

8130199902268

HUSKY POWER INFORMATION

FACTORY TRIPLE CLAMP

03.2015
3.213.361



Husqvarna Motorcycles GmbH
Stallhofnerstraße 3
5230 Mattighofen, Austria

T: +43/7742/6000-0
W: www.husqvarna-motorcycles.com



Husqvarna[®]
MOTORCYCLES

3 DEUTSCH

Wir freuen uns, dass Sie sich für dieses Produkt entschieden haben.

Unser hochwertiges Qualitätsprodukt ist rennerprobt und wurde speziell für sportliche Herausforderungen entwickelt. Eine korrekte Montage des Produktes ist unerlässlich, um ein Maximum an Sicherheit und Funktionalität gewährleisten zu können. Bitte befolgen Sie daher die Montageanleitung oder wenden Sie sich an Ihren autorisierten Fachhändler.

Für falsche Montage oder Verwendung dieses Produktes kann der (Quasi-)Hersteller bzw. Lieferant nicht zur Verantwortung gezogen werden.

Vielen Dank.

5 ENGLISH

Thank you for choosing this product.

Our high quality product has been tested under racing conditions and was developed specifically for use in sports activities. Correct installation of the product is essential to ensure that a maximum degree of safety and functionality is achieved. Therefore, please follow the installation instructions or contact your authorized dealer.

The (quasi) manufacturer or supplier cannot be held responsible for products that are incorrectly mounted or inappropriately used.

Thank you.

7 ITALIANO

Grazie per aver scelto questo prodotto.

Questo nostro prodotto di pregiata qualità è collaudato nelle competizioni ed è stato sviluppato specificamente per gare sportive. Il montaggio corretto del prodotto è fondamentale per garantirne la massima sicurezza e funzionalità. Rispetti quindi le istruzioni di montaggio o rivolgerti al proprio concessionario autorizzato.

Il produttore (detentore del marchio)/fornitore non può essere considerato responsabile per un montaggio o impiego errato del presente prodotto.

Vi ringraziamo per l'attenzione!

9 FRANÇAIS

Merci d'avoir porté votre choix sur ce produit.

Notre produit de haute qualité est éprouvé pour les compétitions et a été conçu spécialement pour un usage sportif. Un montage approprié du produit est indispensable pour garantir une sécurité et une fonctionnalité maximales du véhicule. C'est pourquoi nous vous invitons à suivre scrupuleusement le manuel de montage ou à vous adresser à votre revendeur agréé.

En cas de montage ou d'utilisation non conformes de ce produit, le (quasi) constructeur ou le fournisseur déclinent toute responsabilité.

Merci !

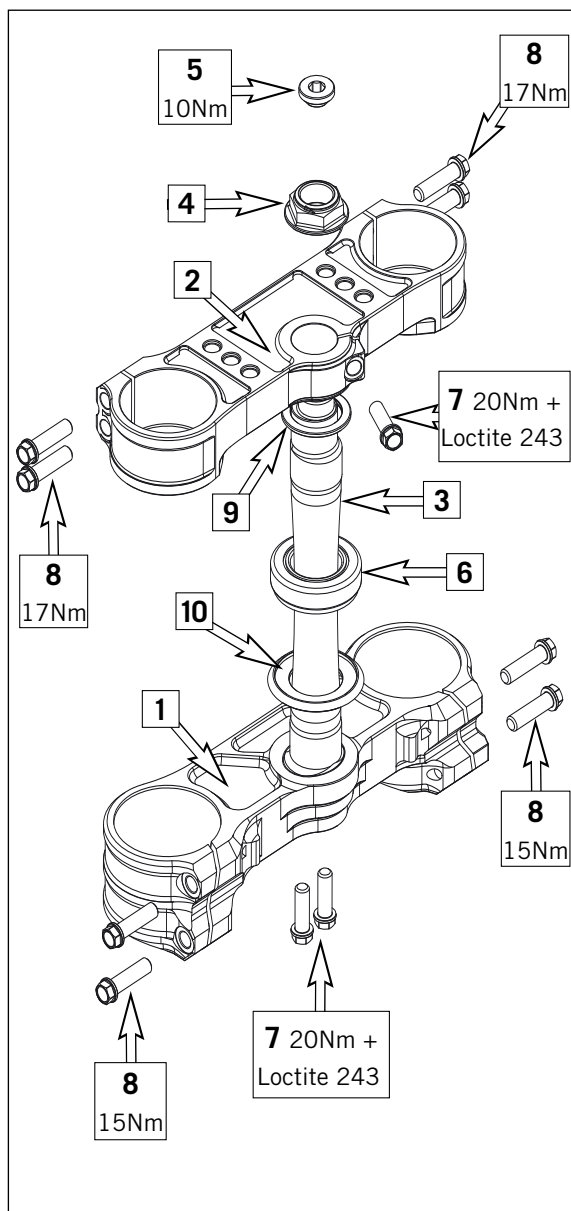
11 ESPAÑOL

Le agradecemos que se haya decidido por este producto.

Este producto de alta calidad está probado para la competición y se ha desarrollado específicamente para las exigencias de este deporte. Para poder garantizar los máximos niveles de seguridad y funcionalidad, es imprescindible que el producto se monte correctamente. Por este motivo, es muy importante que siga las instrucciones del manual de montaje o que se ponga en contacto con su concesionario autorizado.

El (cuasi) fabricante y el proveedor de este producto no se harán responsables del montaje y el uso incorrectos.

¡Muchas gracias!

**Lieferumfang:**

- (1) Factory Gabelbrücke gefräst unten (1x)
- (2) Factory Gabelbrücke gefräst oben (1x)
- (3) Factory Gabelschaftrohr excenter (1x)
- (4) Einstellmutter für Factory Gabelbrücke (1x)
- (5) Konterschraube für Factory Gabelbrücke (1x)
- (6) Kegelrollenlager (1x)
- (7) Sechskant Bundschraube M8x20 SW=10 (3x)
- (8) Sechskant Bundschraube M8x30 SW=10 (8x)
- (9) Aluminiumring 29x2,5 (1x)
- (10) O-Ring Support W. Sealing Lip (1x)

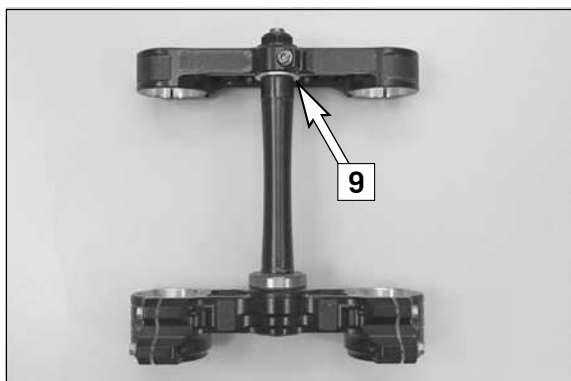
50101033100
 SXS06450404
 81201937000
 54201081100
 0025080206
 0025080306S
 54601084100

Montage

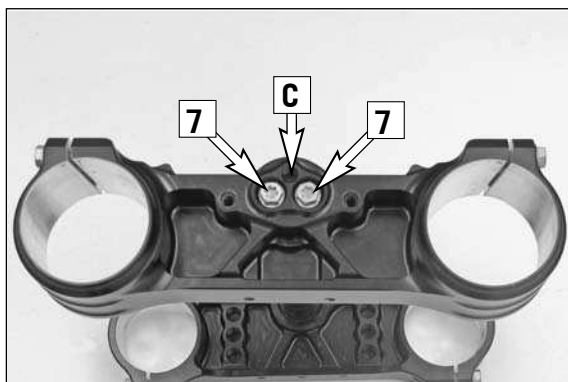
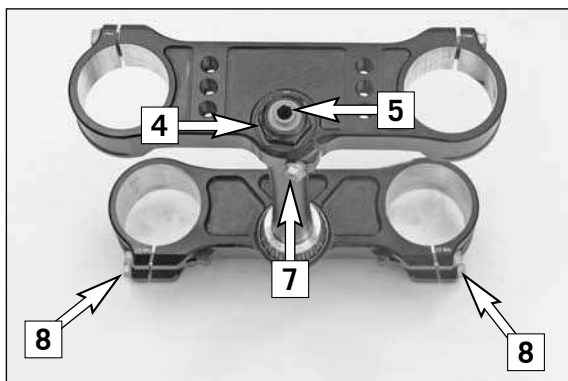
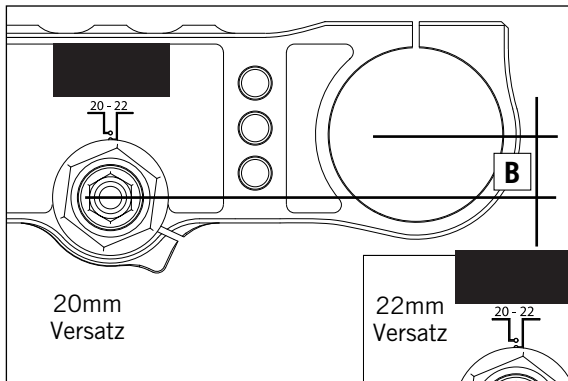
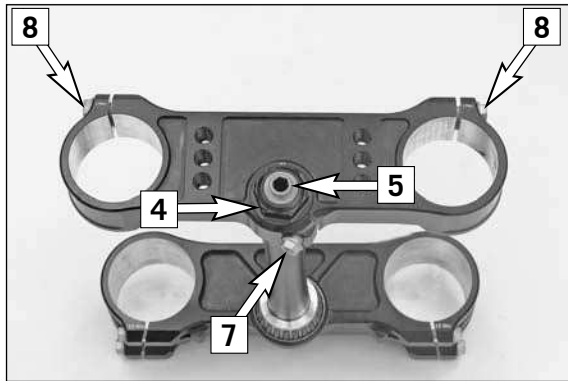
Das gereinigte Motorrad am Rahmen so abstützen, dass das Vorderrad angehoben ist. Vorderrad, Kotflügel, Startnummerträger bzw. Lichtmaske demontieren. Klemmschrauben des Handbremszylinders entfernen und Handbremszylinder mit einem Kabelband oder ähnlichem am linken Gabelbein befestigen, um die Bremsleitung nicht zu knicken (A). Gabel, Lenkeraufnahme und obere Gabelbrücke demontieren. O-Ring, Schutzring und Lager abziehen. Untere Gabelbrücke samt Gabelschaftrohr nach unten rausziehen. Darauf achten, dass kein Schmutz in den Steuerkopf dringt.

Lager (6) der Factory Gabelbrücke einfetten (mit z.B. Motorex Long Therm 2000) und das Fahrzeug in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge mit der Factory Gabelbrücke zusammenbauen und die Steuerkopflagerung einstellen.

HINWEIS: Aluminiumring (9) sitzt an der oberen Gabelbrücke.

**Steuerkopflagerung einstellen und prüfen**

Die Steuerkopflagerung sollte regelmäßig auf Spiel geprüft werden. Zum Prüfen stützt man das Motorrad am Rahmen so ab, dass das Vorderrad angehoben ist. Nun versucht man die Gabel nach vorne und hinten zu bewegen, dabei darf kein Spiel spürbar sein. Zum Nachstellen die 5 Klemmschrauben (7) und (8) sowie die Konterschraube (5) der oberen Gabelbrücke lockern. Die Einstellmutter (4) nachdrehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist. Keinesfalls die Einstellmutter fest anziehen, da sonst die Lager beschädigt werden. Mit einem Kunststoffhammer leicht auf die obere Gabelbrücke klopfen, um ein Verspannen zu vermeiden. Die Einstellmutter auf der richtig eingestellten Position festhalten, die Konterschraube (5) anziehen und dabei darauf achten, dass die Einstellmutter nicht mehr verstellt wird. Die 5 Klemmschrauben (7) und (8) festziehen. Das Steuerkopflagerspiel noch einmal kontrollieren und nötigenfalls das Einstellen wiederholen.



⚠ ACHTUNG

Ist die Steuerkopflagerung nicht spielfrei eingestellt, tritt unruhiges Fahrverhalten auf. Das Motorrad kann dabei außer Kontrolle geraten.

! VORSICHT

Wird über längere Zeit mit Spiel in der Steuerkopflagerung gefahren, werden die Lager und in weiterer Folge die Lagersitze im Rahmen zerstört.

Die Steuerkopflager sollten mindestens einmal jährlich nachgefettet werden (z.B. mit Motorex Long Term 2000).

Gabelversatz (Nachlauf) Funktionsweise

Mit der Factory Gabelbrücke kann der Versatz (**B**) der Gabel (Mitte Gabelbeine - Mitte Steuerkopflager) wahlweise auf 20 bzw. 22mm eingestellt werden. Das Handling kann dadurch noch besser den Rennstrecken angepasst werden.

Welcher Versatz eingestellt ist, sehen Sie an der Linie, welche die Stellschraube berührt.

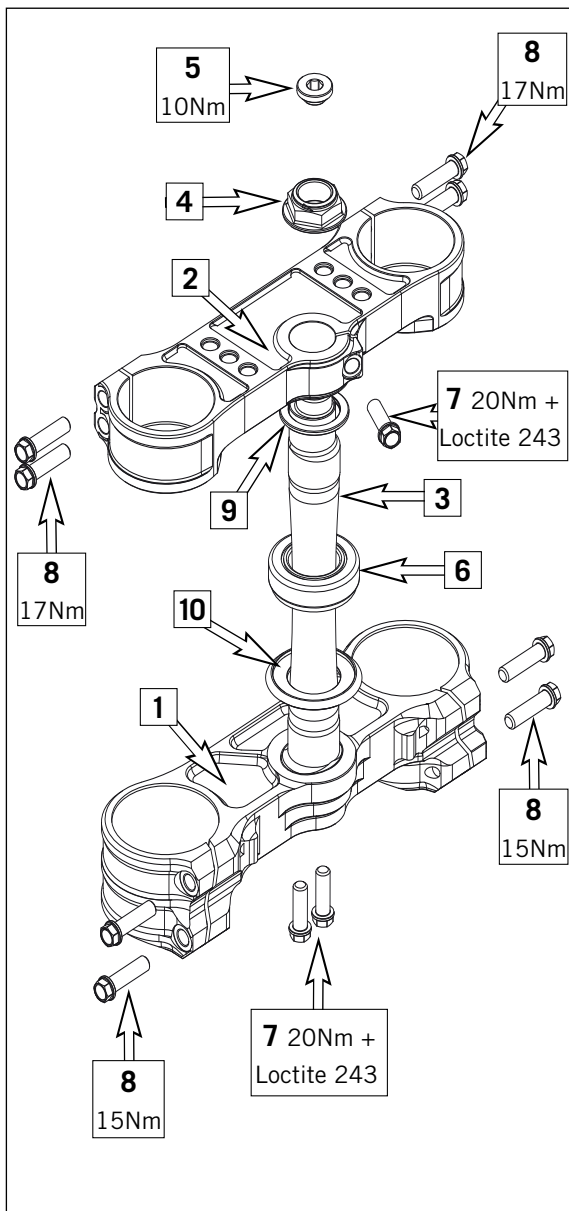
Beträgt der Versatz 20mm erzielen Sie bessere Fahrstabilität auf schnellen Rennstrecken. Bei 22mm Versatz wird das Handling in engen Kurven verbessert.

Gabelversatz (Nachlauf) ändern

Um den Versatz zu ändern stützt man das Motorrad am Rahmen so ab, dass das Vorderrad angehoben ist. Den vorderen Kotflügel demontieren. Die 5 Klemmschrauben (**7**) und (**8**) lockern und die beiden Schrauben (**7**) ausschrauben. Die untere Gabelbrücke um ca. 22mm nach unten schieben und dabei darauf achten, dass die Gabel in diesem Zustand nicht belastet wird.

HINWEIS: Sollte die untere Gabelbrücke fest sitzen, kann durch einschrauben der Bundschraube M8x20 in die Bohrung (**C**) die untere Gabelbrücke vom Kegel des Schaftrohres gelöst werden.

Das Gabelschaftrohr mit dem Bordwerkzeug oder einem geeignetem Schlüssel (SW27) nur an der Einstellmutter (**4**) um 180° im Uhrzeigersinn drehen, dabei muss die Konterschraube (**5**) angezogen bleiben. Die eventuell benötigte Bundschraube aus Bohrung (**C**) entfernen und die untere Gabelbrücke wieder ganz nach oben schieben. Die beiden Schrauben (**7**) einschrauben und anziehen. Die 5 Klemmschrauben (**7**) und (**8**) anziehen und den Kotflügel montieren. Das Steuerkopflagerspiel kontrollieren und nötigenfalls das Einstellen wiederholen.



Scope of supply:

- (1) Factory triple clamp milled on bottom (1x)
- (2) Factory triple clamp milled on top (1x)
- (3) Factory steering stem eccentric (1x)
- (4) adjusting nut for Factory triple clamp (1x)
- (5) counter screw for Factory triple clamp (1x)
- (6) tapered roller bearing (1x)
- (7) HH collar screw M8x20 A/F=10 (3x)
- (8) HH collar screw M8x30 A/F=10 (8x)
- (9) Aluminum Ring 29x2,5 (1x)
- (10) O-Ring Support W. Sealing Lip (1x)

50101033100
 SXS06450404
 81201937000
 54201081100
 0025080206
 0025080306S
 54601084100

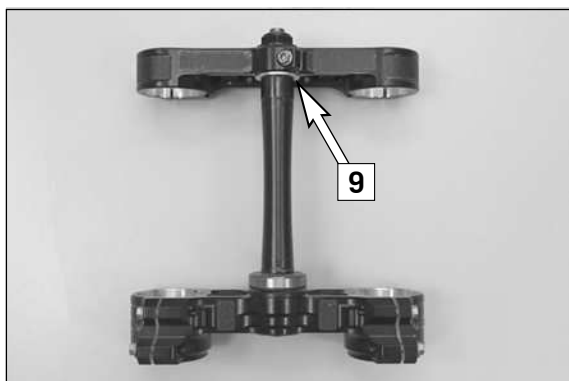
Mounting

Prop the clean motorcycle under the frame, lifting the front wheel off the ground. Remove the front wheel, fender, starting number holder and headlight mask. Remove the clamp screws on the hand brake cylinder and attach the hand brake cylinder to the left fork leg with a cable tie or similar fixing strap to prevent the brake line from kinking (A). Remove the fork, handlebar mount and upper triple clamp. Slide off the O-ring, protection ring and bearing.

Pull the lower triple clamp and steering stem out from below. Make sure no dirt penetrates into the steering head.

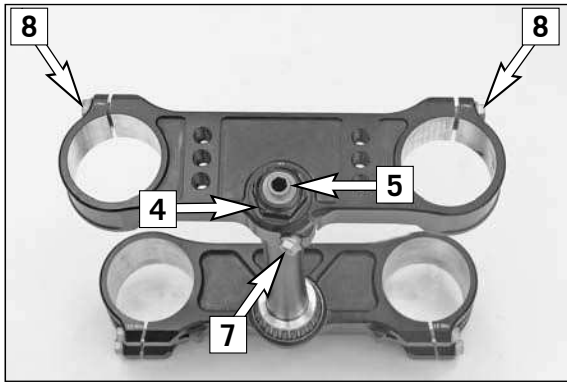
Grease the bearing in the Factory triple clamp (6) (e.g. with Motorex Long Therm 2000) and assemble the vehicle in the reverse order, using the Factory triple clamp. Adjust the steering head support.

NOTE: Aluminum ring (9) is located at the upper triple clamp.



Checking and adjusting the steering head support

The steering head support must be checked regularly for play. To check, prop the motorcycle under the frame, lifting the front wheel off the ground. Try to move the fork back and forth. You should not feel any clearance. To adjust, loosen the 5 clamp screws (7) and (8) and the counter screw (5) on the upper triple clamp. Turn the adjusting nut (4) until no clearance is left. Do not tighten the adjusting nut since you may damage the bearings. Gently tap on the upper triple clamp with a plastic hammer to avoid distortions. Hold the adjusting nut in the correctly adjusted position, tighten the counter screw (5) and make sure the adjusting nut does not move. Tighten the 5 clamp screws (7) and (8). Check the steering head bearing clearance again and readjust if necessary.



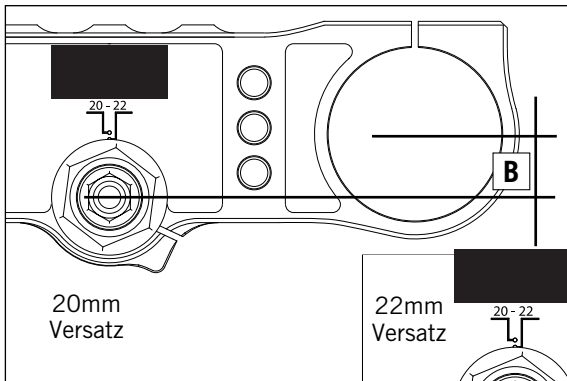
⚠ WARNING

The handling performance will be unsteady if there is play in the steering head support. This could cause you to lose control of your motorcycle.

! CAUTION

If you continue to drive with play in the steering head support, the bearings and the bearing seats in the frame will eventually be destroyed.

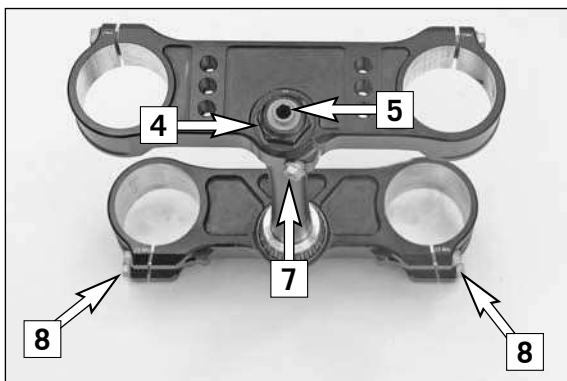
The steering head bearings should be regreased at least once a year (e.g. with Motorex Long Term 2000).



Fork offset (caster) mode of operation

The Factory triple clamp can be used to adjust the fork offset (**B**) (center of the fork legs - center of the steering head bearing) to 20 or 22mm.

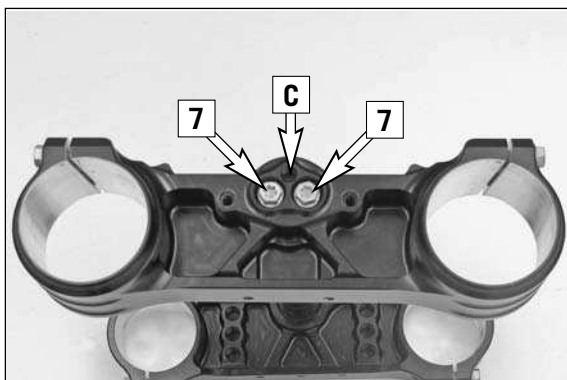
The preset offset is shown by the line touching the adjusting screw. An offset setting of 20mm will give you better driving stability on fast race-courses. An offset of 22mm will improve the handling in tight curves.



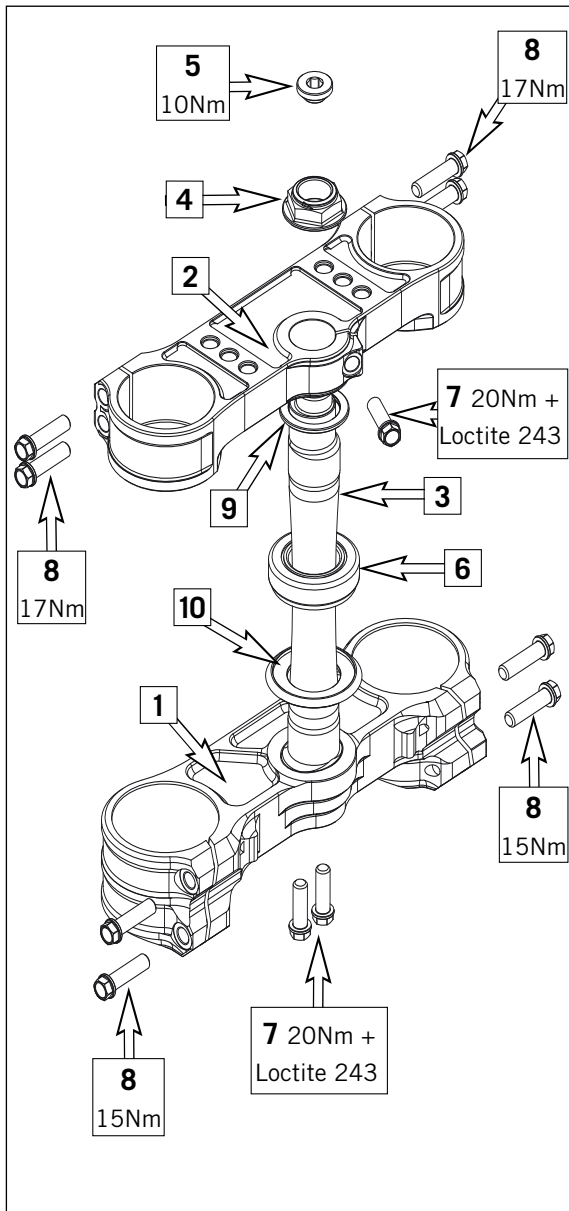
Changing the fork offset (caster)

To change the offset, prop the motorcycle under the frame, lifting the front wheel off the ground. Remove the front fender. Loosen the 5 clamp screws (**7**) and (**8**) and remove the two screws (**7**). Push the lower triple clamp down approx. 22mm, making sure the fork is not compressed in this state.

NOTE: If the lower triple clamp is jammed, the lower triple clamp can be separated from the conical shaft pipe by screwing the M8x20 collar screw into the bore (**C**).



Turn the adjusting nut (**4**) on the steering stem 180° in a clockwise direction using the tool set or a suitable wrench (A/F 27). Make sure you do not loosen the counter screw (**5**). Remove the collar screw from the bore (**C**) (if used) and push the lower triple clamp all the way up again. Screw in and tighten the two screws (**7**). Tighten the 5 clamp screws (**7**) and (**8**) and mount the fender. Check the steering head bearing clearance and readjust if necessary.



Volume della fornitura:

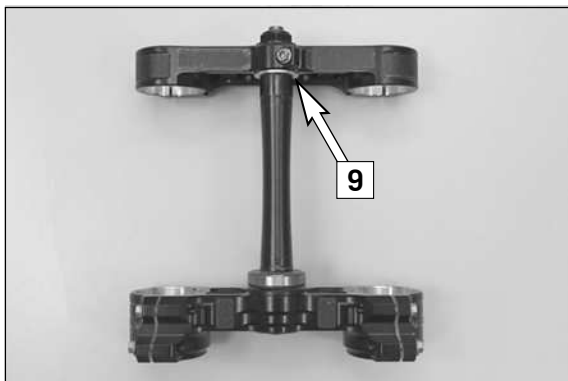
- | | |
|---|-------------|
| (1) piastra forcella inferiore fresata Factory (N 1) | |
| (2) piastra forcella superiore fresata Factory (N 1) | |
| (3) perno di sterzo Factory eccentrico di 1,5 mm (N 1) | 50101033100 |
| (4) dado di registro per piastre forcella Factory (N 1) | SXS06450404 |
| (5) controvite per piastre forcella Factory (N 1) | 81201937000 |
| (6) cuscinetto a rulli conici (N 1) | 54201081100 |
| (7) viti TE flangiate M8x20 chiave (N 3) | 0025080206 |
| (8) viti TE flangiate M8x30 chiave 10 (N 8) | 0025080306S |
| (9) anello in Alluminio 29x2,5 (N 1) | |
| (10) O-Ring Support W. Sealing Lip (N 1) | 54601084100 |

Montaggio

Mettere la moto pulita su un cavalletto in modo che la ruota anteriore sia sollevata da terra. Smontare la ruota anteriore, il parafrangente, il portanumero ossia il portafaro. Togliere le viti di serraggio della pompa freno anteriore e fissare quest'ultima con una fascetta serracavi o simile alla gamba forcella sinistra per evitare che la tubazione freno si pieghi (A). Smontare la forcella, i cavallotti di serraggio manubrio e la piastra forcella superiore. Togliere l'O-ring, l'anello di protezione ed il cuscinetto della piastra inferiore. Sfilare verso il basso la piastra forcella inferiore completa di perno di sterzo. Far attenzione che non entri dello sporco nel canotto sterzo.

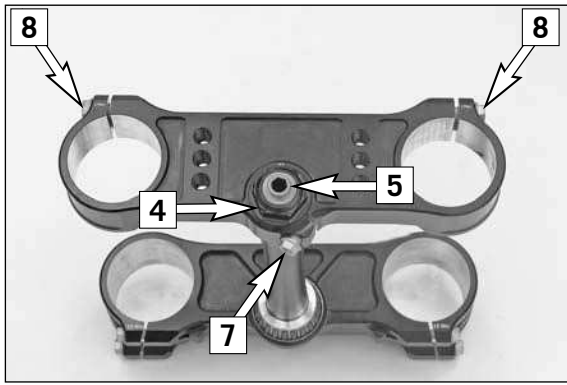
Ingrassare il cuscinetto della piastra forcella Factory inferiore (ad esempio con Motorex Long Term 2000), rimontare la moto in senso inverso con le piastre forcella Factory e regolare i cuscinetti sterzo.

AVVERTENZA: Anello in alluminio (9) si trova alla piastra forcella superiore.



Regolazione e controllo cuscinetti sterzo

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo sostenere la moto al telaio in modo che la ruota anteriore sia sollevata da terra. Muovendo avanti ed indietro la forcella non deve essere percettibile alcun gioco. Per l'eventuale registrazione allentare le cinque viti di serraggio (7) e (8) e la controvite (5) della piastra forcella superiore. Girare il dado di registro (4) fino a quando non vi è più del gioco. In nessun caso serrare troppo forte il dado di registro per evitare di danneggiare i cuscinetti. Con un martello di plastica picchiare leggermente sulla piastra forcella superiore per scaricare eventuali tensioni. Tener fermo il dado di registro nella posizione giusta e serrare la controvite facendo attenzione a non sregolare di nuovo il dado di registro. Serrare le cinque viti di serraggio (7) e (8). Ricontrollare il gioco dei cuscinetti sterzo ed all'occorrenza ripetere la regolazione.



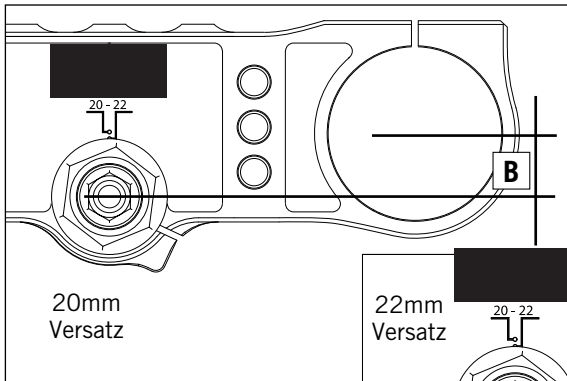
⚠ ATTENZIONE

Se i cuscinetti di sterzo non sono privi di gioco, si verifica un comportamento di guida irregolare. La motocicletta potrebbe così sfuggire al controllo.

! AVVERTIMENTO

Con un uso prolungato nonostante ci sia del gioco nei cuscinetti di sterzo, i cuscinetti ed in seguito anche le loro sedi nel telaio vengono distrutti.

I cuscinetti di sterzo vanno reingrassati almeno una volta all'anno (ad esempio con grasso Motorex Long Term 2000).



Funzionamento offset (avancorsa) forcella

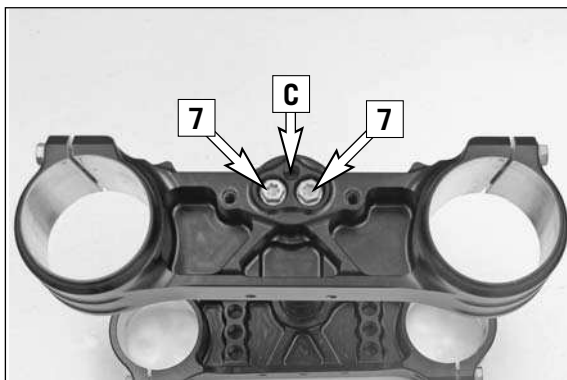
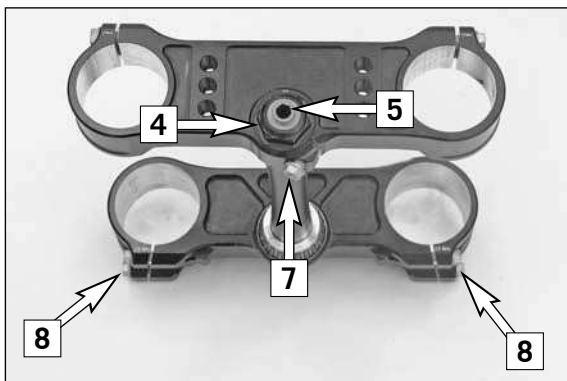
Con le piastre forcella Factory vi è la possibilità di variare l'offset (B) della forcella (asse gambe forcella - asse cuscinetto di sterzo). Questo permette un adattamento ancora migliore della maneggevolezza ai percorsi di gara.

Si vede l'offset regolato in base alla linea che tocca la vite di registro. L'offset di 20 mm determina una miglior stabilità di guida nei tratti veloci. L'offset di 22 mm migliora la maneggevolezza nelle curve strette.

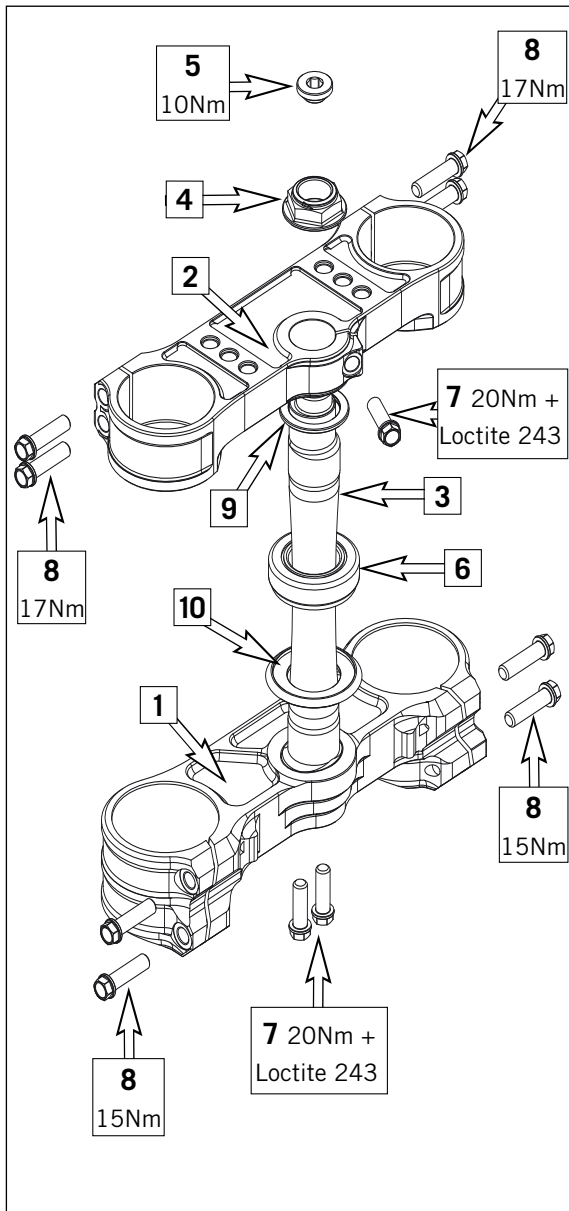
Variazione offset (avancorsa) forcella

Per variare l'offset, sostenere la moto al telaio in modo che la ruota anteriore sia sollevata da terra. Smontare il parafrangente anteriore. Svitare le cinque viti di serraggio (7) e (8) e le due viti (7). Spingere la piastra inferiore di ca. 22 mm verso il basso e far attenzione a non caricare la forcella in questo stato.

AVVERTENZA: se la piastra forcella inferiore dovesse essere bloccata, è possibile staccarla dal cono del perno di sterzo avvitando la vite flangiata M8x20 nel foro (C).



Con gli attrezzi di bordo o una chiave adatta (chiave 27) girare il perno di sterzo solo al dado di registro (4) di 180° in senso orario. La controvite (5) deve rimanere serrata. Togliere la vite flangiata eventualmente utilizzata dal foro (C) e spingere di nuovo la piastra inferiore in alto. Avvitare le due viti (7) e serrarle. Serrare le cinque viti di serraggio (7) e (8) e rimontare il parafrangente. Controllare il gioco dei cuscinetti sterzo ed all'occorrenza ripetere la regolazione.



Kit de livraison :

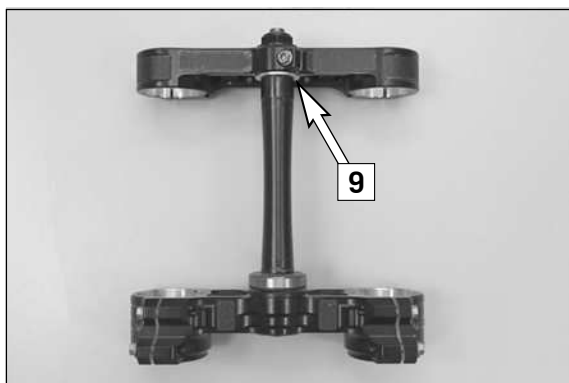
- (1) té inférieur Factory fraisé (1)
- (2) té supérieur Factory fraisé (1)
- (3) potence Factory excentrée 1,5mm (1)
- (4) écrou de réglage pour té Factory (1)
- (5) vis de blocage pour té Factory (1)
- (6) roulement conique (1)
- (7) vis six pans M8x20 clef de 10 (3)
- (8) vis six pans M8x30 clef de 10 (8)
- (9) anneau en aluminium 29x2,5 (1)
- (10) O-Ring Support W. Sealing Lip (1)

50101033100
 SXS06450404
 81201937000
 54201081100
 0025080206
 0025080306S
 54601084100

Montage

Nettoyer la moto et la caler sous le cadre de manière à délester la roue avant. Déposer la roue avant, le garde-boue, la plaque de course ou le capotage de phare. Enlever les vis tenant le maître-cylindre et attacher celui-ci avec un collier rilsan ou similaire au bras de fourche gauche afin de ne pas faire un croc à la durite de frein. Démontez les bras de fourche, les supports de guidon et le té supérieur. Enlever le joint torique, la protection et extraire le roulement. Sortir le té inférieur avec la potence. Faire attention à ce qu'il n'y ait pas de saleté qui entre dans la colonne de direction.

Graisser le roulement du té Factory (par exemple avec Motorex Long Term 2000) et faire l'assemblage dans le sens inverse du démontage. Régler les roulements de direction.

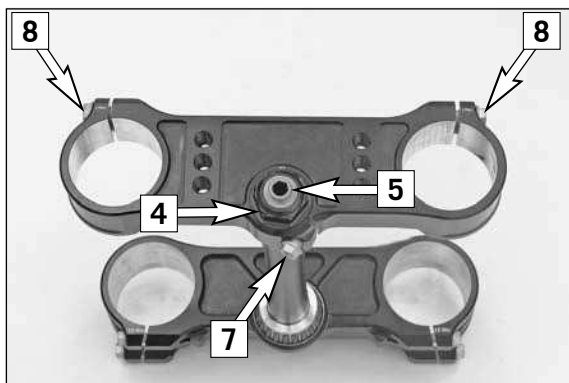


NOTA BENE: Anneau en aluminium (9) se trouve au té de fourche supérieur.



Vérification et réglage des roulements de direction

Il faut vérifier régulièrement si la direction n'a pas de jeu. Pour ce faire on cale la moto sous le cadre de manière à délester la roue avant. On secoue la fourche d'avant en arrière. Il ne doit pas y avoir de jeu sensible. Pour régler, desserrer les 5 vis de fixation (7) et (8) ainsi que la vis de blocage (5) du té supérieur. Tourner l'écrou de réglage (4) de manière à ce qu'il n'y ait plus de jeu. Ne pas serrer fort cet écrou, car on endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique tapoter sur le té supérieur de manière à faire disparaître les contraintes. Maintenir l'écrou de réglage dans sa position et serrer la vis de blocage en faisant attention à ce que l'écrou de réglage ne bouge plus. Resserrer les 5 vis de fixation (7) et (8). Vérifier à nouveau le jeu et recommencer s'il n'est pas correct.



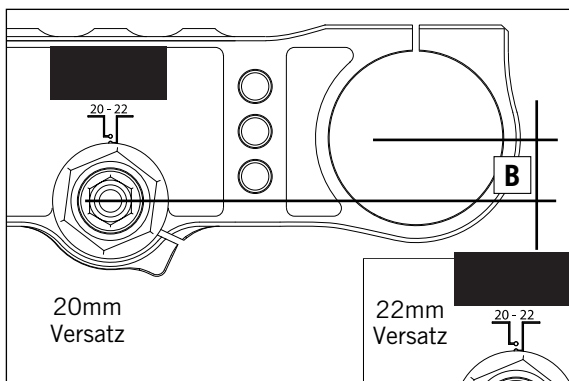
⚠ ATTENTION

Si les roulements de direction ont du jeu, la moto a un mauvais comportement et on peut en perdre le contrôle.

! ATTENTION

Si l'on roule durant un temps avec du jeu dans la direction, les roulements s'abîment de même que leur logement dans la colonne de direction.

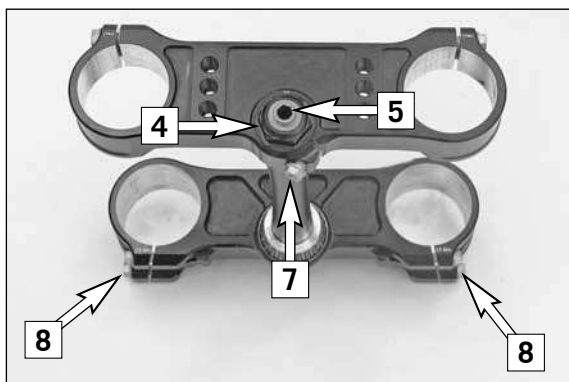
Il faut graisser les roulements de direction au moins une fois par an (par exemple avec Motorex Long Term 2000).



Mode de fonctionnement du déport de la fourche (chasse)

Principe de fonctionnement du déport de la fourche (chasse)
Le té Factory permet de régler au choix le déport (B) de la fourche à 20 ou 22 mm. Par déport il faut entendre l'écartement entre le centre des bras et le centre des roulements de direction. On peut ainsi encore mieux adapter le comportement de la moto aux différents circuits.

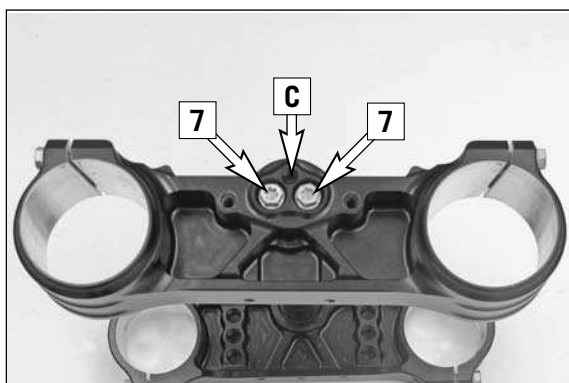
Le réglage en place est indiqué par le trait qui touche l'écrou de réglage. Si le déport est de 20 mm, la stabilité est meilleure sur les circuits rapides. Avec un déport de 22 mm, la maniabilité est plus grande dans les virages serrés.



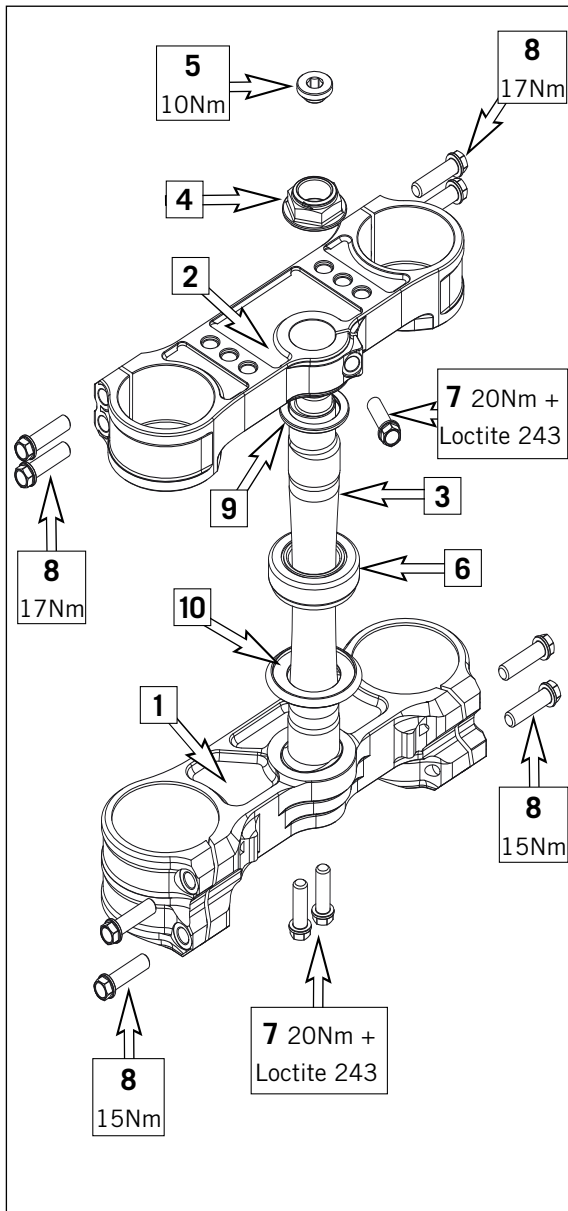
Modification du déport de la fourche (chasse)

Pour modifier le déport de la fourche, on cale la moto sous le cadre de manière à ce que la roue avant soit délestée. Démontez le garde-boue. Desserrer les cinq vis de fixation (7) et (8) et enlever les deux vis (7). Faire descendre le té inférieur d'environ 22 mm en faisant attention à ce que la fourche n'appuie pas.

NOTA BENE : Si le té inférieur ne veut pas venir, on peut le débloquer de son cône sur la potence en vissant une vis M8x20 dans l'alésage (C).



Avec l'outillage de bord ou une clef adéquate de 27 faire tourner la potence de 180° dans le sens des aiguilles d'une montre en prenant sur l'écrou de réglage (4). La vis de blocage (5) doit restée serrée. Retirer la vis que l'on a éventuellement mise dans l'alésage (C) et repousser le té inférieur vers le haut. Mettre les deux vis (7) et les serrer. Serrer les 5 vis de fixation (7) et (8) et monter le garde-boue. Vérifier le jeu des roulements de direction et régler si nécessaire.



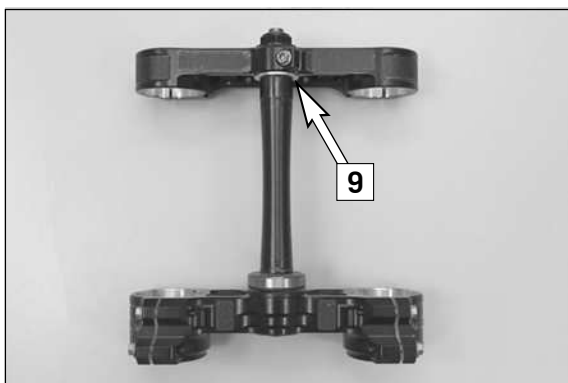
Volumen de suministro:

| | |
|---|-------------|
| (1) Tija fresada inferior Factory (1x) | |
| (2) Tija fresada superior Factory (1x) | |
| (3) Fuste excéntrico de la horquilla Factory 1,5mm (1x) | 50101033100 |
| (4) Tuerca de ajuste para la tija Factory (1x) | SXS06450404 |
| (5) Contratornillo para la tija Factory (1x) | 81201937000 |
| (6) Rodamiento de rodillos cónicos (1x) | 54201081100 |
| (7) Tornillos collar hexagonales M8x20 SW=10 (3x) | 0025080206 |
| (9) Tornillos collar hexagonales M8x30 SW=10 (8x) | 0025080306S |
| (10) anillo de Aluminio 29x2,5 (1x) | |
| (11) O-Ring Support W. Sealing Lip (1x) | 54601084100 |

Montaje

Apoyar la motocicleta limpia de tal forma que la rueda delantera quede levantada. Desmontar la rueda delantera, el guardafangos, el soporte para el número de competición, así como la placa portafaros. Retirar el tornillo de fijación del cilindro del freno de mano y con una abrazadera de cables o algo semejante sujetar el cilindro del freno de mano a la botella de la horquilla izquierda, para no doblar el latiguillo del freno (A). Desmontar la horquilla, el alojamiento del manillar y la tija superior. Quitar el aro tórico, el anillo de seguridad y el rodamiento. Sacar tirando hacia abajo la tija inferior junto con el fuste de la horquilla. Tener cuidado que no penetre suciedad alguna en la pipa de dirección.

Engrasar el rodamiento de la tija Factory (por ej. con Motorex Long Therm 2000) y ensamblar el vehículo en el respectivo orden inverso con la tija Factory y ajustar el asiento de la pipa de dirección.

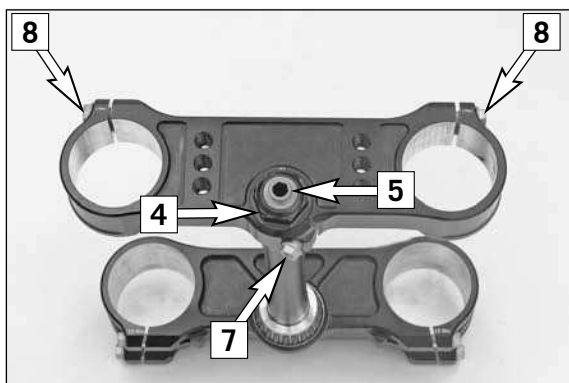


ADVERTENCIA: Anillo de aluminio (9) se encuentra a la tija superior de la horquilla.



Ajustar y examinar el asiento de la pipa de dirección

El juego del asiento de la pipa de dirección debe ser examinado periódicamente. Para el examen se apoya la motocicleta en el bastidor de tal forma que la rueda delantera quede levantada. Ahora se intenta mover la horquilla hacia adelante y hacia atrás, con ello no debe ser perceptible juego alguno. Para reajustar, soltar los 5 tornillos de fijación (7) y (8), así como el contratornillo (5) de la tija superior. Girar hacia atrás? la tuerca de ajuste (4) hasta que no se presente juego alguno. De ninguna manera apretar firmemente la tuerca de ajuste, de lo contrario se avería el rodamiento. Golpear ligeramente con un martillo de plástico sobre la tija superior para impedir un tensionamiento. Sostener la tuerca de ajuste en la posición de ajuste correcta, apretar el contratornillo y al mismo tiempo tener cuidado que la tuerca de ajuste no se desajuste más. Apretar bien los 5 tornillos de fijación (7) y (8). Controlar una vez más el juego del cojinete de la pipa de dirección y en caso de que sea necesario repetir el ajuste.



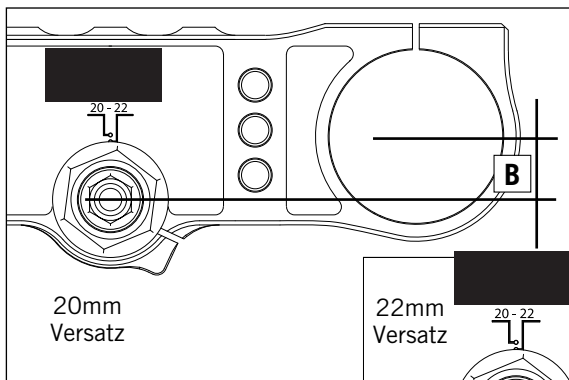
⚠ ATENCION

SI EL ASIENTO DE LA PIPA DE DIRECCIÓN NO ESTÁ AJUSTADO LIBRE DE JUEGO, SE PRODUCE UN COMPORTAMIENTO EN CARRETERA TURBULENTO. ADEMÁS LA MOTOCICLETA PUEDE QUEDAR FUERA DE CONTROL.

! AVISO

SI SE CONDUCE DURANTE UN LARGO TIEMPO CON JUEGO EN EL ASIENTO DE LA PIPA DE DIRECCIÓN, EL COJINETE Y A CONTINUACIÓN EL ALOJAMIENTO DEL RODAMIENTO EN EL BASTIDOR SON DESTRUIDOS.

Los cojinetes de la pipa de dirección deberían ser engrasados por lo menos una vez al año (por ej. con Motorex Long Therm 2000).

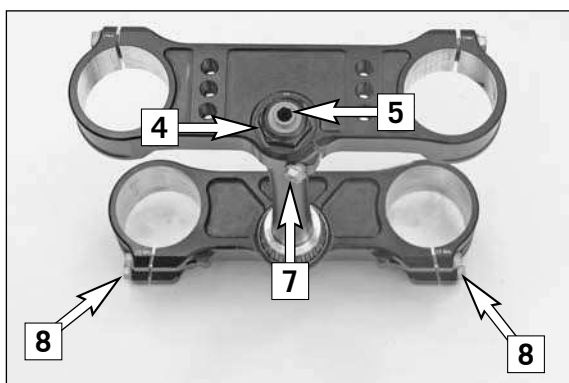


Modo de funcionamiento del avance de la horquilla

Con la tija Factory puede ser ajustado el avance (B) de la horquilla (mitad de la botella de la horquilla - mitad del cojinete de la pipa de dirección) opcionalmente a 20 y/o 22 mm. Con ello el manejo puede ser adecuado aún mejor a la pista.

El avance que se encuentra instalado lo puede observar Usted en la línea tangente al tornillo tornillo de reglaje.

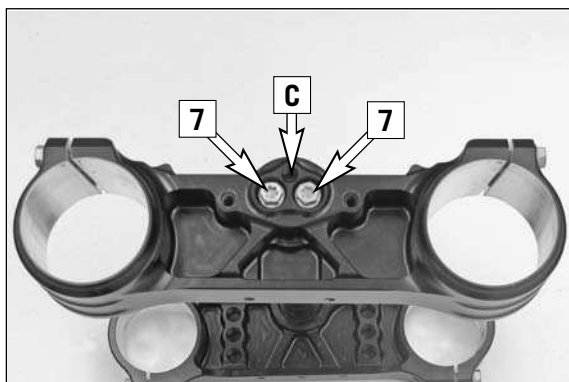
Si el avance tiene un valor de 20 mm, Usted obtiene una mejor estabilidad de marcha en pistas rápidas. Con el avance de 22 mm se mejora el manejo en curvas estrechas.



Modificación del avance de la horquilla

Para modificar el avance se apoya la motocicleta en el bastidor de tal forma que la rueda delantera quede levantada. Desmontar el guardafangos delantero. Aflojar los 5 tornillos de fijación (7) y (8) y desatornillar los dos tornillos (7). Empujar hacia abajo la tija inferior aprox. 22 mm y al mismo tener cuidado que en este estado no se cargue la horquilla.

ADVERTENCIA: si la tija inferior está firmemente asentada, puede ser soltada esta tija inferior del cono del fuste mediante el atornillamiento del tornillo collar M8x20 en el orificio (C).



Girar solamente la tuerca de ajuste (4) 180° en el sentido de las manecillas del reloj, con la herramienta de a bordo o con una llave adecuada (SW27); al mismo tiempo el contratornillo (5) debe permanecer apretado. Retirar el eventualmente necesario tornillo collar del orificio (C) y empujar de nuevo totalmente hacia arriba la tija inferior. Atornillar ambos tornillos (7) y apretarlos. Apretar los 5 tornillos de fijación (7) y (8) y montar el guardafangos. Controlar el juego del cojinete de la pipa de dirección y repetir el ajuste en caso de que sea necesario.