bilanciere/ Rocker arm axle plug/ Bouchon axle culbuteur	M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm	2,55 Kgm	18.4 ft/lb
Vite fiss. coperchio testa/ Cylinder head cover fastening screw/ Vis de fixation couvercle culasse cylindre	M6x1	8Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Dado fiss. testa/ Cylinder head fastening nut/ Ecrou de fixation culasse cylindre	M8x1,25	15 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Dado fiss. testa e cilindro/ Cylinder head and cylinder fastening nut/ Ecrou de fixation culasse et cylindre	M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°	3.8 Kgm+90°	27.5 ft/lb+90°
Vite fiss. tubo olio(testa cilindro-coperchio trasmissione)/ Oil hose fastening screw (cylinder head-transmission cover)/ Vis de fixation tuyau huile (culasse cylindre-couvercle transmission)	M10x1	15 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Tappo foro olio su perno di biella/ Oil hole plug on conrod pin/ Bouchon pour trou huile sur pivot de bielle	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm	14.5 ft/lb
Dado fiss. ingr. conduttore trasm. primaria/ Primary drive driving gear fastening nut/ Ecrou de fixation engrenage conducteur transm. primaire	M18x1,25 (+LOCTITE 243)	180 Nm	18 Kgm	130 ft/lb
Vite fiss. disco centrifugo su albero a camme ASPIRAZIONE/ Centrifugal disc on INTAKE CAMSHAFT fastening screw/ Vis de fixation disque sur arbre distribution (ADMISSION)	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Vite fiss. pattino catena distribuzione/ Timing chain slider fastening screw/ Vis de fixation glissière chaine distribution	M8x1,25	12 Nm	1,23 Kgm	8.9 ft/lb
Vite fiss. piastrine ritegno cuscinetti basamento/ Crankcase bearings plates fastening screw/ Vis de fixation plaquettes roulements carters	M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm	1,1 Kgm	7.9 ft/lb
Tappo scarico olio motore/ Engine oil drain plug/ Bouchon de vidange huile moteur	M16x1,5	25Nm	2,55 Kgm	18.4 ft/lb
Tappo filtro olio motore/ Engine oil filter plug/ Bouchon filtre huile moteur	M14x1,5	25Nm	2,55 Kgm	18.4 ft/lb
Vite fiss. coperchio filtro olio/ Engine oil filter cartridge cover fastening screw/ Vis de fixation couvercle filtre huile	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb
Vite fiss. cornetto carburatore/ Carburetor union fastening screw/ Vis de fixation manchon carburateur	M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm	0,3 Kgm	2.2 ft/lb
Dado fiss. alternatore/ Alternator fastening nut/ Ecrou de fixation alternateur	M12x1	75Nm	7,65 Kgm	55.3 ft/lb
Vite fiss. statore/ Stator plate fastening screw/ Vis de fixation stator	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Candela accensione/ Spark plug/ Bougie d'allumage	M10x1	12Nm	1,23 Kgm	8.9 ft/lb
Vite fiss. pick-up/ Pick-up fastening screw/ Vis de fixation pick-up	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb
Dado fiss. mozzo e campana frizione/ Clutch hub and disc housing fastening nut/ Ecrou de fixation moyeau et cage embrayage	M18x1	75Nm	7,6 Kgm	55 ft/lb
Vite fiss. piastra ritegno ingranaggi avviamento/ Starting gears stop plate fastening screw/ Vis de fixation plaque engrenage démarrage	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Vite fiss. tamburo selettore/ Gearbox forks driving shaft fastening screw/ Vis de fixation tambour selecteur	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm	14.5 ft/lb
Vite fiss. saltarello e piastra comando cambio/ Gear control click and plate fastening screw/ Vis de fixation cliquet et plaque commande de vitesse	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Vite fiss. segnalatore marce/ Gear shift position sensor fastening screw/ Vis de fixation signaleur de vitesse	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb
Dado fiss. girante pompa acqua/ Water pump rotor fastening nut/ Ecrou de fixation couronne pompe eau	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm	0,4 Kgm	2.9 ft/lb
Vite fiss. corpo pompa acqua/ Water pump body fastening screw/ Vis de fixation corps pompe eau	M6x1(+LOCTITE 542)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Vite fiss. piastrina anello di tenuta pigtnone uscita cambio/ Drive sprocket seal ring plate fastening screw/ Vis de fixation plaquette bague de retenue pignon sortie boîte de vitesse	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com



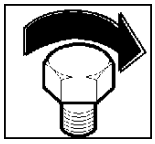
VERSCHRAUBUNGSMOMENTE (+/- 5%)/ PATAS DE TORSION (+/- 5%)

MOTOR/MOTOR

Anvendung/ Aplicación

Befestigungsschraube Nockenwelle Kappe/ Tuerca fijación caballete eje distribución	M6x1	12 Nm	1,2 Kgm	8.7 ft/lb
Kipphebelachse Verschluss/ Tapón perno balancin	M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm	2,55 Kgm	18.4 ft/lb
Befestigungsschraube Zylinderdeckel/ Tornillo fijación tapa culata	M6x1	8Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Befestigungsmutter Zylinderkopf/ Tuerca fijación culata	M8x1,25	15 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Befestigungsmutter Kopf und Zylinder/ Tuerca fijación culata y cilindro	M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°	3.8 Kgm+90°	27.5 ft/lb+90°
Befestigungsschraube Ölrohr (Zylinderkopf-Triebdeckel)/ Tornillo fijación tubo aceite (culata-tapa transmisión)	M10x1	15 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Ölstopfen auf der Kurbelzapfen/ Tapón oroficio aceite su perno de biela	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm	14.5 ft/lb
Befestigungsmutter Antriebsrad/ Tuerca fijación engranaje conductor transm. primaria	M18x1,25 (+LOCTITE 243)	180 Nm	18 Kgm	130 ft/lb
Befestigungsschraube Scheibe für Nockenwelle (ANSAUGSEITE) Tornillo fijación disco en el eje distribución (ASPIRACION)	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Befestigungsschraube Ventilsteuerungkette Gleitbahn/ Tornillo fijación plado cadena distribución	M8x1,25	12 Nm	1,23 Kgm	8.9 ft/lb
Befestigungsschraube Gehauselager Platte/ Tornillo fijación placa cojinete de carter	M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm	1,1 Kgm	7.9 ft/lb
Motorölablaßstopfen/ Tapón vaciado aceite motor	M16x1,5	25Nm	2,55 Kgm	18.4 ft/lb
Motorölfilter Verschluss/ Tapón filtro aceite motor	M14x1,5	25Nm	2,55 Kgm	18.4 ft/lb
Befestigungsschraube Wechselfilterdeckel/ Tornillo fijación tapa filtro aceite	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb
Befestigungsschraube Vergasermuffe/ Tornillo fijación tubo toma aire carburador	M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm	0,3 Kgm	2.2 ft/lb
Befestigungsmutter Alternator/ Tuerca fijación alternador	M12x1	75Nm	7,65 Kgm	55.3 ft/lb
Befestigungsschraube Stator/ Tornillo fijación estator	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Zündkerze/ Bujia de encendido	M10x1	12Nm	1,23 Kgm	8.9 ft/lb
Befestigungsschraube Pick-up/ Tornillo fijación pick-up	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb
Befestigungsmutter Kupplungscheibenhalternabe und Kupplungkorb/ Tuerca fijación cubo y campana embrague	M18x1	75Nm	7,6 Kgm	55 ft/lb
Befestigungsschraube Anlasserantriebsrad Platte/ Tornillo fijación placa engrenaje de arranque	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Befestigungsschraube Trommel/ Tornillo fijación. tambor selector	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm	14.5 ft/lb
Befestigungsschraube Strumhaken und Gangschaltung Platte/Tornillo fijación saltarelo y placa mando cambio	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Befestigungsschraube Gangkontrol/ VTornillo fijación señalador velocidad	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb
Befestigungsmutter Wasserpumprotor/ Tuerca fijación rotor bomba agua	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm	0,4 Kgm	2.9 ft/lb
Befestigungsschraube Wasserpumpkörper/Tornillo fijación corpo bomba agua	M6x1(+LOCTITE 542)	8 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Befestigungsschraube für Dichtringsplatte von Abtriebritzel/Tornillo fijación placa anillo de retención piñón salida cambio	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6Nm	0,6 Kgm	4.3 ft/lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com

COPPIE DI SERRAGGIO (+/- 5%)/ TIGHTENING TORQUES (+/- 5%)/ COUPLES DE SERRAGE (+/- 5%)

MOTORE/ENGINE/MOTEUR

Applicazione/ Application/ Application

Vite fiss. inferiore telaio posteriore/ Rear frame lower fastening screw/ Vis de fixation inferieur cadre arrière	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Vite fiss. protezione motore/ Engine guard fastening screw/ Vis de fixation protection moteur	M6x1	14,7 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Vite fiss. rullo catena/ Rear chain roller fastening screw/ Vis de fixation rouleau chaine	M8x1,25	26,95 Nm	2,75 Kgm	19.9 ft/lb
Vite fiss. cavalletto laterale/ Side stand fastening screw/ Vis de fixation bequille lateral	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	11,75 Nm	1,2 Kgm	8.7 ft/lb
Vite fiss. superiore telaio posteriore/ Rear frame upper fastening screw/ Vis de fixation superieur cadre arrière	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Vite fiss.telaio-piastra motore/ Frame to engine plate fastening screw/ Vis de fixation cadre -plaque moteur	M8x1,25 (+LOCTITE 270)	35,3 Nm	3,6 Kgm	26 ft/lb
Vite fiss. inferiore motore/ Engine lower fastening screw/ Vis de fixation inferieur moteur	M8x1,25	35,3 Nm	3,6 Kgm	26 ft/lb
Vite fiss. cavallotti frizione e freno anteriore/ Clutch and front brake controls clamp fastening screw/ Vis de fixation cavaliers embrague et frein avant	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm	3.6 ft/lb
Vite fiss. supporti comando gas/ Throttle control holders fastening screw/ Vis de fixation supports commande gaz	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm	3.6 ft/lb
Vite fiss. superiore tubazione freno anteriore (TE, SMR)/ Front brake hose upper fastening screw (TE, SMR)/ Vis de fixation superieur tuyau frein avant (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm	14 ft/lb
Vite fiss. superiore tubazione freno anteriore (TC)/ Front brake hose upper fastening screw (TC)/ Vis de fixation superieur tuyau frein avant (TC)	M10x1	24,7 Nm	2,5 Kgm	18.2 ft/lb
Vite fiss. pedale freno posteriore/ Rear brake control pedal fastening screw/ Vis de fixation pédale frein arrière	M10x1,25 (+LOCTITE 243)	41,65 Nm	4,25 Kgm	30.7 ft/lb
Vite fiss. pompa freno posteriore/ Rear brake pump fastening screw/ Vis de fixation pompe frein arrière	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. piastrina pompa freno anteriore (SMR)/ Front brake pump plate fastening screw (SMR)/ Vis de fixation plaque pompe frein avant (SMR)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. serbatoio liquido freno posteriore/ Rear brake fluid tank fastening screw/Vis de fixation réservoir liquide frein arrière	M6x1	2,45 Nm	0,25 Kgm	1.8 ft/lb
Interruttore stop posteriore (TE, SMR)/ Rear stop control switch (TE, SMR)/ Interrupteur stop arrière (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm	14 ft/lb
Vite fiss. connettore interruttore stop anteriore (SMR)/ Front control switch connector fastening screw (SMR)/ Vis de fixation connecteur Interrupteur stop avant (SMR)	M2x0,4	0,8 Nm	0,1 Kgm	0,6 ft/lb
Vite fiss. camma pedale freno posteriore/ Rear brake pedal adjusting cam fastening screw/ Vis de fixation came pédale frein arrière	M6x1	14,7 Nm	1,4 Kgm	10.8 ft/lb
Vite fiss. piastrina guidatubazione freno anteriore/ Front brake hose guide plate fastening screw/ Vis de fixation plaque guide tuyau frein avant	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. tappo serbatoio freno anteriore (SMR)/ Front brake tank cap fastening screw (SMR)/ Vis de fixation bouchon réservoir frein avant (SMR)	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm	3.6 ft/lb
Vite fiss. gambe forcella/ Front fork legs fastening screw/ Vis de fixation tige fourche avant	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm	18.4 ft/lb
Vite fiss. perno ruota anteriore/ Front wheel axle fastening screw/ Vis de fixation piovot roue avant	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Ghiera registro cuscinetti di sterzo/ Steering bearings adjusting ring nut/ Collier de réglage roulement guidon	M25x1	3,45 Nm	0,35 Kgm	2.5 ft/lb
Dado perno di sterzo/Steering pivot fastening nut/ Ecrou de fixation pivot guidon	M24x1	83,3 Nm	8,5 Kgm	61.4 ft/lb
Vite fiss. morsetto superiore manubrio/ Handlebar upper clamp/ Vis de fixation etau superieur guidon	M8x1,25	28,4 Nm	2,9 Kgm	20.9 ft/lb
Vite fiss. supporto manubrio/ Handlebar holder fastening screw/ Vis de fixation support guidon	M10x1,5	21,1 Nm	2,15 Kgm	15.6 ft/lb
Vite fiss. protezioni steli forcella/ Front fork legs guard fastening screw/ Vis de fixation protection tige fourche avant	M5x0,8	7,85 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Vite fiss. anelli protezioni steli forcella/ Front fork legs ring guard fastening screw/ Vis de fixation bague protection tige fourche avant	M5x0,8	2,45 Nm	0,25 Kgm	1.8 ft/lb
Dado fiss. perno forcellone/ Rear swing arm axle fastening nut/ Ecrou de fixation pivot fourche	M16x1,5 (+LOCTITE 243)	122,5 Nm	12,5 Kgm	90.3 ft/lb
Dado fiss. bilanciere-forcellone/ Rear swing arm to rocker arm fastening nut/ Ecrou de fixation balancier- fourche arrière	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm	59 ft/lb
Dado fiss. tirante-bilanciere/ Tie rod to rocker arm fastening nut/ Ecrou de fixation tirant- balancier	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm	59 ft/lb

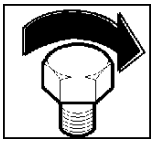
NOTA: Dove non diversamente indicato, coppie di serraggio standard per le seguenti filettature	M5x0,8	5,6÷6,2 Nm	0,57÷0,63 Kgm	4.1÷4.5 ft/lb
NOTE: If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread	M6x1	7,6÷8,4 Nm	0,80÷0,85 Kgm	5.8÷6.1 ft/lb
AVIS: Sinon autrement indiqué, les couples de serrage standard pour les taraudages sont les suivantes	M8x1,25	24÷26 Nm	2,4÷2,6 Kgm	17.3÷18.8 ft/lb

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE (+/- 5%)/ PATAS DE TORSION (+/- 5%)

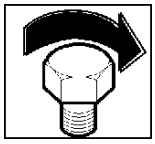
MOTOR/MOTOR

Anvendung/ Aplicación

Befestigungsschraube Hinterrahmen (untere)/ Tornillo fijación inferior bastidor trasero	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Befestigungsschraube Motorschutz/ Tornillo fijación protección motor	M6x1	14,7 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Befestigungsschraube Kettenrolle/ Tornillo fijación rodeta cadena	M8x1,25	26,95 Nm	2,75 Kgm	19.9 ft/lb
Befestigungsschraube Seitenständer/ Tornillo fijación caballete lateral	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	11,75 Nm	1,2 Kgm	8.7 ft/lb
Befestigungsschraube Hinterrahmen (obere)/ Tornillo fijación superior bastidor trasero	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Befestigungsschraube Rahmen-Motorplatte/ Tornillo fijación bastidor -placa motor	M8x1,25 (+LOCTITE 270)	35,3 Nm	3,6 Kgm	26 ft/lb
Befestigungsschraube Motor (untere)/ Tornillo fijación inferior motor	M8x1,25	35,3 Nm	3,6 Kgm	26 ft/lb
Befestigungsschraube Kupplunghalter und Vorderbremse/ Tornillo fijación conexiones embrage y freno delantero	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm	3.6 ft/lb
Befestigungsschraube Gasgriffhalter/ Tornillo fijación suportes mando gas	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm	3.6 ft/lb
Obere Befestigungsschraube Vorderbremserohr (TE, SMR)/ Tornillo fijación superior tuberia freno delantero (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm	14 ft/lb
Obere Befestigungsschraube Vorderbremserohr (TC)/ Tornillo fijación superior tuberia freno delantero (TC)	M10x1	24,7 Nm	2,5 Kgm	18.2 ft/lb
Befestigungsschraube Hinterbremsenpedal/ Tornillo fijación pedal freno trasero	M10x1,25 (+LOCTITE 243)	41,65 Nm	4,25 Kgm	30.7 ft/lb
Befestigungsschraube Hinterbremsenpumpe/ Tornillo fijación bomba freno trasero	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderbremsenpumpeplatte (SMR)/ Tornillo fijación placa bomba freno delantero (SMR)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Hinterbremseöltank/ Tornillo fijación deposito líquido freno trasero	M6x1	2,45 Nm	0,25 Kgm	1.8 ft/lb
Schalter Hinterradbremslicht (TE, SMR)/ Interruptor stop trasero (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm	14 ft/lb
Befestigungsschraube Verbinder für Schalter Vorderradbremslicht (SMR)/ Tornillo fijación conector interruptor stop delantero (SMR)	M2x0,4	0,8 Nm	0,1 Kgm	0,6 ft/lb
Befestigungsschraube Hinterbremse Pedalnocken/ Tornillo fijación excéntrico pedal freno trasero	M6x1	14,7 Nm	1,4 Kgm	10.8 ft/lb
Befestigungsschraube Rohrplatte Vorderbremse/ Tornillo fijación placa guía-tuberia freno delantero	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderbremse Öltankstöpsel (SMR)/ Tornillo fijación tapón deposito freno delantero (SMR)	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm	3.6 ft/lb
Befestigungsschraube Vordergabelschafte/ Tornillo fijación varillas horquilla delantera	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm	18.4 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradzapfen/ Tornillo fijación perno rueda delantera	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Einstellzwinge Lenkungslager/Virola aiuste cojinetes de la guia	M25x1	3,45 Nm	0,35 Kgm	2.5 ft/lb
Befestigungsmutter Lenkbolzen/ Tuerca eje de la guia	M24x1	83,3 Nm	8,5 Kgm	61.4 ft/lb
Befestigungsschraube Obere Lenkerklemme/ Tornillo fijación abrazadera superior del manillar	M8x1,25	28,4 Nm	2,9 Kgm	20.9 ft/lb
Befestigungsschraube Lenkerhalterung/Tornillo fijación suporte del manillar	M10x1,5	21,1 Nm	2,15 Kgm	15.6 ft/lb
Befestigungsschraube Vordergabelstangen/ Tornillo fijación protección varillas horquilla delantera	M5x0,8	7,85 Nm	0,8 Kgm	5.8 ft/lb
Befestigungsschraube Schutzring für Vordergabelstangen/ Tornillo fijación anillo protecciónes varillas horquilla delantera	M5x0,8	2,45 Nm	0,25 Kgm	1.8 ft/lb
Befestigungsmutter Hintergabelzapfen/Tuerca fijación perno horquilla trasera	M16x1,5 (+LOCTITE 243)	122,5 Nm	12,5 Kgm	90.3 ft/lb
Befestigungsmutter Kipphebel-Hintergabel/Tuerca fijación balancín- horquilla trasera	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm	59 ft/lb
Befestigungsmutter Spannstange- Kipphebe/ Tuerca fijación tirante- balancín	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm	59 ft/lb

ANMERKUNG: Wenn nichts anders angegeben, Standarddanzugsmomente für folgende Gewinde	M5x0,8	5,6÷6,2 Nm	0,57÷0,63 Kgm	4.1÷4.5 ft/lb
NOTA: Si no contrariamente especificado, pares de apreite estandard para los fileteados siguientes	M6x1	7,6÷8,4 Nm	0,80÷0,85 Kgm	5.8÷6.1 ft/lb
	M8x1,25	24÷26 Nm	2,4÷2,6 Kgm	17.3÷18.8 ft/lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com

COPPIE DI SERRAGGIO (+/- 5%)/ TIGHTENING TORQUES (+/- 5%)/ COUPLES DE SERRAGE (+/- 5%)

MOTOTELAIO/CHASSIS/CHASSIS

Applicazione/ Application/ Application

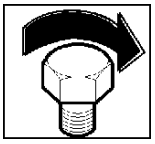
Dado fiss. telaio-tirante/ Frame to tie rod fastening nut/ Ecrou de fixation cadre- tirant	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm	59 ft/lb
Ingrassatore/ Rocker arm to tie rod lubricator/ Graisseur	M6x1	2,95 Nm	0,3 Kgm	2,2 ft/lb
Vite fiss. ammortizzatore-telaio/ Rear shock absorber to frame fastening pivot/ Vis de fixation amortisseur- cadre	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm	38,6 ft/lb
Vite fiss. bilanciere- telaio/ Rocker arm to frame fastening pivot/ Vis de fixation balancier - cadre	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm	38,6 ft/lb
Vite fiss. guidacatena-forcellone (TE-SMR)/ Chain guide to rear swing arm fastening screw (TE-SMR)/ Vis de fixation guide-chaine/fourche arrière (TE-SMR)	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm	18.4 ft/lb
Vite fiss. anteriore guidacatena-forcellone (TC)/ Chain guide to rear swing arm front fastening screw (TC)/ Vis de fixation avant guide-chaine/fourche arrière (TC)	M8x1,25 (+LOCTITE 243)\	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. posteriore guidacatena-forcellone (TC)/ Chain guide to rear swing arm rear fastening screw (TC)/ Vis de fixation arrière guide-chaine/fourche arrière (TC)	M6x1 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. staffa-guidacatena (TE-SMR)/ Bracket to chain guide fastening screw (TE-SMR)/ Vis de fixation etrier/guide-chaine (TE-SMR)	M6x1 (+LOCTITE 243)	2 Nm	0,2 Kgm	1.5 ft/lb
Vite fiss. inf. pattino catena e passatubazione freno posteriore/ Chain slider and rear brake hose clamp lower fastening screw/ Vis de fixation inf. glissière chaine et passe-tuyau frein arrière	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Vite fiss. post. pattino catena e passatubazione freno posteriore (TC)/ Chain slider and rear brake hose clamp reear fastening screw/ Vis de fixation arrière glissière chaine et passe-tuyau frein arrière (TC)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Vite fiss. copricatena (TE-SMR)/ Chain guard fastening screw (TE-SMR)/Vis de fixation carter de chaine (TE-SMR)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Dado fiss. tendicatena/ Chain adjuster fastening nut/ Ecrou de fixation tendeur de chaine	M8x1,25	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Vite fiss. spoiler a serbatoio/ Spoiler to fuel tank fastening screw/ Vis de fixation spoiler-réservoir	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. superiore portanumero anteriore (TC)/ Front number holder upper fastening screw (TC)/ Vis de fixation superieur porte-numero avant (TC)	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. inferiore portanumero anteriore (TC)/ Front number holder lower fastening screw (TC)/ Vis de fixation inferieur porte-numero avant (TC)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. protezione ammortizzatore/ Rear shock absorber guard fastening screw/ Vis de fixation protection amortisseur arrière	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. anteriore parafango posteriore/ Rear fender front fastening screw/ Vis de fixation avant garde-bouie arrière	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. posteriore parafango posteriore/ Rear fender rear fastening screw/ Vis de fixation arrière garde-bouie arrière	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. parafango anteriore/ Front fender fastening screw/ Vis de fixation garde-bouie avant	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. protezione radiatore/ Radiator guard fastening screw/ Vis de fixation protection radiateur	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. pannello laterale/ Side panel fastening screw/ Vis de fixation panneau lateral	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. portatarga/ License plate fastening screw/ Vis de fixation porte-balai	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Dado fiss. catadiottro posteriore/ Rear reflector fastening nut/ Ecrou de fixation catadioptrique arrière	M4x0,7	1,9 Nm	0,2 Kgm	1.4 ft/lb
Vite fiss. anello passatubazione freno al cupolino/Brake hose ring to front fairing fastening screw/ Vis de fixation bague passe-tuyau frein au carenage avant	ø 3,5	1,9 Nm	0,2 Kgm	1.4 ft/lb
Vite fiss. indicatori direzione/ Turn signals fastening screw/ Vis de fixation clignotant	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Vite fiss. gruppo ottico anteriore/ Front headlamp fastening screw/ Vis de fixation gruppo phare avant	ø 3,9	1,45 Nm	0,15 Kgm	1 ft/lb
Vite fiss. cavi teleruttore/ Electric start remote control switch cables fastening screw/ Vis de fixation cable telerupteur	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. tampone anteriore serbatoio carburante/ Fuel tank front rubber pad fastening screw/ Vis de fixation tampon avant réservoir essence	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. rubinetto serbatoio carburante/Fuel cock fastening screw/ Vis de fixation robinet réservoir essence	ø5,5	2,45 Nm	0,25 Kgm	1.8 ft/lb
Vite fiss. posteriore serbatoio carburante/ Fuel tank rear fastening screw/ Vis de fixation arrière réservoir essence	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. anteriore scatola filtro/ Air filter box front fastening screw/ Vis de fixation avant scatola filtro	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com



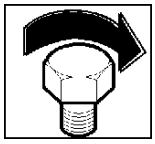
VERSCHRAUBUNGSMOMENTE (+/- 5%)/ PATAS DE TORSION (+/- 5%)

CHASSIS/CHASSIS

Anvendung/ Aplicación

Befestigungsmutter Rahmen- Kipphebel/ Tuerca fijación bastidor -tirante	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm	59 ft/lb
Fettbüchse/ Lubricador suspension trasera	M6x1	2,95 Nm	0,3 Kgm	2,2 ft/lb
Befestigungsschraube Stossdämpfer-Rahmen/ Tornillo fijación amortiguador- bastidor	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm	38,6 ft/lb
Befestigungsschraube Kipphebel - Rahmen/ Tornillo fijación balancín - bastidor	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm	38,6 ft/lb
Befestigungsschraube Kettenführung- Hintergabel (TE-SMR)/ Tornillo fijación guia-cadena-horquilla trasera (TE-SMR)	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm	18.4 ft/lb
Befestigungsschraube Vordere Kettenführung - Hintergabel (TC)/ Tornillo fijación delantera guia-cadena/ horquilla trasera (TC)	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Hintere Kettenführung - Hintergabel (TC) Tornillo fijación trasero guia-cadena/ horquilla trasera (TC)	M6x1 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Buegel-Kettenführung (TE-SMR)/ Tornillo fijación brida/guia-cadena (TE-SMR)	M6x1 (+LOCTITE 243)	2 Nm	0,2 Kgm	1.5 ft/lb
Befestigungsschraube Untere Gleitbahn und Rohrführung für Hinterbremse/ Tornillo fijación inferior plato cadena y guía-tuberia freno trasero	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Befestigungsschraube Hintere Gleitbahn und Rohrführung für Hinterbremse (TC)/ Tornillo fijación trasero plato cadena y guía-tuberia freno trasero (TC)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Befestigungsschraube Kettenkasten (TE-SMR)/ Tornillo fijación cubre-cadena (TE-SMR)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Befestigungsmutter Kettenspanner/ Tuerca fijación tensor de cadena	M8x1,25	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Befestigungsschraube Spoiler-Kraftstoffbehälter/ Tornillo fijación spoiler-deposito gasolina	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Obere Vordernummerträge (TC)/ Tornillo fijación superior portanumero delantero (TC)	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Untere Vordernummerträger (TC)/ Tornillo fijación inferior portanumero delantero (TC)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Stossdämpferschutz/ Tornillo fijación protección amortiguador	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Vordere Hinterkotflügel/ Tornillo fijación delantero guarda-barros delantero	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Hintere Hinterkotflügel/ Tornillo fijación trasero guarda-barros delantero	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderkotflügel/ Tornillo fijación guarda-barros delantero	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Kühlerschutz/ Tornillo fijación protección radiator	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Streifen/ Tornillo fijación panel latera	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Schildtraeger/ Tornillo fijación porta-matrícula	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsmutter Rückstrahler/ Tuerca fijación catafaros trasero	M4x0,7	1,9 Nm	0,2 Kgm	1.4 ft/lb
Befestigungsschraube Bremsenrohrführung für Verkleidung/ Tornillo fijación anillo guía-tuberia freno-cúpula delantera	ø 3,5	1,9 Nm	0,2 Kgm	1.4 ft/lb
Befestigungsschraube Blinker/ Tornillo fijación intermitentes	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Befestigungsschraube Vordere optische Gruppe/ Tornillo fijación grupo óptico delantero	ø 3,9	1,45 Nm	0,15 Kgm	1 ft/lb
Befestigungsschraube Kabel für Fernschalter Anlasser/ Tornillo fijación cable teleruptor	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube für Kraftstoffbehälter Vordere Stopfen/ Tornillo fijación tampón delantero deposito gasolina	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Treibstoffhahn/ Tornillo fijación grifo deposito gasolina	ø5,5	2,45 Nm	0,25 Kgm	1.8 ft/lb
Hinterbefestigungsschraube Kraftstoffbehälter/ Tornillo fijación trasero deposito gasolina	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderfiltergehäuse/ Tornillo fijación delantera caja filtro aire	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm	7.7 ft/lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http:/husqv.forumsactifs.com

COPPIE DI SERRAGGIO (+/- 5%)/ TIGHTENING TORQUES (+/- 5%)/ COUPLES DE SERRAGE (+/- 5%)

MOTOTELAIO/CHASSIS/CHASSIS

Applicazione/ Application/ Application

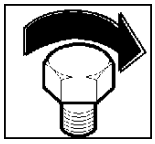
Dado fiss. flangia scatola filtro/ Air filter box flange fastening nut/ Ecrou de fixation flangia bôite filtre à air	M5x0,8	3,45 Nm	0,35 Kgm	2.5 ft/lb
Vite fiss. pinza freno ant. (TE- TC)/ Front brake caliper fastening screw (TE- TC)/ Vis de fixation etrier frein avant (TE- TC)	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Vite fiss. inferiore tubazioni freni/ Brake hoses lower fastening screw/ Vis de fixation inferieur tuyau freins	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm	14 ft/lb
Vite fiss. perno ruota anteriore (SMR)/ Front wheel axle fastening screw (SMR)/ Vis de fixation pivot roue avant (SMR)	M10x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm	38 ft/lb
Vite fiss. pinza freno ant. (SMR)/ Front brake caliper fastening screw (SMR)/ Vis de fixation etrier frein avant (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Vite fiss. piastra pinza freno alla forcella (SMR)/ Brake caliper holding plate to front fork (SMR)/ Vis de fixation plaque etrier frein –fourche avant (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Vite fiss. perno ruota (TE-TC)/ Front wheel axle fastening screw (TE-TC)/ Vis de fixation pivot roue (TE-TC)	M20x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm	38 ft/lb
Vite fiss. disco freno anteriore (TE-TC)/ Front brake disc fastening screw (TE-TC)/ Vis de fixation disque frein avant (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm 1	0.8 ft/lb
Vite fiss. disco freno anteriore (SMR)/ Front brake disc fastening screw (SMR)/ Vis de fixation disque frein avant (SMR)	M8x1,25	34,7 Nm	3,54 Kgm	25.6 ft/lb
Vite fiss. disco freno posteriore (TE-TC)/ Rear brake disc fastening screw (TE-TC)/ Vis de fixation disque frein arrière (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Nipplo per raggio ruota anteriore/ Front wheel nipple/ Nipple pour rayon roue avant	M4,07x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Nipplo per raggio ruota posteriore/ Rear wheel nipple/ Nipple pour rayon roue arrière	M4,5x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Dado fiss. corona/ Rear wheel sprocket fastening nut/ Ecrou de fixation couronne arrière	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	34,3 Nm	3,5 Kgm	25.3 ft/lb
Dado perno ruota posteriore/ Rear wheel axle fastening nut/ Ecrou de fixation pivot roue arrière	M20x1,5	142,1 Nm	14,5 Kgm	104.8 ft/lb
Vite fiss. coperchio pignone cambio al carter sinistro/ Drive sprocket cover fastening screw/ Vis de fixation couvercle pignon-carter gauche	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. silenziatore di scarico/ Exhaust silencer fastening screw/ Vis de fixation silencieux d'echappement	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. tubi di scarico alla testa cilindro/ Exhaust pipes to cylinder head fastening screw/ Vis de fixation tuyau d'echappement au culasse cylindre	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
Vite fiss. strumento/ Instrument fastening screw/ Vis de fixation instrument	ø4,8	3,45 Nm	0,35 Kgm	2.5 ft/lb
Vite fiss. radiatore/ Radiator fastening screw/ Vis de fixation radiateur	M6x1	7 Nm	0,72 Kgm	5.2 ft/lb

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com



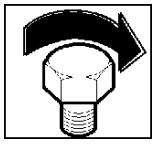
VERSCHRAUBUNGSMOMENTE (+/- 5%)/ PATAS DE TORSION (+/- 5%)

CHASSIS/CHASSIS

Anvendung/ Aplicación

Befestigungsmutter Flansch Filtergehäuse/ Tuerca fijación brida caja filtro aire	M5x0,8	3,45 Nm	0,35 Kgm	2.5 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradsattel (TE- TC)/ Tornillo fijación zapata freno delantero (TE- TC)	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Untere Befestigungsschraube für Bremsrohr/ Tornillo fijación inferior tuberias frenos	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm	14 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradzapfen (SMR)/ Tornillo fijación perno rueda delantera (SMR)	M10x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm	38 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradbremssattel (SMR)/ Tornillo fijación zapata freno delantero (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradbremssattelplatte-Vordergabel (SMR)/ Tornillo fijación placa zapata freno- horquilla (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm	18.8 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradzapfen (TE-TC)/ Tornillo fijación perno rueda delantera (TE-TC)	M20x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm	38 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradbremsscheibe (TE-TC)/ Tornillo fijación disco freno delantero (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Befestigungsschraube Vorderradbremsscheibe (SMR)/ Tornillo fijación disco freno delantero (SMR)	M8x1,25	34,7 Nm	3,54 Kgm	25.6 ft/lb
Befestigungsschraube Hinterradbremsscheibe (TE-TC)/ Tornillo fijación disco freno trasero (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm	10.8 ft/lb
Befestigungsnippel Vorderrad/ Nipple por radio rueda delantera	M4,07x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Befestigungsnippel Hinterrad/ Nipple per radio rueda trasera	M4,5x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm	3.2 ft/lb
Befestigungsmutter Hinterkranz/ Tuerca fijación corona trasera	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	34,3 Nm	3,5 Kgm	25.3 ft/lb
Befestigungsmutter Hinterradzapfen/ Tuerca fijación perno rueda trasera	M20x1,5	142,1 Nm	14,5 Kgm	104.8 ft/lb
Befestigungsschraube Deckel Ritzel-L. Gehause/ Tornillo fijación tapa piñón cambio-carter izquierdo	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Abgasschalldämpfer/ Tornillo fijación silenciador de escape	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Ausapuffrohr-Zylinderkopf/ Tornillo fijación tubos de escape alla culata cilindro	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
Befestigungsschraube Instrumente/ Tornillo fijación instrumento	ø4,8	3,45 Nm	0,35 Kgm	2.5 ft/lb
Befestigungsschraube Kühler/ Tornillo fijación radiator	M6x1	7 Nm	0,72 Kgm	5.2 ft/lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com

NOTA: Dove non diversamente indicato, coppie di serraggio standard per le seguenti filettature (+/- 5%)
NOTE: If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread (+/- 5%)
AVIS: Sinon autrement indiqué, les couples de serrage standard pour les taraudages sont les suivantes (+/- 5%)

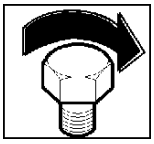
viti in acciaio su plastica con distanziali metallici	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
steel screws on plastic with metal spacer	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
vis en acier sur plastique avec entertoise métalliques	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
viti in acciaio su ottone, rame, alluminio	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
steel screws on brass, copper, aluminium	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
vis en acier sur cuivre, cuivre, aluminium	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
viti in acciaio su ferro, acciaio	M4	3 Nm	0,3 Kgm	2.2 ft/lb
steel screws on iron, steel	M4	3 Nm	0,3 Kgm	2.2 ft/lb
vis en acier sur fer, acier	M4	3 Nm	0,3 Kgm	2.2 ft/lb
viti in acciaio su plastica con distanziali metallici	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
steel screws on plastic with metal spacer	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
vis en acier sur plastique avec entertoise métalliques	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
viti in acciaio su ottone, rame, alluminio	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
steel screws on brass, copper, aluminium	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
vis en acier sur cuivre, cuivre, aluminium	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
viti in acciaio su ferro, acciaio	M5	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
steel screws on iron, steel	M5	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
vis en acier sur fer, acier	M5	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
viti in acciaio su plastica con distanziali metallici	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
steel screws on plastic with metal spacer	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
vis en acier sur plastique avec entertoise métalliques	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
viti in acciaio su ottone, rame, alluminio	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
steel screws on brass, copper, aluminium	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
vis en acier sur cuivre, cuivre, aluminium	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
viti in acciaio su ferro, acciaio	M6	10,5 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
steel screws on iron, steel	M6	10,5 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
vis en acier sur fer, acier	M6	10,5 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
viti in acciaio su ottone, rame, alluminio	M8	16 Nm	1,6 Kgm	11.8 ft/lb
steel screws on brass, copper, aluminium	M8	16 Nm	1,6 Kgm	11.8 ft/lb
vis en acier sur cuivre, cuivre, aluminium	M8	16 Nm	1,6 Kgm	11.8 ft/lb
viti in acciaio su ferro, acciaio	M8	26 Nm	2,6 Kgm	19.1 ft/lb
steel screws on iron, steel	M8	26 Nm	2,6 Kgm	19.1 ft/lb
vis en acier sur fer, acier	M8	26 Nm	2,6 Kgm	19.1 ft/lb
viti in acciaio su ferro, acciaio	M10	52 Nm	5,2 Kgm	38.3 ft/lb
steel screws on iron, steel	M10	52 Nm	5,2 Kgm	38.3 ft/lb
vis en acier sur fer, acier	M10	52 Nm	5,2 Kgm	38.3 ft/lb
viti in acciaio su ferro, acciaio	M12	100 Nm	10 Kgm	73.8 ft/lb
steel screws on iron, steel	M12	100 Nm	10 Kgm	73.8 ft/lb
vis en acier sur fer, acier	M12	95÷105 Nm	9,7÷10,7 Kgm	70÷77.4 ft/lb
viti in acciaio su ferro, acciaio	M14	145 Nm	14,5 Kgm	107 ft/lb
steel screws on iron, steel	M14	145 Nm	14,5 Kgm	107 ft/lb
vis en acier sur fer, acier	M14	145 Nm	14,5 Kgm	107 ft/lb

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

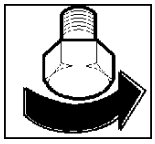
http://husqv.forumsactifs.com



ANMERKUNG: Wenn nichts anders angegeben, Standarddanzugsmomente für folgende Gewinde
NOTA: Si no contrariamente especificado, pares de apreite estandard para los fileteados siguientes

Schrauben aus Stahl auf Plastik mit Distanzstück in Metall	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
tornillos de acero sobre plástica con separadores metálicos	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Messing, Kupfer, Aluminium	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
tornillos de acero sobre latón, cobre, aluminio	M4	2 Nm	0,2 Kgm	1.45 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Eisen, Stahl	M4	3 Nm	0,3 Kgm	2.2 ft/lb
tornillos de acero sobre hierro, acero	M4	3 Nm	0,3 Kgm	2.2 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Plastik mit Distanzstück in Metall	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
tornillos de acero sobre plástica con separadores metálicos	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Messing, Kupfer, Aluminium	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
tornillos de acero sobre latón, cobre, aluminio	M5	4 Nm	0,4 Kgm	3 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Eisen, Stahl	M5	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
tornillos de acero sobre hierro, acero	M5	6 Nm	0,6 Kgm	4.4 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Plastik mit Distanzstück in Metall	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
tornillos de acero sobre plástica con separadores metálicos	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Messing, Kupfer, Aluminium	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
tornillos de acero sobre latón, cobre, aluminio	M6	6,5 Nm	0,65 Kgm	4.8 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Eisen, Stahl	M6	10,5 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
tornillos de acero sobre hierro, acero	M6	10,5 Nm	1 Kgm	7.7 ft/lb
Schrauben aus Stahl su ottone, rame, alluminio	M8	16 Nm	1,6 Kgm	11.8 ft/lb
tornillos de acero sobre latón, cobre, aluminio	M8	16 Nm	1,6 Kgm	11.8 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Eisen, Stahl	M8	26 Nm	2,6 Kgm	19.1 ft/lb
tornillos de acero sobre hierro, acero	M8	26 Nm	2,6 Kgm	19.1 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Eisen, Stahl	M10	52 Nm	5,2 Kgm	38.3 ft/lb
tornillos de acero sobre hierro, acero	M10	52 Nm	5,2 Kgm	38.3 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Eisen, Stahl	M12	100 Nm	10 Kgm	73.8 ft/lb
tornillos de acero sobre hierro, acero	M12	100 Nm	10 Kgm	73.8 ft/lb
Schrauben aus Stahl auf Eisen, Stahl	M14	145 Nm	14,5 Kgm	107 ft/lb
tornillos de acero sobre hierro, acero	M14	145 Nm	14,5 Kgm	107 ft/lb

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PARES DE TORSION

http://husqv.forumsactifs.com

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



NOTE PER I MODELLI USA/CDN- AUS
NOTES FOR USA/CDN- AUS MODELS
NOTE POUR LES MODÈLES USA/CDN- AUS
ANMERKUNG FÜR MODELL USA/CDN- AUS
NOTAS POR LOS MODELOS USA/CDN- AUS

http://husqv.forumsactifs.com



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

Z

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



NOTE PER I MODELLI USA/CDN- AUS
NOTES FOR USA/CDN- AUS MODELS
NOTE POUR LES MODÈLES USA/CDN- AUS
ANMERKUNG FÜR MODELL USA/CDN- AUS
NOTAS POR LOS MODELOS USA/CDN- AUS

http://husqv.forumsactifs.com



NOTES FOR USA/CDN MODEL



TE



TE ENDURO



SMR ENDURO



TC

DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEREE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEREE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS CAGIVA U.S.A., MV Agusta Motorcycles S.p.A., THEIR AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

Part. N. 8000 A4443 (11-2004)

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



http://husqv.forumsactifs.com



Noise emission warranty
Cagiva Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be addressed to Cagiva U.S.A. 2003 MARYLAND ROAD. WILLOW GROVE, PA 19090-4193
215-830-3300

Tampering warning
Tampering with Noise Control System Prohibited.
Federal law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.
Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.
1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
3) Lack of proper maintenance.
4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

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

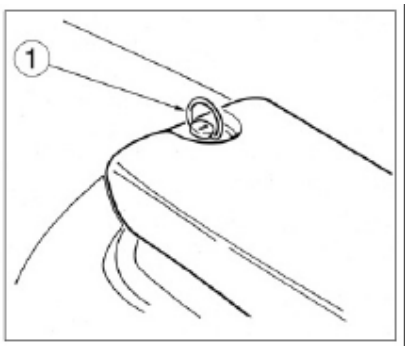
Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine

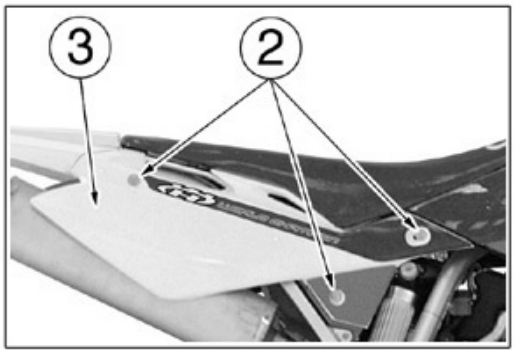
http://husqv.forumsactifs.com

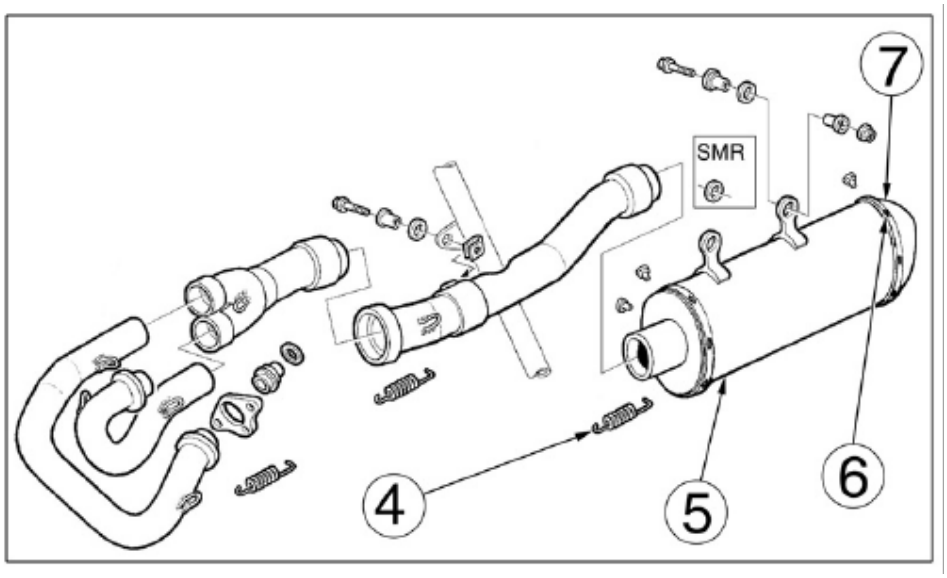
SPARK ARRESTER

The TE,SMR- USA/CDN muffler is equipped with a “Spark arrester” approved by the U.S. Forest Service. This muffler improves both the
performance and the efficiency.

“ SPARK ARRESTER” MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS
Proceed as follows:
A: First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and R.H. side panel (3).
Unhook springs (4) fastening the muffler (5) to the exhaust pipes.
B: Remove the two screws fastening the muffler to the rear frame.
Note*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.
C: remove the six rivets (6) and the endcap (7) from silencer’s body;
D: examinate 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 R. 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.







Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine



http://husqv.forumsactifs.com



NOTES FOR “AUS” MODEL



TE



SMR



TC

Tampering Warning:
Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal law prohibits the following acts or causing therefor:
1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.
Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.
1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
3) Lack of proper maintenace.
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 penalities under state and local ordinances.

Downloaded from www.Manualslib.com manuals search engine