
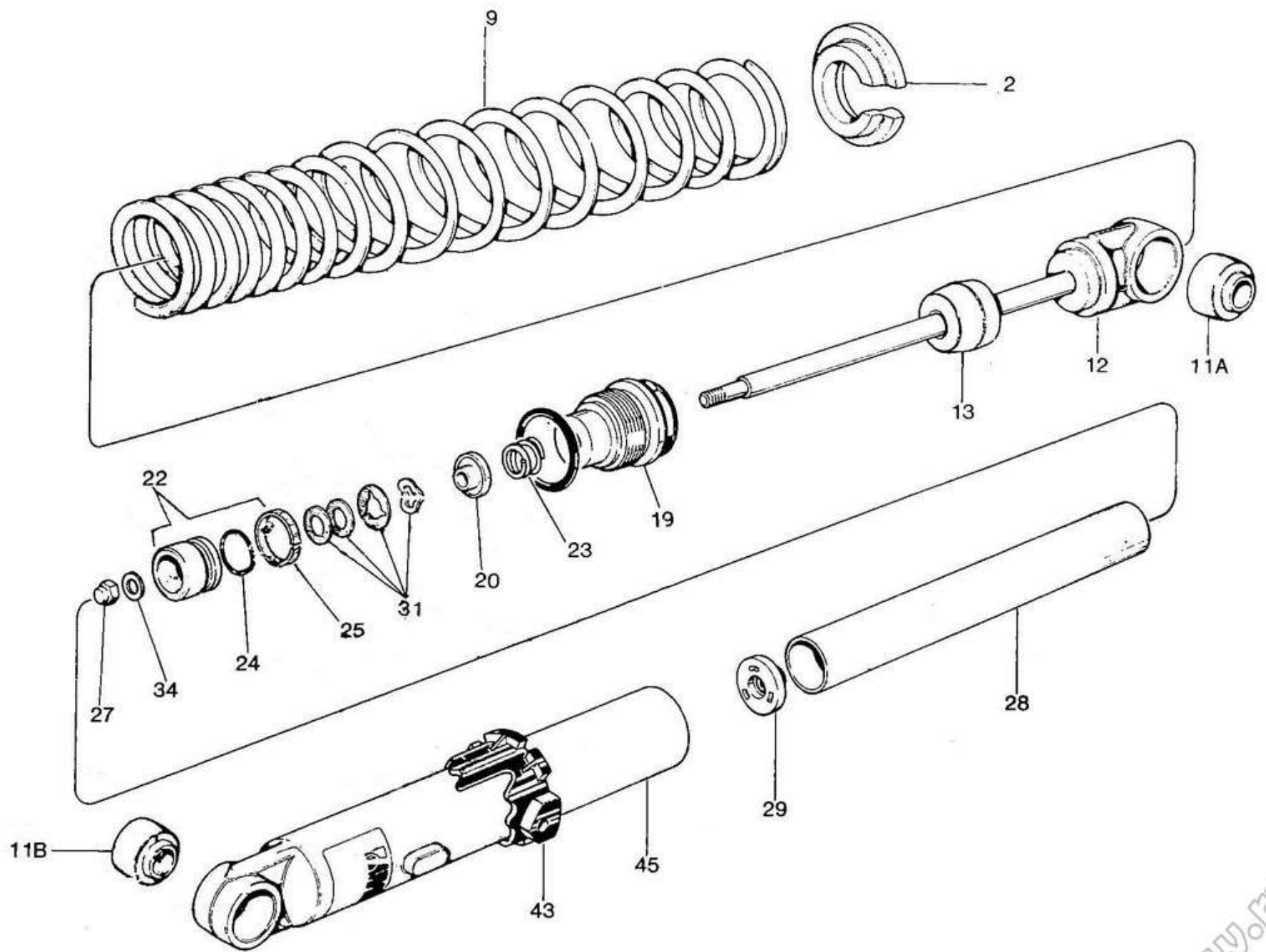


ET 85

ISTRUZIONI PER L'USO E LA MANUTENZIONE
INSTRUCTIONS FOR USE AND MAINTENANCE
INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOI ET L'ENTRETIEN
INSTRUCCIONES PARA EL USO Y LA MANUTENCIÓN
GEBRAUCHS- UND WARTUNGSANLEITUNG

5/85

 **MARZOCCHI**



Componenti - Spare parts

Art.	Descrizione - Description	Art.	Descrizione - Description
02	Anello porta molla - Spring retainer	43	Registro molla - Spring adjuster
09	Molla - Spring	45	Custodia - Shock body
11A	Snodo occhio - Eyelet bushing		
11	Snodo custodia - Shock body bushing		
12	Asta con occhio - Damper rod		
13	Paracolpi - Buffer		
19	Boccola di guida - Pilot boss		
20	Anello sup. pistone - Upper piston ring		
22	Anello OR - O-ring		
23	Contromolla - Rebound spring		
24	OR sottosegmento - Piston O-ring		
25	Segmento - Piston ring		
26	Pistone - Piston		
27	Dado - Nut		
28	Cilindro - Cylinder		
29	Valvola di fondo - Foot valve		
31	Serie lamelle - Damper washer set		
34	Rondella - Washer		



Le illustrazioni e descrizioni del presente opuscolo si intendono fornite a titolo indicativo.

La Casa si riserva pertanto il diritto di apportare ai prodotti in qualsiasi momento e senza avviso quelle modifiche che ritenesse utili per migliorarli o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

The figures and descriptions in this pamphlet are provided as a guide.

We reserve the right to make changes to the products without notice in line with our policy of continuous improvement.

I numeri di riferimento indicati nelle descrizioni del presente opuscolo si riferiscono ai particolari contenuti nella «cassetta attrezzi Marzocchi».

Reference numbers indicated in the descriptions in this leaflet refer to tools contained in the «Marzocchi tool box».

Usare olio per ammortizzatori viscosità Engler a 50° C-1,8 (olio speciale Marzocchi SAE 5 art. 52.46).

Use shock absorber oil viscosity Engler at 50° C - 1,8 (special oil Marzocchi SAE 5 art. 52.46).

Les illustrations et descriptions de cette brochure sont fournies à titre indicatif. La Maison se réserve le droit d'apporter aux produits, à n'importe quel moment et sans préavis, toutes les modifications utiles à leur amélioration, ou pour n'importe quelle nécessité de caractère constructif et commercial.

Las ilustraciones y las descripciones de este folleto son solamente indicativas. Nos reservamos por lo tanto el derecho de modificar el producto en cualquier momento para perfeccionarlo o para cualquier otra exigencia de construcción o comercial.

Die Abbildungen und Beschreibungen dieser Broschüre sind als rein indikativ zu betrachten.

Der Hersteller behält sich das Recht vor, an seinen Erzeugnissen jederzeit die Änderungen ohne Vorankündigung vorzunehmen, die er zu ihrer Verbesserung oder aus herstellungstechnischen oder kaufmännischen Gründen für erforderlich hält.

Les numéros de référence indiqués dans les descriptions de cet opuscule se réfèrent aux outils contenus dans la «boîte à outils Marzocchi».

Los números de referencia indicados en las descripciones de este folleto se refieren a las herramientas contenidas en la «caja de herramientas Marzocchi».

Die in den Beschreibungen dieser Broschüre angegebenen Bezugsnummern beziehen sich auf das Werkzeug des «Marzocchi Werkzeugkastens».

Utiliser de l'huile pour amortisseurs viscosité Engler à 50° C - 1,8 (huile spéciale Marzocchi SAE 5 art. 52.46).

Utilizar aceite para amortiguadores viscosidad Engler a 50° C - 1,8 (aceite especial Marzocchi SAE 5 art. 52.46).

Stossdämpferöl mit Viskosität 50° C-1,8 Engler verwenden (Spezialöl Marzocchi SAE 5 Art. 52.46).

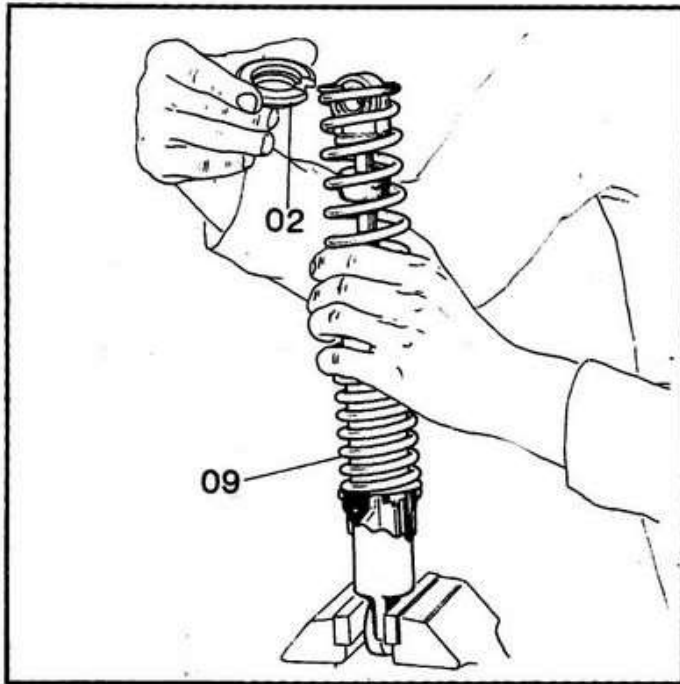


FIG. 1
Togliere la molla (09) comprimendo la
stessa verso il basso.
Sfilare l'anello portamolla (02).

FIG. 1
Release spring (09) by pressing it down.
Take off the spring retainer (02).

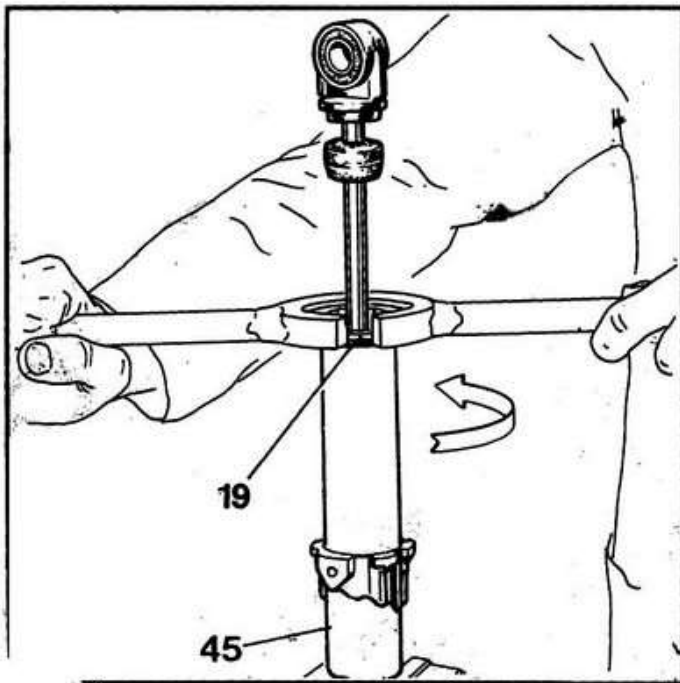


FIG. 2
Assicurare la base della custodia (45)
dell'ammortizzatore su di una morsa.
Svitare con l'apposita chiave in dotazione
(rif. 17 - 10) la boccola di guida (19).

FIG. 2
Fix the bottom part of the shock body
(45) in a vice.
Unscrew the pilot boss (19) with the
special tool provided by manufacturer
(ref. 17 - 10).

FIG. 1

Enlever le ressort (09) en le comprimant vers le bas.

Enlever le plateau porte-ressort (02).

FIG. 1

Quitar el muelle (09) comprimiendolo hacia abajo.

Sacar el anillo (02).

ABB. 1

Feder (09) durch Zusammendrücken nach unten ausbauen. Oberen Federhalter (02) abziehen.

FIG. 2

Assurer la base du corps (45) de l'amortisseur dans un étau.

Dévisser la bague de guide (19) à l'aide de la clé fournie par la maison (réf. 17 - 10).

FIG. 2

Fijar la base de la cubierta (45) del amortiguador sobre una mordaza.

Destornillar con la llave apropiada (ref. 17 - 10) el cojinete de fricción de guía (19).

ABB. 2

Basis des Dämpfergehäuses (45) in einem Schraubstock sichern.

Mit dem entsprechenden Schlüssel des Zubehörs (Bez. 17 - 10) die Führungsbuchse (19) abschrauben.

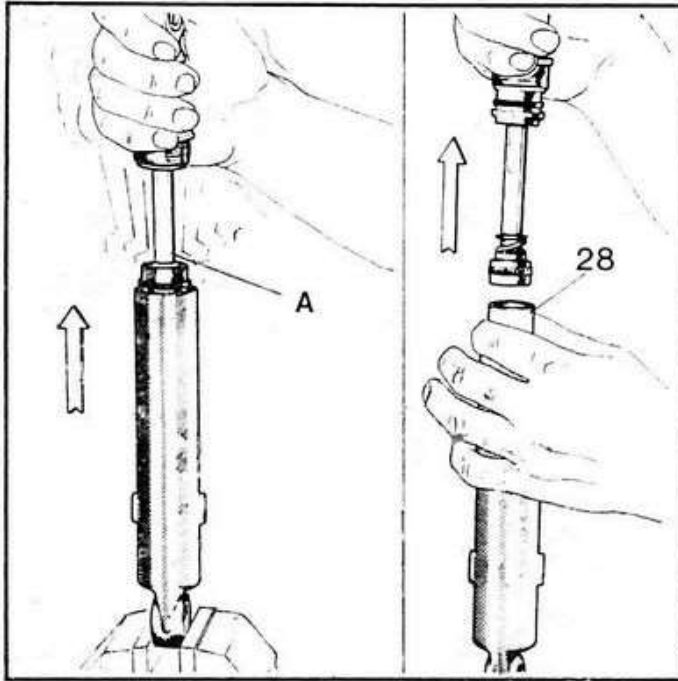


FIG. 3
Estrarre il gruppo asta completo (A) e il cilindro (28) contenuto nella custodia.

FIG. 3
Take out the complete rod unit (A) and the cylinder (28) from the shock body.

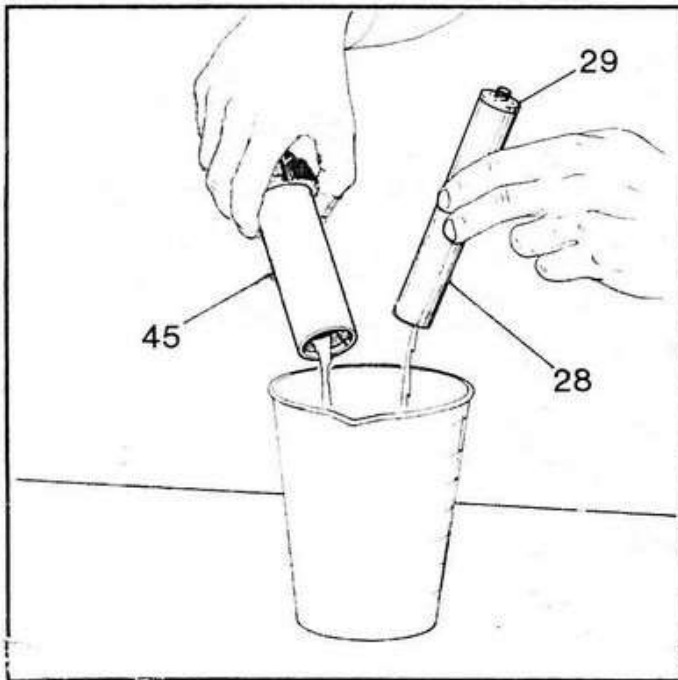


FIG. 4
Riversare tutto l'olio contenuto nella custodia (45) e nel cilindro (28) dentro ad un recipiente. È consigliato, ogni qual volta si smonta l'ammortizzatore, procedere alla pulizia dei componenti (in questo caso il cilindro e la custodia) con benzina pulitissima. Nell'ammortizzatore mod. ET 85 la valvola di fondo (29) del cilindro (28) non è asportabile, pertanto occorre pulirla accuratamente prima del rimontaggio.

FIG. 4
Empty all the oil contained in the shock body (45) and cylinder (28) into a receptacle. Each time the shock absorber is dismantled, we suggest that all component parts are cleaned (in this case the cylinder and the shock body) with very clean petrol. The foot valve (29) fixed to the cylinder (28) on the ET 85 shock is not removable, therefore it must be carefully cleaned before reassembly.

FIG. 3
Extraire le groupe axe complet (A) et le cylindre (28) contenu dans le corps.

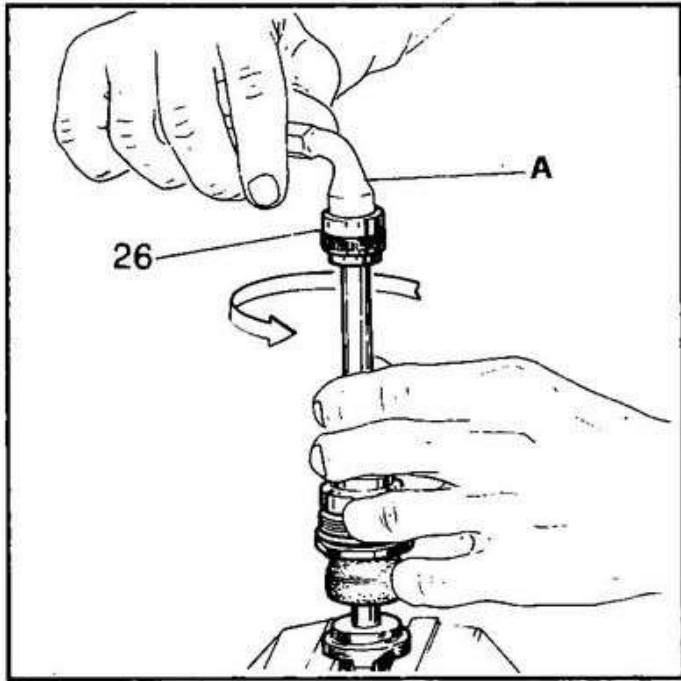
FIG. 3
Quitar el grupo vástago completo (A) y el cilindro (28) contenido dentro de la cubierta.

ABB. 3
Vollständige Dämpferstange (A) und Innenrohr (28) aus dem Gehäuse nehmen.

FIG. 4
Verser toute l'huile contenue dans le corps (45) et dans le cylindre (28) dans un récipient. Il est conseillé, à chaque démontage de l'amortisseur, de procéder au nettoyage des éléments (dans ce cas le cylindre et le corps) avec de l'essence très propre. Dans l'amortisseur mod. ET 85 le clapet de fond (29) du cylindre (28) n'est pas amovible, donc il faut le nettoyer soigneusement avant de le rémonter.

FIG. 4
Poner todo el aceite contenido en la cubierta (45) y en el cilindro (28) dentro de un recipiente. Se aconseja, cada vez que se desmonta el amortizador, limpiar los componentes (en este caso el cilindro y la cubierta) con gasolina muy limpia. En el amortiguador mod. ET 85 la válvula de fondo (29) del cilindro (28) no se puede quitar y es por lo tanto necesario limpiarla cuidadosamente antes de volver a montar.

ABB. 4
Das gesamte im Gehäuse (45) und im Innenrohr (28) enthaltene Öl in einen Behälter giesen. Es wird empfohlen, jedesmal beim Zerlegen des Stossdämpfers die Bauteile (in diesem Falle das Innenrohr und das Gehäuse) mit völlig sauberem Benzin zu reinigen. Im Stossdämpfer Mod. ET 85 ist das Bodenventil (29) des Innenrohrs (28) nicht abnehmbar; es muss daher vor dem Wiedereinbau sorgfältig gereinigt werden.



REVISIONE DEL GRUPPO AMMORTIZZANTE

FIG. 5
Fissare l'occhio dell'asta su di una morsa
e svitare con una chiave a pipa di 11 o
con la chiave di corredo (rif. 6 - 36) (A)
il dado (27) di fermo del pistone (26).

OVERHAUL OF DAMPER UNIT

FIG. 5
Fix the eyelet of the damper rod un a vice
and unscrew the piston locking nut (27)
with an 11 mm elbowed wrench or the
special tool (ref. 6 - 36).

REVISION DU GROUPE AMORTISSEUR

FIG. 5

Fixer l'oeillet de l'axe dans un étau et dévisser à l'aide d'une clé à pipe de 11 mm. ou de la clé fournie par la maison (réf. 6 - 36) (A), l'écrou (27) d'arrêt du piston (26).

CONTROL DEL GRUPO AMORTIGUADOR

FIG. 5

Fijar el ojo del vástago sobre una mordaza y destornillar con una llave tubular acodada de 11 mm. o con la llave suministrada junto con el amortiguador (réf. 6 - 36) (A) la tuerca (27) del pistón (26).

REVISION DER DÄMPFERGRUPPE

ABB. 5

Die Öse der Stange in einem Schraubstock befestigen und mit einem gebogenen Steckschlüssel 11 mm. oder mit dem Schlüssel des Zubehörs (Bez. 6 - 36) (A) die Kolbenmutter (27) lösen.

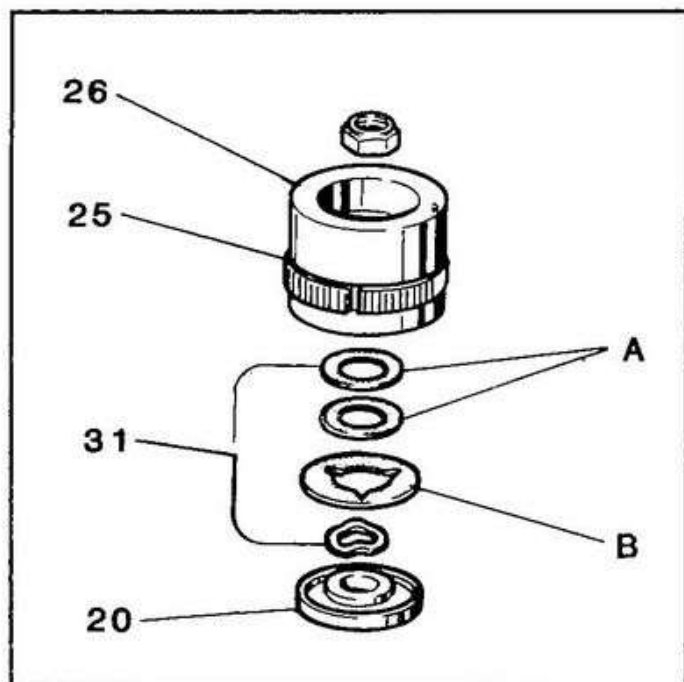


FIG. 6

Sfilare ora tutti i componenti del pistone (26) per una revisione. Controllare lo stato di usura del segmento (25) e dell'OR sottosegmento (24) controllare anche l'incolumità delle lamelle (31). Prima di procedere al rimontaggio è bene pulire accuratamente tutti i componenti. Seguire attentamente l'ordine di montaggio raffigurato facendo particolare attenzione che la bavatura delle lamelle (A) sia sempre rivolta verso il pistone e che quella delle lamelle (B) sia rivolta verso l'anello sup. pistone (20). Sulle lamelle (A) si deve anche agire per modificare la taratura dell'ammortizzatore. La tabella sotto riportata è indicativa, pertanto la Casa si riserva eventuali modifiche ai dati sotto citati.

FIG. 6

Now release all the piston components (26) for overhaul. Check the piston ring (25) and piston O-ring (24) for wear. Check also that the washers (31) are in good condition. Before reassembly clear carefully all component parts. Reassemble following the sequence indicated in the figure; be extremely careful that the shaving of washers (A) face towards the piston and that those of washers (B) face towards the upper piston ring (20). To change the setting of the shock absorber work on washers (A). The table below provided as a guide, we reserve the right to change the data, in line with our policy of continuous improvement.

Tipo Freno	Tipo Pistone	Quantitativo e tipo lamelle A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.: PN=Pistone normale
PS=Pistone spianato

Damping Type	Piston Type	Nr. and-type of washers A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.: PN=Normal piston
PS=Flattened piston

FIG. 6

Enlever tous les éléments du piston (26) pour les réviser. Contrôler l'état d'usure du segment (25) et du joint torique sous segment (24); contrôler aussi le bon état des lamelles (31). Avant de procéder au remontage il est conseillé de nettoyer soigneusement tous les éléments. Suivre attentivement l'ordre de montage illustré dans la figure, en faisant particulièrement attention que la bavure des lamelles soit toujours tournée vers le piston pour les lamelles (A) et vers l'anneau supérieur piston (20) pour les lamelles (B). Il faut aussi agir sur les lamelles (A) pour modifier le tarage de l'amortisseur. Le tableau ci-dessous est fourni à titre indicatif, donc la Maison se réserve éventuelles modifications à ces données.

Frein Type	Piston Type	N° et type lamelles A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.: PN=Piston normal
PS=Piston nivelé

FIG. 6

Quitar todos los componentes del pistón (26) para una verificación. Controlar el estado de consumo del segmento (25) y del anillo OR (24), controlar también el estado de las laminas (31). Antes de volver a efectuar el montaje es necesario limpiar cuidadosamente todos los componentes. Respetar atentamente el orden de montaje indicado en figura cuidando que la rebaba de las laminas (A) este siempre dirigida hacia el pistón, y que la rebaba de las láminas (B) este siempre dirigida hacia el anillo sup. pistón (20). Es necesario obrar sobre las laminas (A) también para modificar la regulación del amortiguador. La tabla siguiente es indicativa y por lo tanto nos reservamos de realizar posibles modificaciones a los datos indicados.

Freno Tipo	Piston Tipo	N° y tipo laminillas A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.: PN=Pistón normal
PS=Pistón aplanado

ABB. 6

Alle Kolbenbauteile (26) für die Revision ausbauen; Abnutzung des Kolbenrings (25) und des O-Rings Kolben (24) sowie den einwandfreien Zustand der Lamellen (31) überprüfen. Vor dem Wiedereinbau alle Bauteile sorgfältig reinigen. Beim Wiedereinbau genau die abgebildete Reihenfolge beachten; dabei besonders darauf achten, dass der Bart der Lamellen (A) immer zum Kolben hin gerichtet sein muss, und der der Lamellen (B) zum oberen Kolbenring (20) hin. Um die Einstellung des Stosdämpfers zu verändern, ist auf die Lamellen (A) einzuwirken. Die nachstehende Tabelle ist nur indikativ; der Hersteller behält sich daher vor, die angegebenen Daten eventuell abzuändern.

Bremsung Typ	Kolben Typ	Nr. u. Typ Lamellen A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.: PN=Normaler Kolben
PS=Geebnetter Kolben

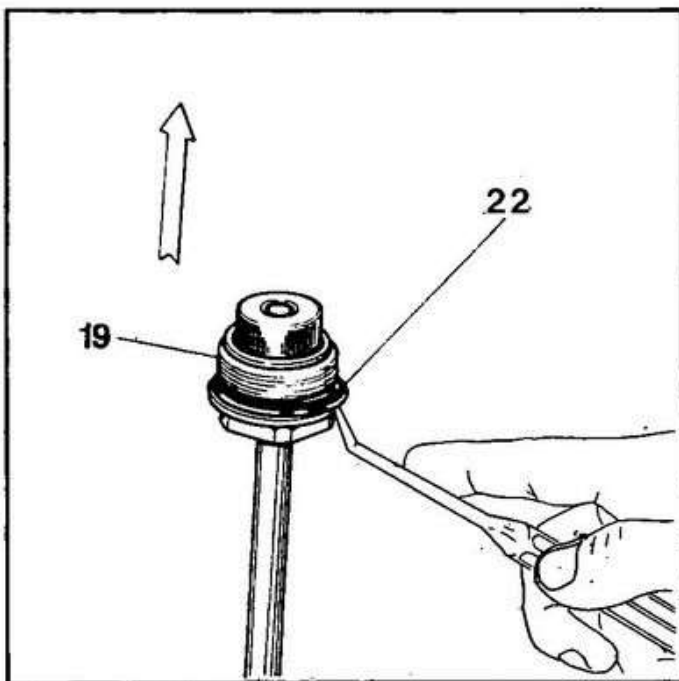


FIG. 7

Per l'ammortizzatore mod. ET 85 non è prevista la possibilità di revisionare le guarnizioni della boccola di guida (19) in quanto esso costituisce un blocco unico non scomponibile. È pertanto necessaria la sostituzione di questo componente qualora si riscontrino danni alle guarnizioni.

Qualora si riscontri qualche imperfezione nell'anello OR (22) dovuta spesso ad un errato montaggio, è possibile sostituirlo estraendolo dalla sua sede con l'ausilio di una punta (rif. 3). Quando si rimonta l'anello OR nuovo fare attenzione alla parte piatta che deve andare a contatto con la testa del tappo custodia.

FIG. 7

On the ET 85 shock it is not possible to replace the seals, as the pilot boss (19) is supplied as one complete unit. If the seals are worn replace the whole unit.

If O-ring (22) is found to be faulty, usually this is because of incorrect assembly, it may be replaced. Remove it from its seat using a point (ref. 3).

When replacing, be careful that the flat part of the seal touches the head of the shock body plug.

FIG. 7

Pour l'amortisseur mod. ET 85 on n'a pas prévu la possibilité de réviser les joints de la bague de guide (19) puisque il s'agit d'un seul bloc qui n'est pas décomposable. Il faut donc remplacer cet élément si l'on relève des dégâts aux joints.

Si l'on trouve des imperfections sur le joint torique (22) à cause d'un montage erroné, on peut le remplacer en l'enlevant de son siège avec un pointeau (réf. 3). En remontant le nouveau joint torique il faut faire attention à la partie plate qui doit être à contact avec la tête du bouchon du corps.

FIG. 7

Para el amortiguador mod. ET 85 no existe la posibilidad de controlar las guarniciones del cojinete de fricción de guía (19) porque constituye un bloque único no descomponible. Es por lo tanto necesario substituir este componente cuando las guarniciones están dañadas.

Si existen imperfecciones en el anillo OR (22) de cierre causadas a menudo por un montaje equivocado, es posible substituirlo quitándolo mediante una punta (ref. 3). Cuando se vuelve a montar la guarnición nueva llevar en cuenta que la parte chata tiene que entrar en contacto con la cabeza del tapón de cierre.

ABB. 7

Beim Stossdämpfer Mod. ET 85 gibt es keine Möglichkeit, die Dichtungen der Führungsbuchse (19) zu überprüfen, da er einen einzigen unzerlegbaren Block bildet. Bei Beschädigung der Dichtungen ist daher der Ersatz dieses Bauteils erforderlich.

Sollte der O-Ring (22) des Verschlusses einen Mangel aufweisen, was oft auf unsachgemässen Einbau zurückzuführen ist, besteht die Möglichkeit, ihn auszutauschen indem man ihn mittels einer Spitze (Bez. 3) aus seinem Sitz zieht. Beim Einbau der neuen Dichtung ist besonders darauf zu achten, dass der flache Feil mit dem Kopf der Gehäuseabschlussmutter Kontakt hat.

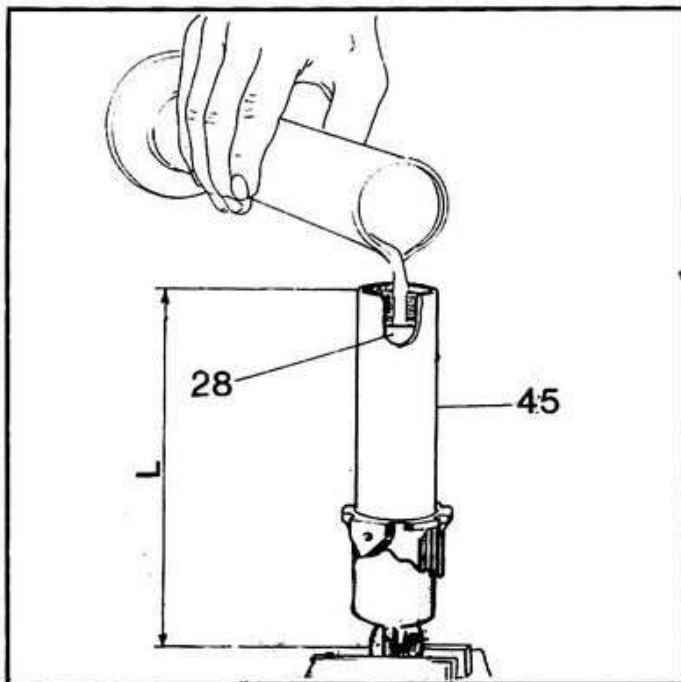


FIG. 8

Quando si immette olio nella custodia (45) è consigliato aver montato precedentemente il cilindro (28) dentro al quale si dirigerà il flusso dell'olio stesso. Per stabilire i quantitativi necessari occorre attenersi ai dati che compaiono nella seguente tabella.

IMPORTANTE! Attenersi scrupolosamente ai quantitativi indicati per un ottimale funzionamento dell'ammortizzatore.

L	Quantità cc.
164	68
174	70
183	73
189	—
190	75
197 Suzuki	75
198	77

FIG. 8

When filling the shock body (45) with oil, we suggest first to assemble the cylinder (28), and pour the oil into this.

To determine the quantity of oil, keep to the data supplied in the table below.

IMPORTANT: To obtain the best results from the shock absorber keep to the quantities indicated

L	Quantity cc.
164	68
174	70
183	73
189	—
190	75
197 Suzuki	75
198	77

FIG. 8

Quand l'on introduit l'huile dans le corps (45) il est conseillé d'avoir précédemment monté le cylindre (28) dans lequel l'huile s'écoulera.

Pour établir la quantité nécessaire il faut suivre les données du tableau ci-dessous. **IMPORTANT:** Suivre scrupuleusement les quantités indiquées pour obtenir le bon fonctionnement de l'amortisseur.

L	Quantité cc.
164	68
174	70
183	73
189	-
190	75
197 Suzuki	75
198	77

FIG. 8

Cuando se introduce aceite en la cubierta (45) se aconseja haber ya montado anteriormente el cilindro (28) dentro al cual se colocará el flujo del aceite mismo. Para establecer las cantidades necesarias respetar los datos de la tabla siguiente.

IMPORTANTE: Respetar cuidadosamente las cantidades indicadas para un funcionamiento perfecto del amortiguador.

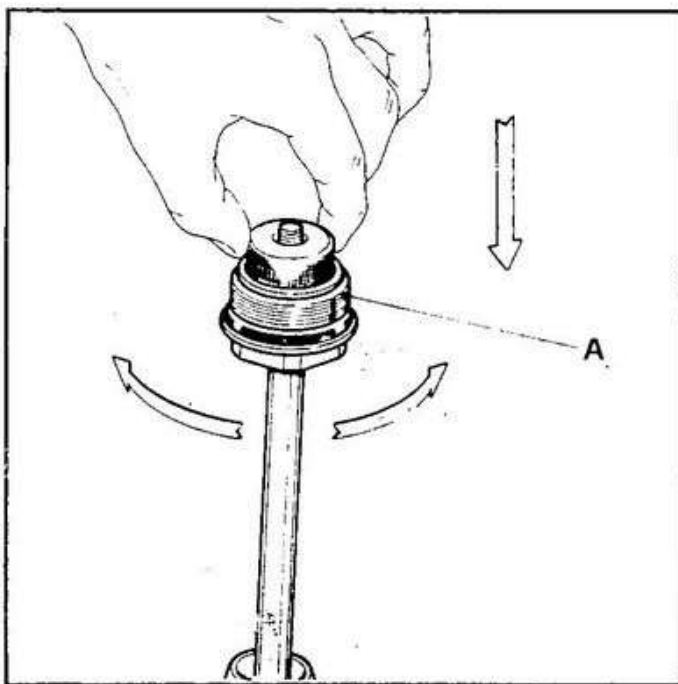
L	Cantidad cc.
164	68
174	70
183	73
189	-
190	75
197 Suzuki	75
198	77

FIG. 8

Beim Einfüllen von Öl in das Gehäuse (45) ist es ratsam, vorher das Innenrohr (28) einzubauen, in das der Ölfluss geleitet wird. Die erforderlichen Mengen sind auf Grund der in der nachstehenden Tabelle angegebenen Werte festzulegen.

WICHTIG: Für das einwandfreie Funktionieren des Stosdämpfers sind die angegebenen Mengen genauestens einzuhalten.

L	Menge cc.
164	68
174	70
183	73
189	-
190	75
197 Suzuki	75
198	77



OPERAZIONE DI RIMONTAGGIO

FIG. 9

Quando si rimonta la boccia di guida sull'asta, bisogna fare attenzione a non rovinare, con una operazione troppo veloce, il labbro dell'anello di tenuta presente in essa proteggendo la filettatura con un eventuale introduttore. Mentre si infila l'asta è consigliato ruotare in entrambi i versi il gruppo boccia (A) così da avere un inserimento ottimale senza il pericolo di rovinare irrimediabilmente le guarnizioni.

REASSEMBLY

FIG. 9

When reassembling the pilot boss be careful not to damage the edge of the oil seal located on the inside by rushing the operation: protect the thread of the plug with a ring clamp. When inserting the damper rod, we suggest that the pilot boss unit (A) be twisted backwards and forwards, this allows it to fit exactly, without damaging excessively the seals.

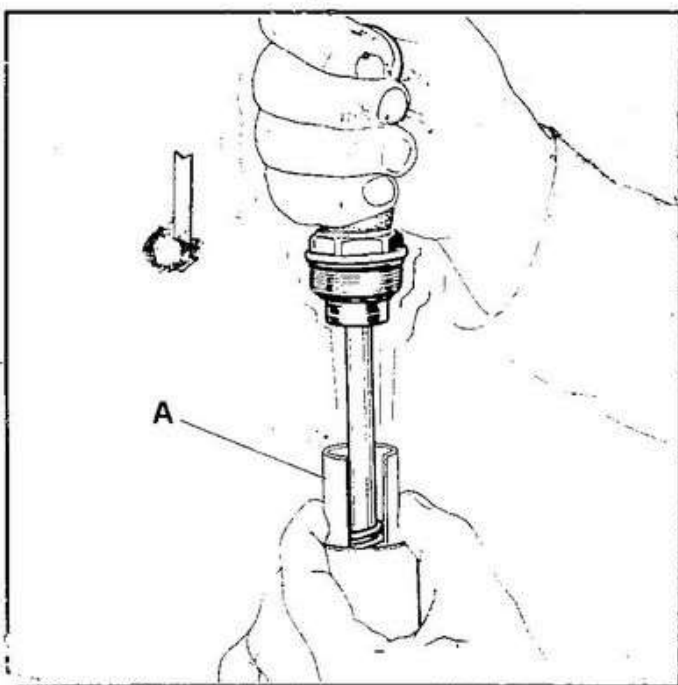


FIG. 10

Rimontare il gruppo asta completo (assicurarsi di aver stretto il dado (27) di chiusura del pistone prima del rimontaggio) infilandolo con l'ausilio di un introduttore (rif. 27) (A). Mentre si inserisce dentro al tubetto ruotare il gruppo asta per non rovinare il segmento pistone.

FIG. 10

Assemble the complete damper rod (be sure that the locking nut (27) on the piston has been tightened before assembly) by introducing it into the shock body through a ring clamp (ref. 27) (A). When introducing the damper rod into the tube be careful not to damage the piston ring.

OPERATIONS DE REMONTAGE

FIG. 9

En remontant la bague de guide sur l'axe, il faut faire attention à ne pas endommager avec une operation trop rapide le bord du joint d'étanchéité qui se trouvent sur la bague, en protégeant le filetage avec un éventuel introducteur.

Tandis que l'on introduit l'axe il est conseillé de tourner dans les deux sens le groupe bague (A) de façon à avoir le meilleur encastrement sans le danger d'endommager irréparablement les joints.

FIG. 10

Remonter le groupe axe complet (s'assurer d'avoir bien serré l'écrou (27) de fermeture du piston avant le remontage), en l'introduisant à l'aide d'un introducteur (réf. 27) (A).

En l'encastrant dans le cylindre, tourner le groupe axe afin de ne pas endommager le segment piston.

OPERACION DE MONTAJE

FIG. 9

Cuando se vuelve a montar el cojinete de fricción de guía sobre el vástago, es necesario cuidar de no dañar, con una operación demasiado rápida, el labio del réten protegiendo la parte roscada con un eventual introductor.

Mientras se pone el vástago se aconseja mover por los lados el grupo cojinete de fricción (A) para conseguir una introducción optimal sin peligro de dañar irreparablemente las guarniciones.

FIG. 10

Volver a montar el grupo vástago completo (controlar antes que la tuerca (27) de cierre del pistón este bien fijada) introduciendolo con la ayuda de un introductor (ref. 27) (A). Mientras se coloca dentro al tubo girar el grupo vástago para no dañar el segmento pistón.

WIEDEREINBAU

ABB. 9

Beim Wiedereinbau der Führungsbuchse auf der Stange ist darauf zu achten, dass durch zu schnelles Vorgehen nicht der Rand des Ölabbstreifers, der sich darin befindet, beschädigt wird (A); eine derartige Beschädigung wird durch die Benutzung eines Einführwerkzeugs vermieden, das das Gewinde schützt.

Beim Einschieben in die Stange sollte die Gruppe Büchse (A) in beide Richtungen gedreht werden, so dass ein optimaler Einbau gegeben ist, ohne Gefahr zu laufen, dass die Dichtungen auf nicht wiedergutzumachende Art beschädigt werden.

ABB. 10

Komplette Stange mittels eines Einbauwerkzeugs wiedereinbauen (Bez. 27) (A); vergewissern, dass die Kolbenverschlusssmule vor dem Einbau fest angezogen wurde. Bei Einführung in das Röhrchen die Stange drehen, um die Beschädigung des Kolbenringes zu vermeiden.

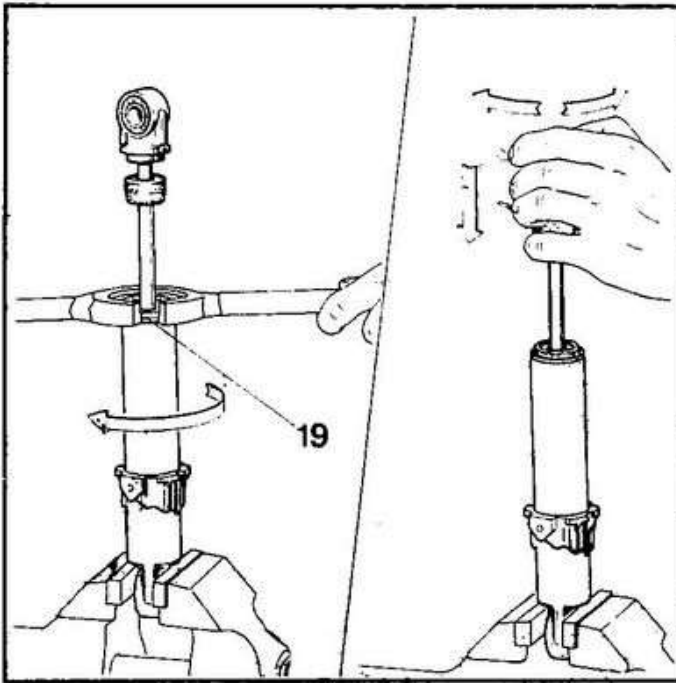


FIG. 11

Dopo aver riavvitato la boccia di guida (19) con l'apposita chiave in dotazione dalla casa costruttrice (rif. 17-10), bisogna verificare se l'asta è stata montata correttamente.

Ruotare quindi l'asta stessa e contemporaneamente provare il funzionamento dell'ammortizzatore.

Nel caso si manifestino attriti meccanici o anomalie di ciascun genere eseguire il rimontaggio con più cura.

FIG. 11

Having tightened the pilot boss (19) with the special tool provided (ref. 17-10) check that the damper rod has been assembled correctly.

Turn the rod and at the same time test the working of the shock absorber.

If points of friction or irregularities are encountered, assemble again being more careful.

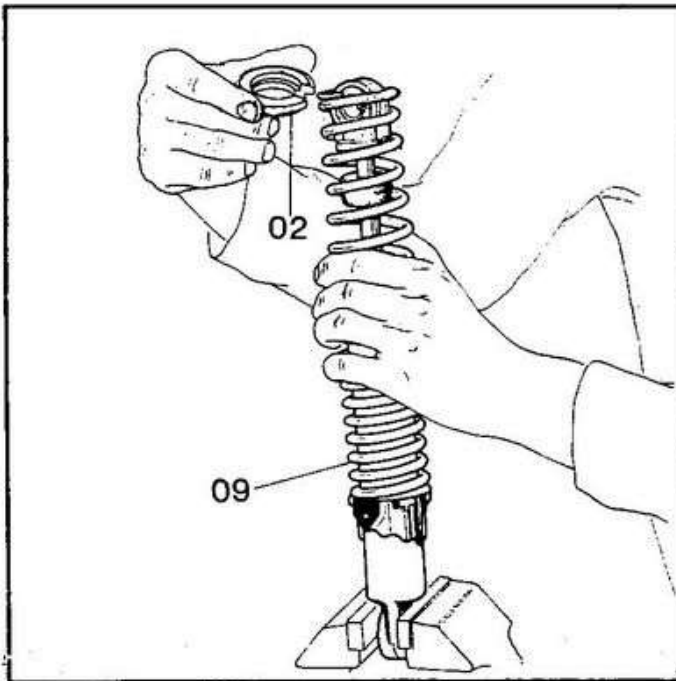


FIG. 12

Rimontare ora la molla (09) e poi, comprimendola, inserire l'anello portamolla (02).

FIG. 12

Reassemble spring (09), then press it down and insert the spring retainer (02).

FIG. 11

Après avoir revissé la bague de guide (19) avec la clé fournie par la maison constructrice, (réf. 17-10) il faut vérifier si l'axe a été correctement monté:

Tourner donc l'axe et essayer en même temps le fonctionnement de l'amortisseur. Si des frictions mécaniques ou d'autres anomalies se vérifient, procéder au remontage avec plus de soin.

FIG. 12

Remonter le ressort (09) et puis, en le comprimant, introduire le plateau porte-ressort (02).

FIG. 11

Después de haber fijado el cojinete de fricción de guía (19) con la llave apropiada suministrada por la Firma constructora (ref. 17-10) es necesario controlar si el vástago ha sido montado correctamente.

Mover por lo tanto el vástago mismo y simultáneamente probar el funcionamiento del amortiguador. Si existen frotamientos mecánicos o anomalías volver a efectuar el montaje más cuidadosamente.

FIG. 12

Montar ahora el muelle (A) y después coprimiendolo poner el anillo sujetador muelle (02).

ABB. 11

Nach Anziehen der Führungsbuchse (19) mittels des entsprechenden Schlüssels des Zubehörs der Herstellerfirma (Bez. 17-10) vergewissern, dass die Stange korrekt eingebaut wurde.

Dazu die Stange drehen und gleichzeitig das Funktionieren des Stossdämpfers prüfen. Sollten sich mechanische Reibung oder Anomalien irgendeiner Art zeigen, den Wiedereinbau nochmals mit mehr Sorgfalt vornehmen.

ABB. 12

Jetzt die Feder (09) wieder einbauen, zusammendrücken und dabei den Federhalter (02) einführen.



CAUSE DI MANCATO FUNZIONAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE

- 1) Montaggio errato delle ianelle sulla sede del pistone. Per evitare questo errore di montaggio si consiglia di montare a pacco su di un piano il gruppo pistone con tutti i suoi componenti.
- 2) Per difetti di materiale o per contatto con oggetti appuntiti o per urti di vario genere si possono verificare, sulla superficie cromata dell'asta, delle lacerazioni. In questi casi è consigliabile sostituire l'asta per non provocare ulteriori danni alle guarnizioni di tenuta.
- 3) Controllare la parte superiore della filettatura sulla custodia se esistono bolle e quindi mancanza di materiale tale da provocare la fuoriuscita di olio dalla custodia: in questo caso occorre sostituire la custodia stessa.

CAUSES OF SHOCK ABSORBER FAILURE

- 1) Wrong assembly of piston washers. To avoid this, we suggest the piston is assembled in block on a flat surface, with all the piston components in correct sequence.
- 2) Faulty raw material, collisions or contact with pointed objects may cause the chrome surface of the damper rod to rend. In such cases it is advisable to replace the damper rod to avoid further damage to the seals.
- 3) Check that there are no bubbles in the upper part of the thread of the shock body, as this indicates lack of material which will cause oil to leak from the shock body. In this case it is necessary to replace the shock body.

CAUSES DU NON FONCTIONNEMENT DE L'AMORTISSEUR

- 1) Montage erroné des lamelles sur le siège du piston. Pour éviter cet erreur de montage il est conseillé d'assembler en bloc sur un plan le groupe piston avec tous ses éléments.
- 2) Pour des défauts de matériel ou pour des contacts avec des objets pointus ou pour des chocs de genre différent, des déchirements pourraient se vérifier sur la surface chromée de l'axe. Dans ce cas il est conseillé de remplacer la tige pour ne pas endommager davantage les joints d'étanchéité.
- 3) Contrôler la partie supérieure du filetage sur le corps; s'il y a des bulles et donc une manque de matériel qui peut causer la sortie de l'huile du corps, il faut remplacer le corps même.

CAUSAS DE NO FUNCIONAMIENTO DEL AMORTIGUADOR

- 1) Montaje equivocado de las láminas en el alojamiento del pistón. Para evitar este error de montaje se aconseja de montar a bloque sobre un plano el grupo pistón con todos sus componentes.
- 2) Materiales defectuosos o contacto con objetos de punta o choques de vario tipo pueden haber provocado rupturas sobre la superficie cromada del vástago. En estos casos se aconseja substituir la varilla para no provocar otros daños a las guarniciones.
- 3) Controlar si en la parte superior de la rosca sobre la cubierta existen burbujas y por tanto falta de material que provoca la salida de aceite desde la cubierta: en este caso es necesario substituir la cubierta misma.

GRÜNDE FÜR DAS VERSAGEN DES STOSSDÄMPFERS

- 1) Fehlerhafter Einbau der Lamellen auf dem Kolbensitz. Um diesen Einbaufehler zu vermeiden, wird geraten, den gesamten Kolben auf einer ebenen Fläche zusammenzubauen, und zwar mit all seinen Einbauteilen.
- 2) Bei Materialfehlern oder beim Kontakt mit spitzen Gegenständen sowie bei Stößen irgendwelcher Art können auf der verchromten Oberfläche der Stange Risse entstehen. In derartigen Fällen ist es ratsam, die Stange zu ersetzen, um eine weitere Beschädigung der Dichtungen zu vermeiden.
- 3) Den oberen Gewindeteil auf dem Gehäuse kontrollieren, um festzustellen, ob Blasen vorhanden sind und damit ein Fehlen von Material, so dass Öl aus dem Gehäuse ausfließen kann; in diesem Falle ist das Gehäuse selbst zu ersetzen.



40069 LAVINO DI ZOLA PREDOSA
(bologna Italia)
VIA GRAZIA, 2
TELEFONO 051 - 75 86 39
TELEX. 511132 MARRPOL