INDEX Page

OWNER'S INFORMATION 4
GENERAL SPECIFICATIONS 8
SPECIFIC MARZOCCHI TOOLS 10
GENERAL RULES FOR A CORRECT OVERHAULING AND MAINTENANCE 12
FAILURES, CAUSES AND REMEDIES 14
RECOMMENDATIONS FOR USE 16
INSTALLATION 16
MOUNTING THE FORK ON THE FRAME 18
FRONT WHEEL FIXING 22
DISC BRAKE SYSTEM ASSEMBLY 24
ADJUSTMENTS 24
DISASSEMBLY 28
DISASSEMBLY DIAGRAM 28
REASSEMBLY 40
FORK EXPLODED VIEW 48

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.

Always respect Nature when riding !

INDICE Pagina

INFORMAZIONI PER IL PROPRIETARIO DELLA BICICLETTA 5
GENERALITÀ 8
ATTREZZATURA SPECIFICA MARZOCCHI 10
REGOLE GENERALI 12
INCONVENIENTI, CAUSE E RIMEDI 14
RACCOMANDAZIONI PER L'USO 16
INSTALLAZIONE 16
MONTAGGIO FORCELLA SU TELAIO 18
FISSAGGIO RUOTA ANTERIORE 22
INSTALLAZIONE DELL'IMPIANTO FRENO A DISCO 24
REGOLAZIONE 24
SCOMPOSIZIONE 29
SCHEMA SEQUENZA SMONTAGGIO 29
RICOMPOSIZIONE 40
ESPLOSO FORCELLA 48

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.

In ogni Vostro spostamento rispettate sempre la Natura!

INDEX Page

INFORMATIONS POUR LE PROPRIETAIRE DE LA BICYCLETTE 6
INFORMATIONS GENERALES 9
OUTILLAGE SPECIFIQUE MARZOCCHI . 11
RÈGLES GÉNÉRALES 13
INCONVÉNIENTS, CAUSES ET REMÈDES 15
CONSEILS POUR L'UTILISATION 17
INSTALLATION 17
MONTAGE FOURCHE SUR LE CADRE ... 19
SERRAGE ROUE AVANT 23
MONTAGE DU SYSTEME DE FREINAGE A DISQUE 25
REGLAGE 25
DÉCOMPOSITION 30
SCHÉMA SUITE DE DEMONTAGE 30
RÉCOMPOSITION 41
PLAN ÉCLATE FOURCHE 48

Les illustrations et descriptions de cette brochure sont fournies à titre indicatif.
La société 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.

Respectez la Nature dans tous vos déplacements!

INHALTSVERZEICHNIS Seite

INFORMATIONEN FÜR DEN FAHRRADBESITZER 7
ALLGEMEINES 9
MARZOCCHI SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG 11
ALLGEMEINE NORMEN 13
MÄNGEL, URSACHEN UND ABHILFEN .. 15
ANWENDUNGSEMPFEHLUNGEN 17
EINBAU 17
DER MONTAGE DER GABEL AUF DEN RAHMEN 19
BEFESTIGUNG DES VORDERRADS 23
EINBAU DER SCHEIBENBREMS-ANLAGE 25
EINSTELLUNG 25
AUSBAU 31
AUSBAUSEQUENZSCHEMA 31
WIEDERZUSAMMENBAU 41
AUFBAUZEICHNUNG DER GABEL 48

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.

Nehmen Sie bei allen Ihren Fahrten Rücksicht auf die Natur!

OWNER'S INFORMATION

IMPORTANT: Installing a Marzocchi suspension system is a very delicate operation that must be carried out with extreme care. These installation and maintenance instructions are designed for experienced bicycle mechanics and must be followed exactly as written and specified. Failure to precisely follow these instructions could cause damage to one or more components of the Marzocchi suspension system. This damage may not be readily visible or apparent and could lead to unexpected failure on one or more components of your suspension to such extent that the rider may loose control of the bicycle and suffer severe injury.

The responsibility of the owner

1) The Marzocchi suspension system is designed to absorb the shocks of an uneven road surface in order to give the rider more control over this bicycle. It is not designed to absorb the forces generated by jumps or other acrobatic maneuvers. If you subject the Marzocchi suspension system to repeated jumps or other acrobatic maneuvers, you could cause one or more of the components of the suspension system to unexpectedly break, resulting in a loss of bicycle control and serious injury to the rider.
2) Some of the parts of the bicycle, such as the brakes, steering, tires, wheel assembly and shifters may not have been adjusted at the time the Marzocchi suspension system was installed on the bicycle. Before you ride the bicycle, be sure all the parts of the bicycle were properly adjusted and functioning properly.
3) All of the components of the suspension system must be correctly assembled and tightened exactly to the specified torque values. Periodically check the torque of these components to insure that they are correct. Failure to properly assemble and tighten the components could cause one or more of the components to unexpectedly break, resulting in a loss of bicycle control and serious injury to the rider.
4) There are obvious risks associated with mountain biking and other types of bicycle riding. Despite the use of all safety equipment for the bicycle and the rider, either injuries or damages may occur. This is the responsibility of the rider. To reduce the risk of injury, all activities must be under proper supervision and only after proper training and experience. Good physical condition of the rider and the good state of the bicycle are essential to be a safe and successful rider.
5) Be sure to read and follow all the instructions and warnings which originally accompanied your bicycle. In addition, it is recommended for added safety and protection while riding that a good quality bicycle helmet be worn and that other safety devices such as lights, reflectors, or reflective clothing be used. Some cities and states may require the use of a helmet and other safety equipment. Follow all traffic rules and all other laws about safety equipment and use your bicycle where you are permitted to ride.
6) For any further information you might need, please call or write to this addresses:

LARM
Via Ca' dell'Orbo, 36 -
40055 Villanova di Castenaso (Bologna) - Italy
☎ ++51/6053460 - Fax ++51/6053411

MSC CORPORATION USA
28231 Avenue Crocker - Unit 100
VALENCIA CA, 91355
☎ +1 (805) 257-6630 - Fax +1 (805) 257-6636

It is your responsibility to make sure the assembly instructions in this book are <u>precisely followed</u>.

Always ride safely and carefully.

INFORMAZIONI PER IL PROPRIETARIO DELLA BICICLETTA

IMPORTANTE: Installare un sistema di sospensione Marzocchi rappresenta un'operazione estremamente delicata che deve essere eseguita con estrema attenzione. Le presenti istruzioni per l'installazione e la manutenzione sono destinate a meccanici per biciclette esperti e dovranno essere scrupolosamente osservate alla lettera. La non osservanza di tali istruzioni secondo le indicazioni fornite, potrà provocare danni ad uno o più componenti del sistema di sospensione Marzocchi. Tale danno potrebbe non risultare visibile immediatamente o evidente a prima vista e causare l'imprevista rottura di uno o più componenti del sistema di sospensione, di entità tale da pregiudicare il controllo della bicicletta e comportare gravi danni fisici per il ciclista.

La responsabilità del proprietario della bicicletta

1) Il sistema di sospensione Marzocchi è progettato in maniera tale da ammortizzare gli urti o gli effetti di un fondo stradale non uniforme, al fine di assicurare al ciclista un maggiore controllo della propria bicicletta.
   Questo sistema non è stato progettato per assorbire le forze generate da salti o altre manovre acrobatiche eseguite in sella alla propria bici. Se il sistema di sospensione Marzocchi viene ripetutamente messo a dura prova da salti o esercizi acrobatici, uno o più componenti del medesimo potrebbero andare incontro ad impreviste rotture che comporterebbero la perdita del controllo del mezzo e gravi lesioni al ciclista.
2) Alcune parti costitutive della bicicletta, quali freni, sterzo, pneumatici, gruppo ruota e leva del cambio, potrebbero non essere stati regolati nel momento in cui è stata eseguita l'installazione del sistema di sospensione Marzocchi sulla bicicletta. Prima di montare in sella alla bici, verificare che tutte le parti siano state correttamente regolate e funzionino in maniera appropriata.
3) Tutti i componenti del sistema di sospensione dovranno essere assemblati correttamente e serrati saldamente ai valori di coppia specificati. Controllare periodicamente la coppia di questi componenti per accertarne la correttezza. La mancata esecuzione di un corretto assemblaggio e di un idoneo serraggio dei componenti potrebbe provocare l'imprevista rottura di uno o più elementi che pregiudicherebbero il controllo del mezzo e comporterebbero gravi lesioni al ciclista.
4) Alle mountain bike e ad altri tipi di bicicletta sono ovviamente associati dei rischi. Nonostante l'impiego di tutti i dispositivi di sicurezza sia per la bicicletta sia per il ciclista che vi monta in sella, possono verificarsi danni per entrambi. Ciò rientra nell'ambito delle responsabilità del ciclista. Per ridurre il rischio di incidenti, tutte le attività dovranno essere svolte sotto un'attenta supervisione e soltanto dopo un periodo di training e un'esperienza appropriati. La buona forma fisica del ciclista e l'ottimo stato della bicicletta sono elementi essenziali per assicurare un controllo sicuro del mezzo.
5) Avere cura di leggere e seguire tutte le istruzioni e gli avvertimenti che vengono originariamente forniti insieme alla bicicletta. Si raccomanda inoltre, per garantire una maggiore sicurezza e protezione, di indossare un casco protettivo di buona qualità e di installare altri dispositivi di sicurezza quali luci, riflettori o indossare un abbigliamento appropriato, realizzato in materiale rifrangente. In alcune città e stati è prescritto obbligatoriamente l'uso di un casco protettivo abbinato all'uso di altri dispositivi di sicurezza. Attenersi a tutte le disposizioni che regolano la circolazione stradale nonché a tutte le altre norme relative ai dispositivi di sicurezza, avendo cura di usare la bicicletta soltanto nei luoghi in cui ne è consentita la circolazione.
6) In caso di quesiti da sottoporre alla nostra attenzione, vi preghiamo di telefonare o scrivere ai seguenti indirizzi:

LARM
Via Ca' dell'Orbo, 36 -
40055 Villanova di Castenaso (Bologna) - Italy
☎ ++51/6053460 - Fax ++51/6053411

MSC CORPORATION USA
28231 Avenue Crocker - Unit 100
VALENCIA CA, 91355
☎ +1 (805) 257-6630 - Fax +1 (805) 257-6636

Vi riterremo responsabili della <u>corretta applicazione</u> delle istruzioni di assemblaggio contenute nel presente libretto.

Guidare sempre nel pieno rispetto delle norme di sicurezza e prestando sempre la massima attenzione.

INFORMATIONS POUR LE PROPRIETAIRE DE LA BICYCLETTE

IMPORTANT: L'installation d'un système de suspension Marzocchi est une opération extrèmement délicate pour laquelle il faut faire très attention. Ces instructions pour l'installation et l'entretien sont adressées à des mécaniciens pour vélos expérimentés et il faudra les respecter rigoureusement à la lettre. Le non-respect des instructions selon les indications fournies, pourrait causer des dommages à un ou plusieurs composants du système de suspension Marzocchi. Ces dommages pourraient ne pas être immédiatement apparents ou évidents tout d'abord et pourraient provoquer la rupture imprévue d'un ou de plusieurs composants du système de suspension, de telle nature à compromettre le contrôle de la bicyclette et causer des graves dommages physiques pour le cycliste.

La responsabilité du propriétaire du vélo

1) Le système de suspension Marzocchi a été conçu de façon qu'il puisse amortir les chocs ou les effets d'une chaussée pas uniforme, afin de garantir au cycliste le contrôle optimal de son vélo.
   Ce système n'a pas été conçu pour absorber les forces causées par de sauts ou d'autres manoeuvres acrobatiques effectuées sur son propre vélo. Au cas où le système de suspension Marzocchi serait mis à rude épreuve plusieurs fois par des sauts ou des exercices acrobatiques, l'un ou plusieurs composants pourraient subir des ruptures imprévues qui entraîneraient la perte du contrôle du moyen et des lésions graves au cycliste.
2) Quelques parties intégrantes du vélo, telles que les freins, le pivot, les pneus, l'ensemble roue et lévier de changement de vitesse, pourraient n'avoir pas été réglés lors de l'installation du système de suspension Marzocchi sur le vélo. Avant de se mettre en selle, verifier que toutes les parties aient été correctement réglées et qu'elles fonctionnent de manière appropriée.
3) Tous les composants du système de suspension devront être correctement assemblés et solidement serrés selon les côtes de couple indiquées. Contrôler périodiquement le couple de ces composants pour en vérifier la précision. Un assemblage fautif et un serrage inadapté des composants, pourrait causer la rupture imprévue d'un ou de plusieurs éléments, ce qui pourrait être préjudiciable au contrôle du moyen et entraîner des graves lésions au cycliste.
4) Il est évident que l'utilisation des mountain-bikes et des autres types de vélo peut entraîner des risques. Malgré l'emploi de tous les dispositifs visés à la sécurité du vélo ainsi que du cycliste, il peut se vérifier des dommages pour tous les deux. Cela rentre dans le cadre des responsabilités qui engagent le cycliste. Pour réduire le risque d'accidents, toutes activités devront être effectuées sous une attente supervision et uniquement après une période d'entraînement et d'expérience appropriés. La pleine forme physique du cycliste et l'état optimal de la bicyclette sont deux éléments fondamentaux pour garantirse un contrôle fiable du moyen.
5) Il faut lire et suivre les instructions et les avertissements fournis à l'origine avec le vélo. On préconise également, afin de garantir une plus grande sécurité et protection, de porter un casque de protection bonne qualité et d'installer d'autres dispositifs de sécurité tels que les feux, des réflecteurs ou de porter des vêtements appropriés, réalisés avec du matériau réfringent . Dans certaines villes ou nations l'usage du casque de protection combiné avec d'autre dispositifs de sécurité est obligatoire. Il faut respecter toutes les dispositions qui règlent la circulation routière ainsi que toutes les normes relatives aux dispositifs de sécurité, prenant soin d'utiliser le vélo uniquement où il est permis de circuler.
6) En cas d'informations complémentaires à nous soumettre, nous vous prions de téléphoner ou d'écrire à ces adresses:

LARM
Via Ca' dell'Orbo, 36 -
40055 Villanova di Castenaso (Bologna) - Italy
☎ ++51/6053460 - Fax ++51/6053411

MSC CORPORATION USA
28231 Avenue Crocker - Unit 100
VALENCIA CA, 91355
☎ +1 (805) 257-6630 - Fax +1 (805) 257-6636

Vous serez considérés responsables de <u>l'application exacte</u> des instructions d'assemblage contenues dans ce catalogue d'instruction.

Il faut toujours conduire dans le respect total des normes de sécurité en faisant la plus grande attention.

INFORMATIONEN FÜR DEN FAHRRADBESITZER

WICHTIG: Der Einbau eines Marzocchi-Aufhängesystems stellt eine extrem delikate Arbeitsausführung dar, die mit besonderer Vorsicht ausgeführt werden muß. Die vorliegenden Einbau- und Wartungsanweisungen sind Fahrradmechaniker-Experten vorbehalten und müssen strikt nach Anleitung erfolgen. Ein Nicht-Beachten der gelieferten Anweisungen, kann zu Schäden an einem oder mehreren Bestandteilen des Marzocchi-Aufhängungssystems führen. Ein solcher Schaden könnte nicht sofort oder auf den ersten Blick erkennbar sein und kann später zu einem plötzlichen Bruch einer oder mehrerer Teile des Aufhängungsystems führen, mit einem derartigen Ausmaß, welches zum Kontrollverlust des Fahrrades und zu schweren Verletzungen des Radfahres führen kann.

Fahrrad-Eigentümerverantwortung

1. Das Marzocchi-Aufhängesystem wurde in einer Art und Weise entworfen, die es ermöglicht, Stöße oder die Auswirkungen einer unebenen Straßenauflage abzudämpfen, um dadurch dem Radfahrer eine bessere Kontrolle über sein Fahrrad zu sichern.
   Dieses System wurde nicht dafür entworfen, um die durch Sprünge oder andere im Sattel des eigenen Fahrrads ausgeführten akrobatischen Manöver entstandenen Belastungen abzufangen. Falls das Marzocchi-Aufhängungssystem in wiederholter Weise harten Belastungsproben wie Sprüngen oder Akrobatien ausgesetzt wird, kann es vorkommen, daß eine oder mehrere Komponenten des selbigen plötzlich brechen können, was zum Verlust der Fahrradkontrolle und zu schweren Verletzungen des Fahrers führen kann.
2. Es kann vorkommen, daß einige Bauteile des Fahrrads, wie Bremsen, Gabelschaft, Reifen, Radaggregat und Gangschaltungshebel beim Einbau der Marzocchi-Aufhängung am Fahrrad nicht eingestellt wurden. Aus diesem Grund ist, vor dem Aufsteigen auf das Fahrrad, zu kontrollieren, ob auch alle Teile korrekt eingestellt wurden und in geeigneter Weise funktionieren.
3. Alle Bestandteile des Aufhängungssystems müssen korrekt zusammengestellt und fest auf die angegeben Werte angezogen werden. In regelmäßigen Abständen den Anzug dieser Teile überprüfen und sich so von der Korrektheit überzeugen. Wird der Zusammenbau und der angemessene Anzug nicht korrekt ausgeführt, kann es zum plötzlichen Bruch eines oder mehrerer Elemente kommen, die dann zum Verlust der Kontrolle des Fahrrades und letztendlich zu schweren Verletzungen führen könnten.
4. Mountain-Bikes und andere Fahrradarten unterliegen Gefahren. Trotz des Einsatzes aller Sicherheitsvorrichtungen, sowohl für das Fahrrad, als auch für den betreffenden Radfahrer, können sich Schäden an beiden ergeben. Dies gehört in den Verantwortungsbereich des Radfahres. Um das Unfallrisiko einzuschränken, müssen alle diesbezüglichen Tätigkeiten unter einer aufmerksamen Beaufsichtigung und nur nach einer Trainingzeit und dementsprechenden Erfahrung ausgeführt werden. Eine gute körperliche Form des Radfahrers und ein optimaler Zustand des Fahrrades, sind die grundlegenden Elemente zur Sicherung einer sicheren Fahrzeugkontrolle.
5. Lesen und befolgen Sie in aufmerksamer Weise alle Anleitungen und Warnungen, die gemeinsam mit dem Fahrrad geliefert werden. Desweiteren, wird zur Garantie einer höheren Sicherheit und eines besseren Schutzes empfohlen, einen qualitativ guten Schutzhelm zu tragen und weitere Schutzvorrichtungen wie Lichter, Rückstrahler oder das Tragen von geeigneter Fahrradkleidung aus rückflektierendem Material vorzunehmen. In einigen Städten und Staaten wurde die Anwendung eines Schutzhelms, gemeinsam mit anderen Sicherheitsmaßnahmen vorgeschrieben. Es ist sich an alle Anweisungen, die den Straßenverkehr betreffen, sowie an alle Sicherheitsnormen zu halten, dabei ist darauf zu achten, das Fahrrad nur an den Orten zu verwenden, an denen dessen Verkehr erlaubt wurde.
6. Bei Fragen an uns, bitten wir Sie, sich telefonisch oder schriftlich mit uns unter den angegebenen folgendenen Adressen zu setzen:

LARM
Via Ca' dell'Orbo, 36 -
40055 Villanova di Castenaso (Bologna) - Italy
☎ ++51/6053460 - Fax ++51/6053411

MSC CORPORATION USA
28231 Avenue Crocker - Unit 100
VALENCIA CA, 91355
☎ +1 (805) 257-6630 - Fax +1 (805) 257-6636

Wir machen Sie für die korrekte Applikation der Zusammenstellungsanleitungen, die in diesem Heft enthalten sind, verantwortlich.

Fahren Sie immer unter der vollsten Berücksichtigung der Sicherheitsvorschriften fahren! Immer die größte Vorsicht anwenden!

GENERAL SPECIFICATIONS

- The double plate fork is specifically designed for Downhill use. Damped by two sealed hydraulic cartridges and sprung by a mechanical coil spring system.
- Stanchion tube secured to the crown and upper plate. The system gives the fork an unmatched structural strength.
- Parts subjected to friction are cooled and lubricated by specially formulated oil.
- Spring pre-load adjustment and rebound damping controlled via external top mount adjusters.
- Left slider comes with brake caliper support.
- Axle support of the motorbike type, with advanced pin and screw pin on both sides.
- Wheel pin (20 mm) available on request.

Steer tube: EASTON aluminum steer tubes available for 1 1/8" x267 mm, threadless
Crown: Forged and CNC-machined. T6-6082 aluminum alloy.
Upper plate: T6-6082 alloy. Two versions available for different frame sizes.
Arch: Forged and CNC-machined T6-6082 alloy.
Stanchions: Anodized EASTON aluminum with variable butting.
Springs: with variable pitch
Sliders: Cast and CNC-machined alloy
Slider bushing: composed of a copper base and impregnated with an anti-friction coating.
Seals: Computer designed oil seals guarantee the highest quality seals available.
Oil: Specially formulated oil which eliminates foaming and viscosity breakdown while providing complete stiction-free performance.
Fork leg oil: 380 cc, type EBH 16- SAE 7.5.

GENERALITÀ

- Forcella specialistica a doppia piastra per utilizzo DH, ammortizzata con sistema a molle elicoidali e cartuccia idraulica sigillata.
- Tubi portanti bloccati sulla base di sterzo e sulla piastra superiore. Questo sistema, conferisce alla forcella una eccezionale rigidità strutturale.
- Lubrificazione e raffreddamento dei componenti soggetti ad attrito con olio a formula speciale.
- Regolazione precarico molla e smorzamento in ritorno mediante registri esterni posti sulla sommità degli steli.
- Il fodero sinistro è provvisto di supporto per la pinza freno.
- Supporto asse ruota di tipo motociclistico, a perno avanzato, con bloccaggio a vite del perno su entrambi i lati.
- Perno ruota (Ø20 mm) fornito a richiesta.

Cannotto: in alluminio EASTON da 1 1/8" x267 mm, senza filetto;
Base: forgiata in lega di alluminio T6-6082 e lavorata con CNC.
Piastra superiore: in lega T6-6082. Fornita in due versioni per adattarsi a differenti dimensioni del telaio.
Archetto: in lega T6-6082 stampata e lavorata con CNC.
Tubi portanti: in alluminio EASTON anodizzato a sezione variabile.
Molle: a passo variabile.
Foderi: in lega , fusi e lavorati con CNC.
Boccole di scorrimento: sono composte da un supporto in rame e da un rivestimento anti attrito.
Guarnizioni: anelli di tenuta progettati al computer assicurano la massima tenuta in ogni condizione.
Olio: olio a formula speciale elimina la formazione di schiuma e mantiene inalterate le caratteristiche di viscosità consentendo elevate prestazioni; esente da attrito di primo distacco.
Olio stelo: 380 cc, del tipo EBH 16 - SAE 7,5.

INFORMATIONS GENERALES

- Fourche à double plaque spécialement conçue pour une utilisation “Downhill”, amortie par un système à ressorts hélicoïdaux et cartouche hydraulique hermétique.
- Plongeurs bloqués sur la base de direction et sur la plaque supérieure. Ce système confère à la fourche une rigidité structurelle exceptionnelle.
- Lubrification et refroidissement des composants sujets à la friction avec de l’huile à formule spéciale.
- Réglage de la précharge ressort et de l’amortissement en extension au moyen de dispositifs de réglage extérieurs situés au sommet des fourreaux.
- Le fourreau de gauche est équipé de support pour l’étrier de freinage.
- Support moyeu de type motocycle, à pivot avancé, avec blocage du pivot au moyen d’une vis sur les deux côtés.
- Pivot roue (20 mm) disponible sur demande.

Tube de direction: en aluminium EASTON, de 1 1/8"x267 mm, sans filet.
Base: forgée en alliage d’aluminium T6-6082 et usinée par CNC.
Plaque supérieure: en alliage T6-6082. Disponible en deux versions en fonction des dimensions du cadre.
Arceau: en alliageT6-6082 moulé et usiné par CNC.
Plongeurs: en aluminium EASTON anodisé à section variable.
Ressorts: à pas variable
Fourreaux: en alliage, moulés et usinés par CNC.
Bagues de glissement: composées d’un support en cuivre et d’un revêtement antifriction.
Joints: joints d’étanchéité conçus par l’ordinateur, ils assurent l’étanchéité optimale en toute condition.
Huile: L’huile à formule spéciale prévient la formation de mousse et maintient les caractéristiques de viscosité constantes, tout en permettant des performances élevées; elle est exempte de frottement au premier départ.
Huile fourreau: 380 cc, de type EBH 16-SAE 7,5.

ALLGEMEINES

- Spezial-Doppelplattengabel für einen Einsatz im Downhill-Bereich, durch ein Schraubenfeder-System und eine versiegelte hydraulische Kartusche gefedert.
- Tauchrohre an der Gabelbrücke und an der oberen Platte befestigt. Dieses System verleiht der Gabel eine hervorragende Strukturfestigkeit.
- Die einer Reibung unterliegenden Komponenten werden mit einem nach einer Spezialformel zusammengesetzten Öl geschmiert und gekühlt.
- Die Vorspannungseinstellung der Feder und die Rückschlagdämpfung erfolgen über außen, an den Gabelholmscheiteln angebrachte Einstellknöpfe.
- Das linke Gleitrohr ist darüber hinaus mit Halterungen für den Bremssattel ausgestattet.
- Die Halterung der Radachse ist ein Typ der auch bei Motorrädern verwendet wird, d.h. mit vorgeschobenem Radzapfen und mit einer Schraubenklemmung des Zapfens an beiden Seiten.
- Radzapfen (-20 mm) auf Anfrage lieferbar.

Gabelschaft: aus EASTON-Aluminium, in den Maßen 1 1/8" x 267 mm, ohne Gewinde.
Gabelbrücke: aus T6-6082-Aluminiumlegierung geschmiedet und CNC bearbeitet.
Obere Platte: aus einer T6-6082-Legierung. In zwei Versionen für die Anpassung an die unterschiedlichen Rahmen.
Bremsbügel: aus T6-6082 Legierung gegossen und CNC bearbeitet.
Tauchrohre: aus eloxiertem EASTON-Aluminium mit variierendem Querschnitt.
Federn: mit variierender Windung.
Gleitrohre: aus Legierung gegossen und CNC bearbeitet.
Laufbuchsen: aus einer Halterung in Kupfer und einem Reibungsschutzüberzug.
Dichtungen: am Computer entworfene Dichtringe sichern unter allen Bedingungen die maximale Abdichtung.
Öl: Öl nach einer Spezialformel, verhindert die Schaumbildung und hält die Viskositätseigenschaften unverändert aufrecht, wodurch hohe Leistungen geboten werden; ohne Anlaufreibung.
Schaftöl: 380 cm^3, Typ EBH 16 – SAE 7,5.

This fork is supplied with:
– Warranty card
– Owner's manual
– Technical Specifications

La forcella è corredata da:
– Garanzia
– Libretto istruzioni
– Informazioni tecniche.

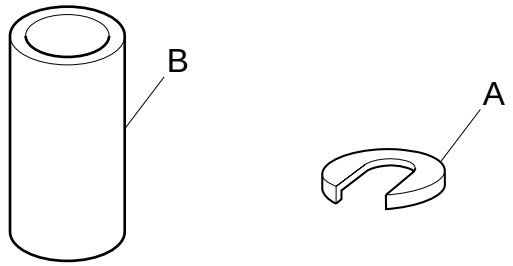
Size:
– travel: 175mm (6.9 inches)
– crown to axle length: 550.5 mm
– crown to upper plate length: 155.5 mm or 182.5 mm
– stanchions outer diameter: 40 mm
– fork leg distance between centers: 175 mm
– axle diameter: 20 mm / 17 mm

Dimensioni:
– corsa: 175 mm (6,9 pollici)
– distanza asse ruota-battuta serie sterzo: 550,5 mm
– distanza battuta serie sterzo-piastra superiore: 155,5 mm o 182,5 mm.
– diametro esterno tubi portanti: 40 mm
– interasse steli: 175 mm
– diametro perno ruota: 20 mm

SPECIFIC MARZOCCHI TOOLS

ATTREZZATURA SPECIFICA MARZOCCHI

Ref.	Item./Art.	Description and use	Descrizione e utilizzo
A	536064GG	Slider protector: to remove the oil seal from the slider	Protezione fodero: per estrazione anello di tenuta dal fodero
B	R5083AC	Oil seal press: to press the oil seal into the slider	Attrezzo montaggio: per introdurre l'anello di tenuta nel fodero



These are the specific tools necessary for an overhaul, you may find it necessary to use common tool found in your shop.

Oltre a quelli speciali sopracitati, per eseguire le operazioni di revisione, sono necessari attrezzi comuni facilmente reperibili in officina.

La fourche est équipée de:
– Garantie
– Mode d'emploi
– Descriptions techniques.

Mit der Gabel wird folgendes Material geliefert:
– Garantie
– Anleitungsheft
– Technische Informationen.

Dimensions:
– course: 175mm (6,9 pouces)
– écart moyeu-butée groupe de direction: 550,5 mm
– distance buté groupe de direction-plaque supérieure: 155,5 mm ou 182,5 mm
– diamètre extérieur plongeurs: 40 mm
– empattement fourreaux complets: 175 mm
– diamètre pivot roue: 20 mm

Maße:
– Hub: 175 mm (6,9 Zoll)
– Abstand zwischen Radachse - Anschlag der Lenkergruppe: 550,5 mm
– Abstand zwischen Anschlag der Lenkergruppe - obere Platte: 155,5 mm oder 182,5 mm
– Außendurchmesser der Tauchrohre: 40 mm
– Achsenabstand zwischen den Gabelholmen: 175 mm
– Durchmesser des Radzapfens: 20 mm

OUTILLAGE SPECIFIQUE MARZOCCHI

MARZOCCHI SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG

Réf./Bez.	Art.	Description et utilisation	Beschreibung und Anwendung
A	536064GG	Protection fourreau: pour extraction du joint d'étanchéité du fourreau	Gleitrohrschutz: zum Herausziehen des Dichtrings aus dem Gleitrohr
B	R5083AC	Outil de montage à joints: pour insérer le joint d'étanchéité dans le fourreau	Montagewerkzeug: zum Einführen des Dichtrings in das Gleitrohr

Pour effectuer les opérations de révision, il faut se munir d'outils standards qui se trouvent facilement à l'atelier, en plus de l'outillage spécial cité ci-dessus.

Über die hier genannten Spezialwerkzeuge hinaus, sind für Durchführung der Überholungsarbeiten die in jeder Werkstatt zur Verfügung stehenden Werkzeuge erforderlich.

GENERAL RULES

1. Where specified, assemble and disassemble the shock absorption system only using the LARM or MARZOCCHI special tools, as shown in the table.
2. On reassembling the suspension system, always use new seals.
3. If two screws are close one to the other, always tighten using a 1-2-1 sequence. In short, screw the first screw just up to the point it is well tightened, then tighten the second screw and then go back to the first one and screw it tighter.
4. Clean all metal parts with a special, preferably biodegradable solvent, such as trichloroethane or trichloroethylene.
5. Before reassembling, lubricate all parts in contact with each other using silicone fat spray.
6. Always grease the oil seal lips before reassembling.
7. Use wrenches with metric size only. Wrenches with inch size might damage the fastening devices even when their size is similar to that of the wrenches in metric size.

REGOLE GENERALI

1. Laddove specificato, assemblare e smontare il sistema di sospensione usando soltanto gli speciali attrezzi MARZOCCHI o LARM di cui viene fornita una descrizione nella tabella riportata.
2. Al momento di riassemblare il sistema di sospensione, usare sempre guarnizioni nuove.
3. Nel caso in cui due viti siano vicine l'una all'altra, seguire sempre una sequenza 1-2-1 per fissarle. In altri termini, stringere la prima vite soltanto fino al punto in cui essa risulta essere ben serrata, passare quindi alla seconda e solo successivamente tornare alla prima vite per assicurarsi di serrarla più saldamente.
4. Pulire tutte le parti metalliche utilizzando un solvente specifico, preferibilmente biodegradabile, come tricloroetano oppure trielina.
5. Prima di riassemblare gli elementi, lubrificare tutte le parti in contatto l'una con l'altra, usando grasso spry al silicone oppure olio specifico per guarnizioni di tenuta.
6. Ingrassare sempre le guarnizioni con labbro per tenuta d'olio prima di procedere al riassemblaggio.
7. Usare soltanto chiavi metriche. Le chiavi in pollici potrebbero danneggiare i dispositivi di fissaggio anche nel caso in cui la rispettiva dimensione si avvicinasse a quella delle chiavi metriche.

REGLES GÉNÉRALES

1. Pour monter ou démonter le système de suspension au niveau des parties spécifiées, utiliser uniquement les outils spéciaux MARZOCCHI ou LARM, dont la description est donnée dans le tableau ci-après.
2. Lors du remontage du système de suspension, utiliser toujours des joints neufs.
3. Si deux vis sont proches l'une de l'autre, toujours suivre la séquence 1-2-1 pour les serrer. C'est-à-dire qu'il faut serrer la première vis jusqu'à ce qu'elle résulte bien fixée, passer ensuite à la deuxième et uniquement par la suite retourner à la première vis, pour la reserrer plus solidement.
4. Nettoyer toutes les parties métalliques en utilisant un solvant spécifique, de préférence biodégradable, tel que le trichloroéthane ou trichloroéthylène.
5. Avant de remonter les éléments, graisser toutes les parties au contact l'une de l'autre, en utilisant de la graisse nébulisée au silicone ou bien de l'huile spécifique pour joints d'étanchéité.
6. Graisser toujours les joints à lèvre d'étanchéité huile avant le remontage.
7. Utiliser uniquement des clés métriques. Les clés en pouces pourraient endommager les dispositifs de fixation même en cas de dimension proche de celle des clés métriques.

ALLGEMEINE NORMEN

1. Dort wo spezifiziert, das Aufhängungssystem nur unter Anwendung der Spezialwerkzeuge MARZOCCHI oder LARM, die in der Tabelle entsprechend beschrieben werden, zusammen- und auseinanderbauen.
2. Beim Wiederzusammenbau der Aufhängung immer neue Dichtungen verwenden.
3. Falls zwei Schrauben eng nebeneinander angeordnet sind, ist für deren Befestigung immer eine Sequenz von 1-2-1 anzuwenden. Das bedeutet, die erste Schraube nur soweit anziehen, bis sie gut festsitzt, dann zur zweiten Schraube übergehen und daraufhin wieder zur ersten Schraube zurückkehren und diese noch fester anziehen.
4 Alle Metallteile unter Anwendung eines spezifischen und biologisch abbaubaren Lösungsmittels, wie Trichloräthan oder Trichloräthylen, säubern.
5. Vor einem erneuten Zusammenbau müssen alle untereinander in Kontakt stehenden Teile unter Anwendung eines Silikonfettsprays oder eines speziellen Öldichtungsfetts geschmiert werden.
6. Vor dem Wiederzusammenbau sind die Öldichtungslippen immer gut einzufetten.
7. Nur metrische Schlüssel verwenden. Die Zollschlüssel könnten die Befestigungsvorrichtungen beschädigen; dies auch in dem Fall, in dem sich die jeweiligen Maße denen der metrischen Schlüsselmaßen nähern.

FAILURES, CAUSES AND REMEDIES

This paragraph reports some troubles that may occur when using the fork. It also indicates possible causes and suggests a remedy. Always refer to this table before doing any repair work.

FAILURES	CAUSES	REMEDIES
Excessive oil build up on stanchions	1. Oil seal is worn out 2. Stanchion tube is scored 3. Excessive dirt on slider oil seal	1. Replace oil seal 2. Replace oil seal and stanchion tube 3. Clean the oil seal seat and replace it
Oil leaking through the bottom of slider	O-ring seal on the cartridge nut is damaged	Replace the O-ring seal
Fork has not been used for some time and is locked out	Oil seals and dust seals tend to stick to stanchion tube	Raise dust seal and lubricate stanchion tube, oil seal and dust seal
Fork rebounds too fast even though the adjuster is on the max. damping position	Cartridge is faulty	Replace hydraulic cartridge
Excessive play of stanchions into the sliders	Main slider bushings are worn	Replace main slider bushings

INCONVENIENTI, CAUSE E 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.

INCONVENIENTI	CAUSE	RIMEDI
Perdite di olio dalla sommità del fodero	1. Anello di tenuta sul fodero usurato 2. Tubo portante rigato 3. Eccesso di sporco sull'anello di tenuta del fodero	1. Sostituire l'anello di tenuta 2. Sostituire il tubo portante e l'anello di tenuta 3. Pulire la sede e sostituire l'anello di tenuta
Perdita di olio dal fondo del fodero	Guarnizione OR sul dado di tenuta cartuccia rovinata	Sostituire la guarnizione OR
Dopo un periodo di inutilizzo la forcella tende a bloccarsi nella corsa iniziale	Gli anelli di tenuta ed i raschiapolvere tendono ad incollarsi ai tubi portanti	Sollevare il raschiapolvere e lubrificare tubo portante, anello di tenuta e raschiapolvere
Con registro in posizione di massimo smorzamento il ritorno della forcella risulta sfrenato	La cartuccia idraulica non funziona regolarmente	Sostituire la cartuccia idraulica
Eccessivo gioco dei tubi portanti sui foderi	Usura delle boccole di guida	Sostituire le boccole

INCONVÉNIENTS, CAUSES ET REMÈDES

Ce paragraphe indique quelques inconvénients qui peuvent se vérifier lors de l'utilisation de la fourche. Il précise les causes qui peuvent les avoir provoqués et il suggère le remède éventuel. Veuillez consulter toujours ce tableau avant d'intervenir sur la fourche.

INCONVENIENTS	CAUSES	REMEDES
Fuites d'huile du haut du fourreau	1. Joint d'étanchéité sur le fourreau usé 2. Plongeur rayé 3. Excès d'encrassement sur le joint d'étanchéité du fourreau	1. Remplacer le joint d'étanchéité 2. Remplacer le plongeur et le joint d'étanchéité 3. Nettoyer le logement et remplacer le joint d'étanchéité
Fuite d'huile du fond du fourreau	Joint torique, sur l'écrou de fixation cartouche, abîmé	Remplacer le joint torique
Après une période de non utilisation, la fourche a tendance à se bloquer dans sa course initiale	Les joints d'étanchéité et les cache-poussière ont tendance à se coller aux plongeurs	Lever le cache-poussière et graisser le plongeur, le joint d'étanchéité et le cache-poussière
Lorsque le reglage est en position maximale d'amortissement, l'extension de la fourche résulte dépourvu d'action freinante	La cartouche hydraulique ne fonctionne pas parfaitement	Remplacer la cartouche hydraulique
Jeu excessif des plongeurs dans les fourreaux	Usure des bagues de glissement	Remplacer les bagues

MÄNGEL, URSACHEN UND ABHILFEN

Dieser Paragraph führt einige Mängel auf, die sich beim Gebrauch der Gabel bewahrheiten könnten, dazu die Ursachen, die diese hervorgerufen haben können und gibt Hinweis auf eventuelle Abhilfemaßnahmen. Immer erst diese Tabelle konsultieren, bevor Sie Eingriffe an der Gabel vornehmen.

MÄNGEL	URSACHEN	ABHILFEN
Ölverluste am Scheitel des Gleitrohrs	1. Dichtring des Gleitrohrs ist verschlissen 2. Tauchrohr ist verkratzt 3. Übermäßige Schmutzansammlung am Dichtring des Gleitrohrs	1. Dichtring austauschen 2. Standrohr und den Dichtring austauschen 3. Sitz säubern und den Dichtring austauschen
Ölverluste am Boden des Gleitrohrs	OR-Dichtung auf der Dichtmutter der Kartusche verschlissen	OR-Dichtung austauschen
Nachdem sie für einige Zeit nicht verwendet wurde, neigt die Gabel dazu, sich bei ihrem anfänglichen Hub, festzusetzen.	Die Dichtringe und der Staubstreifer neigen dazu, an den Tauchrohren anzukleben.	Staubstreifer anheben, dann das Tauchrohr, den Dichtring und den Staubstreifer selbst schmieren.
Mit der Einstellschraube auf der maximalen Dämpfeinstellung, kommt es zu einem gebremsten Rücklauf der Gabel	Hydraulische Kartusche arbeitet nicht regulär	Hydraulische Kartusche austauschen
Übermäßiges Spiel der Tauchrohre in den Gleitrohren	Verschlissene Führungsbuchsen.	Buchsen austauschen

RECOMMENDATIONS FOR USE

MARZOCCHI forks are based on advanced technology, supported by year-long experience in the field of professional mountain biking. In order to achieve best results, we recommend to check and clean the area below the oil seal and the stanchion tube after each use and lubricate with silicone oil.

INSTALLATION

Installing the MONSTER T fork on a bicycle is a very delicate operation that should be carried out with extreme care.
A threadless steer tube is pre-installed on the fork from the factory. It will need to be cut to the required length for a proper fit.
The installation should always be checked by one of our Technical Service Centers.

WARNING: "A-Head Set" headset/steer tube mounting and adjustment must be carried out in compliance with the headset manufacturer's instructions. Improper installation may jeopardize the safety of the rider.

After any installation always check for the following:
– proper torque of bolts fastening stanchion tube onto lower crown and upper plate;
– proper torque of bolts fastening brake arch onto slider
– proper torque of bolts fastening axle to drop out

For recommended torque settings, see the table below:

Thread diameter	Tightening torque Nm
M4	4
M5	9
M6	11

RACCOMANDAZIONI PER L'USO

Le forcelle MARZOCCHI si basano su una tecnologia avanzata, supportata da una pluriennale esperienza nel settore del mountain biking professionistico. Per conseguire i migliori risultati, dopo ogni utilizzo della bicicletta, si raccomanda di controllare e quindi ripulire la zona sottostante l'anello di tenuta e il tubo portante avendo cura di lubrificare con olio al silicone.

INSTALLAZIONE

L'installazione della MONSTER T sul telaio rappresenta una operazione molto delicata che deve essere eseguita con molta attenzione.
Il cannotto senza filetto viene fornito già montato sulla forcella e deve essere tagliato per adattarlo alla misura del telaio.
Fate verificare sempre l'installazione presso uno dei nostri Centri di Assistenza Tecnica.

ATTENZIONE: Il montaggio e la registrazione del cannotto di tipo "A-Head Set" devono essere eseguiti seguendo le indicazioni del costruttore della serie di sterzo. Un montaggio non corretto può pregiudicare la sicurezza e l'incolumità del ciclista.

Controllate sempre dopo ogni installazione:
– il serraggio delle viti di fissaggio dei tubi portanti sulla base di sterzo e sulla piastra superiore;
– il serraggio delle viti di fissaggio dell'archetto di irrigidimento ai foderi;
– il serraggio delle viti di fissaggio del perno ruota.

Determinate consultando la tabella sotto riportata la coppia di serraggio prescritta:

Diametro filettatura	Coppia di serraggio (Nm)
M4	4
M5	9
M6	11

CONSEILS POUR L'UTILISATION

Les fourches MARZOCCHI se basent sur une technologie avancée, supportée par de nombreuses années d'expérience dans le domaine professionnel de la "mountain bike". Afin d'obtenir les meilleurs résultats, après toute utilisation du vélo, il est conseillé de contrôler et par conséquent de nettoyer, la partie située en dessous du joint d'étanchéité et du plongeur en ayant soin de lubrifier avec de l'huile au silicone.

INSTALLATION

L'installation de la MONSTER T sur le cadre est une intervention très délicate qui doit être effectuée avec le plus grand soin.
Le tube de direction sans filet est livré déjà monté sur la fourche et doit être coupé pour l'adapter à la mesure du cadre.
Faites toujours vérifier l'installation auprès d'un de nos Centres Service Après-Vente.

ATTENTION: Le montage et le réglage du tube de direction de type "A-Head Set" doivent être effectués suivant les indications du fabricant des groupes de direction. Un montage non correct peut être préjudiciable pour la sécurité et l'intégrité physique du cycliste.

Contrôlez toujours après chaque installation:
– le serrage des vis de fixation des plongueurs sur la base de direction et sur la plaque supérieure;
– le serrage des vis de l'arceau aux fourreaux;
– le serrage des vis de fixation du pivot roue.

Déterminez le couple de serrage prescrit suivant le tableau ci-dessous:

Diamètre filetage	Couple de serrage (Nm)
M4	4
M5	9
M6	11

ANWENDUNGSEMPFEHLUNGEN

Die MARZOCCHI-Gabeln basieren auf einer fortschrittlichen Technologie, gestützt von der langjährigen Erfahrung im Bereich der Profi-Mountainbikes. Um immer die besten Ergebnisse erlangen zu können, möchten wir Sie darauf hinweisen, daß nach jedem Einsatz des Fahrrads der unter der Öldichtung und dem Tauchrohr liegende Bereich kontrolliert, gesäubert und letztendlich sorgfältig mit Silikonöl geschmiert werden sollte.

EINBAU

Der Einbau der MONSTER T auf den Rahmen stellt einen besonders delikaten Arbeitsgang dar, der mit besonders großer Sorgfalt ausgeführt werden muß.
Der Gabelschaft ohne Gewinde wird bereits im montierten Zustand geliefert und muß für seine Anpassung an den Rahmen entsprechend zugeschnitten werden.
Lassen Sie den erfolgten Einbau immer bei einer unserer Technischen Kundendienststellen überprüfen.

ACHTUNG: Die Montage und die Einstellung des „A-Head Set"-Gabelschafts müssen den Herstelleranleitungen der entsprechenden Lenkergruppe gemäß erfolgen. Eine nicht korrekt ausgeführte Montage kann sich negativ auf die Sicherheit auswirken und zu Verletzungen des Fahrers führen.

Kontrollieren Sie nach jeder Installation:
– den Anzug der Befestigungsschrauben der Tauchrohre an der Gabelbrücke und an der oberen Platte.
– den Anzug der Befestigungsschrauben des Verstärkungsbügels an den Gleitrohren.
– den Anzug der Befestigungsschrauben des Radzapfens.

Das vorgeschriebene Anzugsmoment kann der unten angeführten Tabelle entnommen werden.

Gewindedurchmesser	Anzugsmoment (Nm)
M4	4
M5	9
M6	11

MOUNTING THE FORK ON THE FRAME

FIG. A
Remove the upper plate (28) from steer tube and fork legs by loosening the 3 fastening screws (29).

FIG. B
Assemble the fork to the frame complete with headset. Fit the upper plate (28) into the upper stanchions and the steer tube.

FIG. C
The stanchions edge (13) must be aligned with or slightly lower than the upper plate (28).
In case of frame with higher steer tube, use the plate supplied on request.

FIG. D
Fit the handlebar support and the A-HeadSet plug over the upper plate (28) and then adjust the steering.
Now finally tighten the 3 screws (29) on the upper plate.

⚠ **IMPORTANT**: Loosen the 3 screws (29) on the upper plate before adjusting the steering. Tighten the above bolts at the required torque when finished.

MONTAGGIO FORCELLA SU TELAIO

FIG. A
Rimuovete la piastra superiore (28) dal cannotto e dagli steli allentando le 3 viti (29) di fissaggio.

FIG. B
Procedete al montaggio della forcella sul telaio già provvisto di serie di sterzo. Installate la piastra superiore (28) nei tubi portanti e nel cannotto.

FIG. C
L'estremità dei tubi portanti (13) deve risultare a filo o leggermente più bassa della piastra superiore (28).
Utilizzate l'altra piastra fornita a richiesta in caso di telai con cannotto più alto.

FIG. D
Installate sopra alla piastra superiore (28) il supporto manubrio e il tappo A-Head Set quindi registrate lo sterzo.
A questo punto bloccate definitivamente le 3 viti (29) sulla piastra superiore.

⚠ **ATTENZIONE:** Prima di procedere alla registrazione dello sterzo è necessario allentare le 3 viti (29) sulla piastra superiore. A operazione ultimata serrate dette viti alla coppia prescritta.

FIG. A

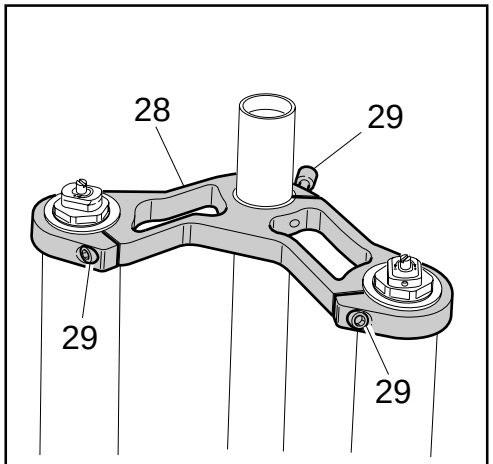
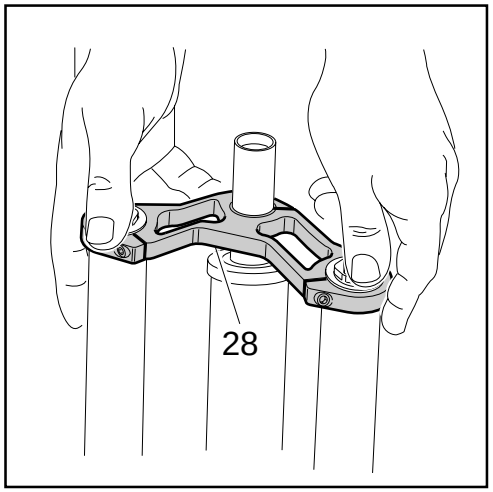


FIG. B



MONTAGE FOURCHE SUR LE CADRE

FIG. A
Otez la plaque supérieure (28) du tube de direction et des fourreaux complets en desserrant les 3 vis (29) de fixation.

FIG. B
Procédez au montage de la fourche sur le cadre déjà pourvu de groupe de direction. Installez la plaque supérieure (28) dans les plongeurs supérieurs et dans le tube de direction.

FIG. C
L'extrémité des plongeurs (13) doit se trouver au même niveau, ou légèrement plus bas que la plaque supérieure (28).
Utiliser l'autre plaque fournie sur demande en cas de cadres avec tube de direction plus haut.

FIG. D
Installez sur la plaque supérieure (28) le support de guidon et le bouchon A-Head Set, ensuite réglez la direction.
A ce stade, bloquez définitivement les 3 vis (29) sur la plaque supérieure.

⚠ **ATTENTION:** Avant de procéder au réglage de la direction, il est nécessaire de desserrer les 3 vis (29) sur la plaque supérieure. Une fois l'opération terminée, serrez ces vis au couple prescrit.

MONTAGE DER GABEL AUF DEN RAHMEN

ABB. A
Nehmen Sie nach dem Lösen der 3 Befestigungschrauben (29) die obere Platte (28) vom Gabelschaft und von den Gabelholmen ab.

ABB. B
Gehen Sie nun zur Montage der Gabel am bereits mit Lenkergruppe ausgestatteten Rahmen über. Die obere Platte (28) in die Tauchrohre und in den Gabelschaft einbauen.

ABB. C
Das Ende der Tauchrohre (13) muß mit der oberen Platte (28) auf Kante oder leicht darunter liegen.
Im Fall eines Rahmen mit höherem Schaft, ist die andere mitgelieferte Platte zu verwenden.

ABB. D
Installieren Sie nun über der oberen Platte (28) die Lenkerhalterung und den "A-Head Set"-Verschluß, dann können Sie den Lenker einstellen.
An diesem Punkt angelangt, können Sie die 3 Schrauben (29) an der oberen Platte wieder feststellen.

⚠ **ACHTUNG:** Bevor Sie die Einstellung des Lenkers vornehmen, müssen Sie die 3 Schrauben (29) an der oberen Platte lockern. Nach beendetem Arbeitsgang sind die genannten Schrauben auf das vorgeschriebene Anzugsmoment zu bringen.

FIG. C

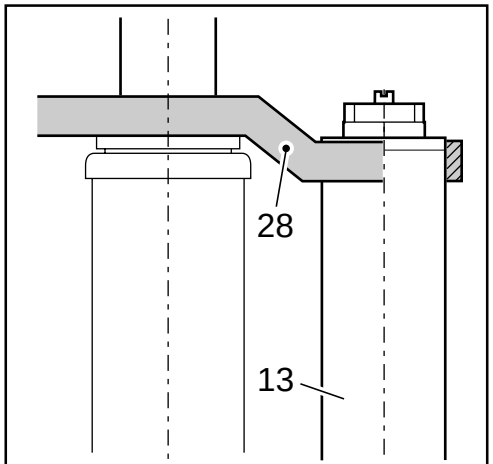


FIG. D

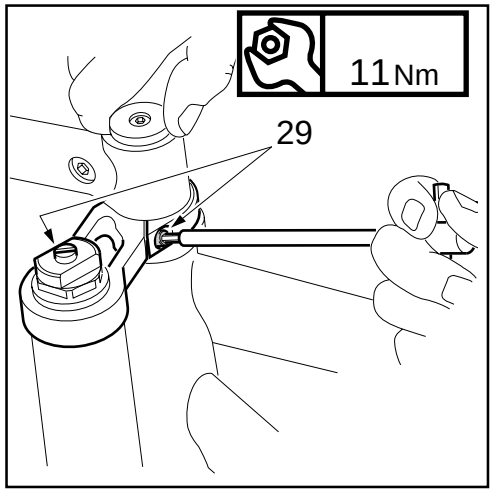


FIG. E

If the crown (26) position with respect to the stanchion tubes (13) has been changed for any reason, adjust the original distance.

– Distance “H” between crown and tyre edge (when inflated) should not be lower than total travel (175 mm) + 3 mm.

WARNING: if steering crown is improperly matched with stanchions, it may touch the tyre and cause severe injuries to the rider.

FIG. E

Se per quache motivo avete modificato la posizione della base di sterzo (26) rispetto ai tubi portanti (13) è necessario ristabilire la distanza originale.

– La distanza “H” tra la base di sterzo e l’estremità del pneumatico (gonfio) non deve essere inferiore alla corsa totale (175 mm) + 3 mm.

ATTENZIONE: un posizionamento diverso della base rispetto ai tubi portanti può causare il contatto tra pneumatico e base di sterzo e procurare gravi danni per il ciclista.

FIG. F

Tighten the 4 stanchions fastening screws (27) onto the crown at 11 Nm.

WARNING: do not overtighten the screws holding the stanchions to the crown as this may distort the stanchion tubes and weaken the whole structure.

FIG. F

Serrate le 4 viti (27) di fissaggio dei tubi portanti alla base di sterzo alla coppia 11 N.m.

ATTENZIONE: un serraggio eccessivo delle viti di fissaggio tubi portanti alla base di sterzo può deformare i tubi e indebolire la struttura.

FIG. E

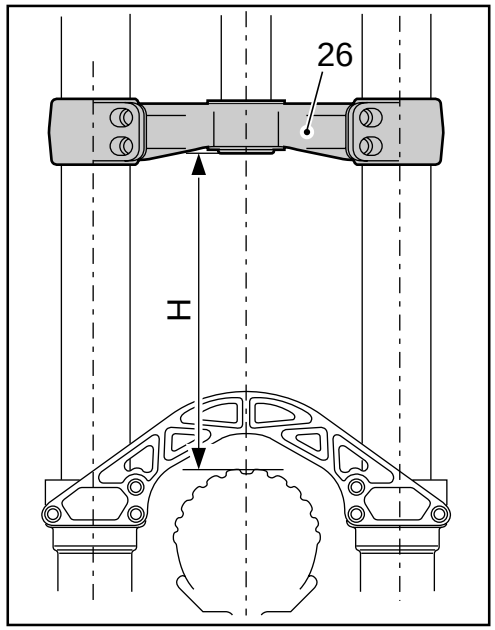


FIG. E

Si pour quelque raison que ce soit vous avez modifié la position de la base de direction (26), par rapport aux plongeurs (13), il est nécessaire de rétablir l’écart originale.

– La distance “H” entre la base de direction et l’extrémité du pneu (gonflé) ne doit pas être inférieure à la course totale (175 mm) + 3 mm.

ATTENTION: un positionnement différent de la base par rapport aux plongeurs peut provoquer un contact entre le pneu et la base de direction, ce qui risque de provoquer de graves lésions au cycliste.

FIG. F

Serrez les 4 vis (27) de fixation des plongeurs à la base de direction au couple de 11 Nm.

ATTENTION: Un serrage excessif des vis de fixation plongeurs à la base de direction risque de déformer les tubes et affaiblir la structure.

ABB. E

Falls Sie aus irgendeinem Grund die Position der Gabelbrücke (26) den Tauchrohren (13) gegenüber geändert haben, ist es erforderlich, den Originalabstand wieder herzustellen.

– Der Abstand “H” zwischen Gabelbrücke und dem äußersten Punkt des Reifens (aufgepumpt) darf den Gesamthub von (175 mm) + 3 mm nicht unterschreiten.

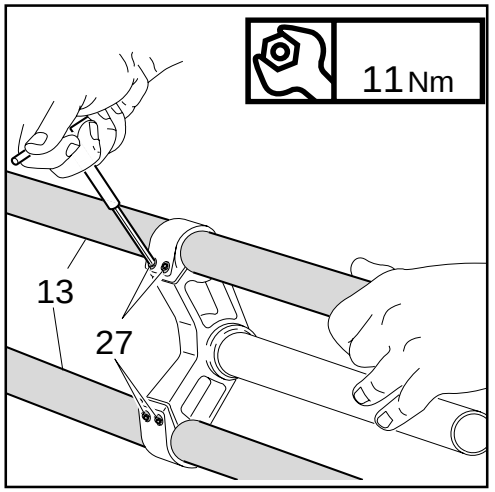
ACHTUNG: Eine anderweitige Ausrichtung der Gabelbrücke den Tauchrohren gegenüber kann zu einem Kontakt zwischen Gabelbrücke und Reifen und folglich zu schweren Verletzungen des Fahrers führen.

ABB. F

Ziehen Sie nun die 4 Besfestigungsschrauben (27) der Tauchrohre an der Gabelbrücke mit einem Anzugsmoment von 11 Nm an.

ACHTUNG: Ein übermäßiger Anzug der Befestigungsschrauben der Tauchrohre an der Gabelbrücke kann zu Verformungen an den Rohren selbst und zu einer Strukturschwächung führen.

FIG. F



FRONT WHEEL FIXING

IMPORTANT: for a safe and proper performance of this fork and all related devices, the front wheel should be absolutely secured as specified in the instructions given below.

FIG. G
Insert the complete wheel between the sliders and the wheels axle (35) into the slider with the fastening bolt (23) from the right.
Turn clockwise so that it rests against the left slider.

FIG. H
On the opposite side, screw the wheel axle (35) counter clockwise with a 8-mm Allen screw. Tighten at 20 Nm.

FIG. L
Compress the fork several times to adjust the sliders onto the wheel axle and then tighten the bolt (23) on the r.h. slider at 6 Nm.

FISSAGGIO RUOTA ANTERIORE

IMPORTANTE: il buon funzionamento e l'affidabilità della forcella e dei dispositivi ad essa collegati dipendono in maniera determinante dal corretto fissaggio della ruota anteriore. Seguite con attenzione le seguenti istruzioni.

FIG. G
Inserite la ruota completa tra i foderi ed infilate dal lato destro il perno ruota (35) nel fodero provvisto di vite (23) di bloccaggio perno. Ruotatelo in senso orario per impuntarlo sul fodero sinistro.

FIG. H
Operando sul lato opposto con una chiave per esagoni interni da 8 mm, avvitate in senso antiorario il perno ruota (35) sul fodero sinistro. Bloccatelo alla coppia di 20 Nm.

FIG. L
Fate compiere alla forcella qualche affondamento per assestare i foderi sul perno ruota quindi bloccate la vite (23) sul portaruota destro alla coppia di 6 Nm.

SERRAGE ROUE AVANT

IMPORTANT: Le bon fonctionnement et la fiabilité de la fourche, ainsi que des dispositifs qui sont reliés à celle-ci, dépendent de manière déterminante de la fixation de la roue avant. Suivez scrupuleusement les instructions suivantes:

FIG. G
Introduisez la roue complète entre les fourreaux et enfilez du côté droit le pivot de roue (35) dans le fourreau équipé de vis (23) de blocage pivot.
Tournez-le dans le sens des aiguilles d'une montre pour l'emboîter sur le fourreau de gauche.

FIG. H
En opérant du côté opposé, à l'aide d'une clé Allen de 8 mm, visser le pivot roue (35) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre sur le fourreau de gauche. Bloquer-le au couple de 20 Nm.

FIG. L
Faites plonger la fourche plusieurs fois pour positionner correctement les fourreaux sur le pivot roue puis bloquez la vis (23) sur le fourreau de droite au couple de 6 Nm.

BEFESTIGUNG DES VORDERRADS

WICHTIG: Eine korrekt durchgeführte Befestigung des Vorderrads ist im Hinblick auf die gute Funktionsweise und die Zuverlässigkeit der Gabel und der damit verbundenen Vorrichtungen ausschlaggebend. Befolgen Sie aufmerksam die nachstehenden Anleitungen:

ABB. G
Das komplette Vorderrad zwischen die Gleitrohre einfügen, dann den Radzapfen (35) von der rechten Seite her in das Gleitrohr einführen, welches mit der Schraube (23) versehen ist, die für die Feststellung des Zapfens vorgesehen ist.
Im Uhrzeigersinn drehen und so am linken Gleitrohr feststellen.

ABB. H
Auf der anderen Seite arbeiten und unter Anwendung eines 8 mm-Inbusschlüssels den Radzapfen (35) am linken Gleitrohr mit einen Anzugsmoment von 20 Nm anziehen.

ABB. L
Drücken Sie die Gabel mehrmals nieder, damit sich die Gleitrohre auf dem Radzapfen setzen können, dann die Schraube (23) an der rechten Radhalterung auf einen Anzugsmoment von 6 Nm bringen.

FIG. G

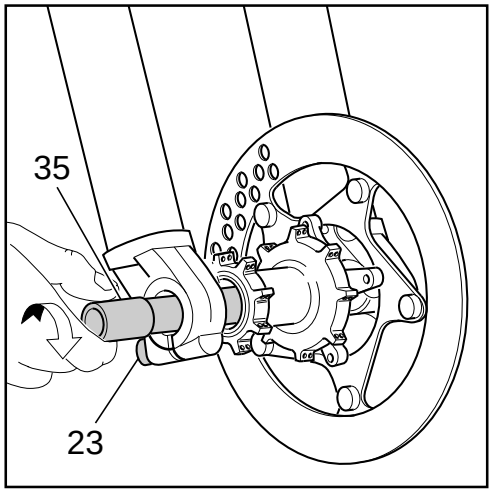


FIG. H

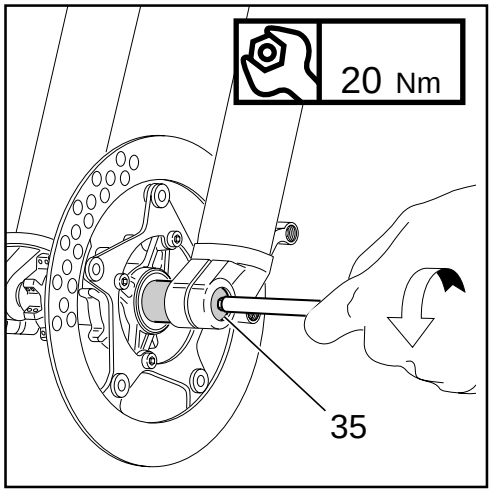
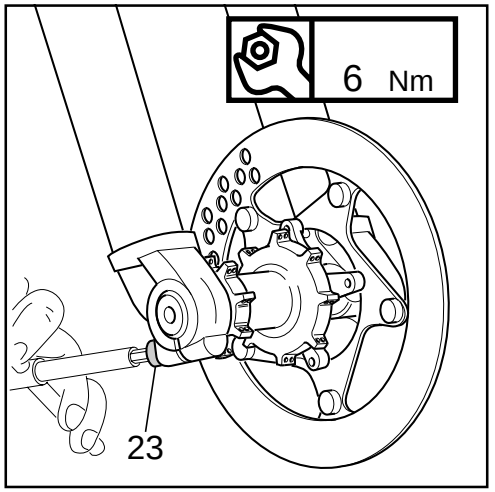


FIG. L



DISASSEMBLY

To remove the wheel proceed as follows:
– loosen the bolt (23) on the r.h. drop-out (see FIG. L);
– screw the wheel axle (35) clockwise onto the l.h. drop-out (see FIG. H);
– remove the axle (35) from the opposite side.

SMONTAGGIO

Per rimuovere la ruota operate nel modo seguente:
– allentate la vite (23) sul portaruota destro (vedi FIG. L);
– svitate in senso orario il perno (35) dal portaruota sinistro (vedi FIG. H);
– sfilate il perno (35) dal lato opposto.

DISC BRAKE SYSTEMASSEMBLY

Assembling the brake caliper onto the sleeve is a very delicate operation that should be carried out with extreme care. An improper assembly might overstress the caliper supports, which might break. This system should be assembled by specialized technicians in a position to fully understand and properly follow the instructions given by the manufacturer.

INSTALLAZIONE DELL'IMPIANTO FRENO A DISCO

I l montaggio della pinza freno sul fodero rappresenta una operazione molto delicata che deve essere eseguita con molta attenzione.
Una installazione errata può generare delle tensioni e provocare la rottura dei supporti pinza.
Fate installare l'impianto da personale specializzato in grado di interpretare ed eseguire correttamente le istruzioni fornite dalla casa costruttrice dell'impianto stesso.

DEMONTAGE

Pour retirer la roue, procédez de la façon suivante:
– desserrez la vis (23) sur le porte-roue de droite (voir FIG. L);
– desserrez le pivot (35) sur le porte-roue de gauche dans le sens des aiguilles d'une montre (voir FIG. H);
– sortir le pivot roue (35) du côté opposé.

AUSBAU

Das Rad in der folgenden Weise abnehmen:
– Die Schraube (23) an der rechten Radhalterung (siehe ABB. L) lockern.
– Den Zapfen (35) von der linken Radhalterung, im Uhrzeigersinn drehend, lösen (siehe ABB. H).
– Den Zapfen (35) auf der gegenüberliegenden Seite herausziehen.

MONTAGE DU SYSTEME DE FREINAGE A DISQUE

Le montage de l'étrier du frein sur le fourreau est une opération très délicate qui doit être exécutée avec le plus grand soin. Une mauvaise installation peut provoquer des tensions ainsi que la rupture des supports étrier.
Faites installer le système par un personnel spécialisé en mesure d'interpréter et de suivre exactement les instructions fournies par le constructeur du système.

EINBAU DERSCHEIBENBREMSANLAGE

Die Montage der Bremszange am Gleitrohr stellt einen sehr delikaten Arbeitsgang dar, der deshalb unter größter Aufmerksamkeit ausgeführt werden muß.
Ein falscher Einbau kann zu Spannungen führen und den Bruch der Bremssättelhalterungen verursachen.
Lassen Sie die Anlage deshalb nur von Fachpersonal einbauen, welches im Stande ist, die von der betreffenden Herstellerfirma gegebenen Anleitungen in korrekter Weise zu interpretieren und auszuführen.

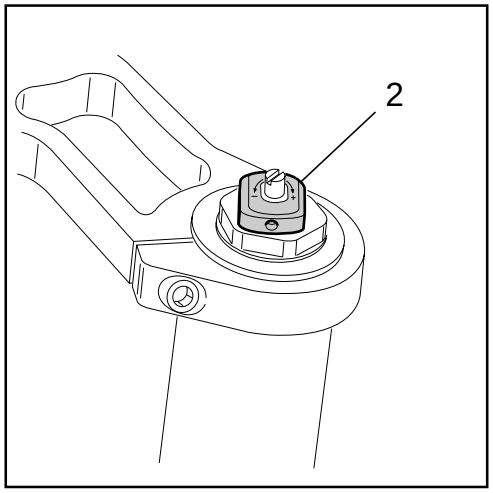
ADJUSTMENTS

IMPORTANT: both fork legs should be adjusted on the same position.

SPRING PRELOAD (FIG.M)
The spring preload can be adjusted by turning the knob (2) on top of fork legs. From the factory the MONSTER T is set with the minimum preload, i.e. the adjustment knob is completely unscrewed counterclockwise. However, the springs are slightly preloaded to help counteract static loads. By turning the adjustment knob clockwise, the preload is increased up to the maximum value equal to 15 mm of spring preload. This adjustment is essential in order to have the right MONSTER T response for the rider weight and riding style.

REBOUND ADJUSTMENT (FIG. N)
Each fork leg is equipped with an adjustment screw (D) for damping during REBOUND. When turning this adjuster clockwise into the cartridge rod, hydraulic setting of the inner valves changes. In short, the amount of adjustment applied on the piston in the fluid determines the rate of compression & rebound damping.
To adjust, always start from the minimum damping setting, i.e. unscrew completely counterclockwise. About 8 turns - abt. 4 mm of the adjustment - are possible.

FIG. M



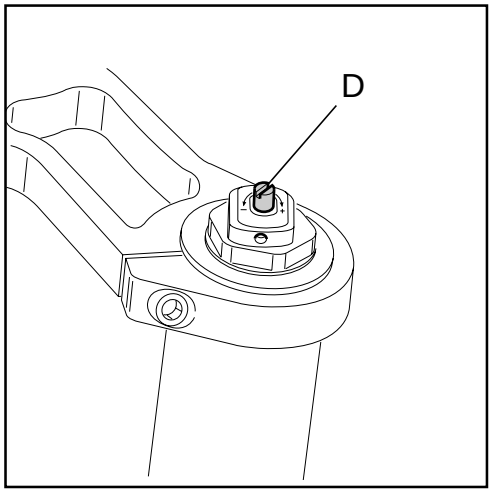
REGOLAZIONE

IMPORTANTE: registrate entrambi gli steli sulla medesima posizione.

PRECARICO MOLLA (FIG. M)
Agendo sul pomello (2) posto sulla sommità degli steli potrete variare il precarico della molla preposta allo smorzamento delle forze generate nella fase di COMPRESSIONE. La MONSTER T Vi è stata consegnata con valore di precarico minimo corrispondente al pomello di registro completamente svitato, in senso antiorario. Anche in questa configurazione comunque, la molla, risulta lievemente precaricata per contrastare i carichi di primo distacco. Ruotando il pomello di registro in senso orario, incrementerete il valore del precarico fino al valore massimo a cui corrisponde una compresione della molla di 15 mm. Questa regolazione è fondamentale per adeguare la risposta della MONSTER T alle sollecitazioni in funzione del vostro peso e dello stile di guida.

REGISTRAZIONE DEL RITORNO (FIG. N)
Ogni stelo è dotato di vite di registro (D) con la funzione di regolare lo smorzamento delle forze generate nella fase di RITORNO o ESTENSIONE degli steli. Lo spostamento di detto registro, che avviene internamente all'asta della cartuccia, modifica la configurazione idraulica delle valvole interne alla custodia. In sintesi è la resistenza che speciali passaggi calibrati sul pistone offrono al passaggio del fluido a determinare lo smorzamento in ritorno. Partite sempre dalla posizione di minimo, corrispondente al fine corsa della vite in senso antiorario, per effettuare la registrazione. Sono disponibili circa 8 giri corrispondenti a circa 4 mm di corsa della vite di registro.

FIG. N



REGLAGE

IMPORTANT: régler les deux fourreaux complets à la même position.

PRECHARGE RESSORT (FIG.M)
En intervenant sur le bouton (2) placé au sommet des fourreaux complets, il est possible de modifier la précharge du ressort préposé à l'amortissement des forces engendrées en cours de COMPRESSION. La fourche MONSTER T vous a été livrée avec une valeur de précharge minimale, correspondant au bouton de réglage entièrement dévissé, dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Même dans cette configuration le ressort est légèrement préchargé pour s'opposer aux charges de premier départ. En tournant le bouton de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la valeur de précharge jusqu'à une valeur maximale qui correspond à une compression du ressort de 15 mm. Ce réglage est primordial pour adapter la MONSTER T aux sollicitations de votre poids et de votre style de conduite.

REGLAGE DE L'EXTENSION (FIG. N)
Chaque fourreau complet est équipé de vis de réglage (D) dont la fonction est de régler l'amortissement des forces engendrées en phase d'EXTENSION des fourreaux complets. Le déplacement de cet élément de réglage, qui a lieu à l'intérieur de la tige de la cartouche, modifie la configuration hydraulique des vannes à l'intérieur du boîtier. En bref, la résistante que les passages spéciaux calibrés sur le piston offrent au passage du fluide détermine l'amortissement en extension. Lors du réglage, partez toujours de la position minimale, correspondant à la fin de course de la vis dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Environ 8 tours sont disponibles, ce qui correspond à environ 4 mm de course de la vis de réglage.

EINSTELLUNGEINSTELLUNG

WICHTIG: Regulieren Sie beide Gabelholme auf die gleiche Einstellposition.

REGULIERUNG DES RÜCKLAUFS (ABB. M)
Durch Betätigen des Einstellknopfs (2), der am Scheitel der Gabelholme angeordnet ist, können Sie die Vorspannung der Feder ändern, die für die Dämpfung der in der EINFEDERUNGSPHASE entstehenden Kräfte zuständig ist. Die MONSTER T wurde Ihnen, auf einen minimalen Vorspannungswert eingestellt, geliefert. Dieser Wert entspricht einem komplett gegen Uhrzeigersinn aufgedrehten Einstellknopf. Auch mit dieser Konfiguration weist die Feder jedoch noch eine leichte Vorspannung auf, die in der Lage ist, den Anlauflasten entgegen zu wirken. Durch Drehen des Einstellknopfs im Uhrzeigersinn können Sie den Vorspannungswert bis zum maximal erreichbaren Wert, der einer Einfederung der Feder von 15 mm entspricht, erhöhen. Diese Einstellungsmöglichkeit ist hier deshalb von wesentlicher Bedeutung, da so das Ansprechverhalten der MONSTER T an die durch Ihr Gewicht und Ihren Fahrstil angetragenen Belastungen angepaßt werden kann.

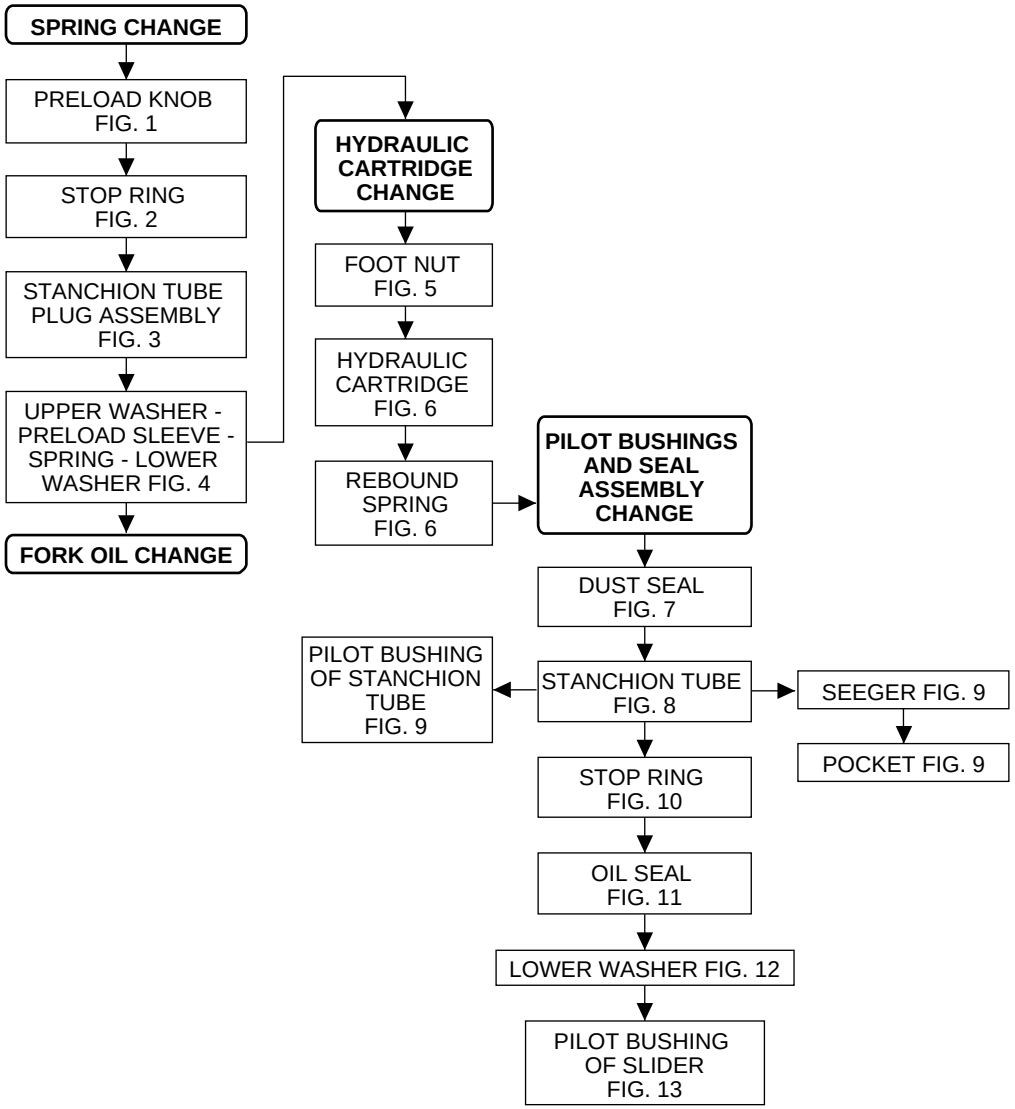
REGULIERUNG DES RÜCKLAUFS (ABB. N)
Jeder Gabelholm wurde mit einer Einstellschraube (A) ausgestattet, welche die Funktion hat, die Dämpfung der in der RÜCKLAUF- oder AUSFEDERUNGSPHASE in den Gabelholmen entstehenden Kräfte zu dämpfen. Das Verstellen dieser Einstellschraube, welches im Inneren des Kartuschenstabs erfolgt, ändert die hydraulische Konfiguration der sich in der Verkapselung befindlichen Ventile. Kurz gefaßt, der Widerstand, den die speziellen, am Kolben angepassten Passagen dem Flüssigkeitsdurchfluß bieten, ist für die Rücklaufdämpfung zuständig.
Beginnen Sie mit der Regulierung immer bei der niedrigsten Einstellung, die dem Endanschlag der Schraube, gegen den Uhrzeigersinn gedreht, entspricht. Es stehen hierfür circa 8 Umdrehungen zur Verfügung, die einem Gewindegang der Einstellschraube von circa 4 mm entsprechen.

DISASSEMBLY

GENERAL

– The reference numbers given in this section relate to the components shown in the forks exploded view on page 48.
– These operations refer to the fork legs having already been removed from the crown and disassembled from the brake arch.
– Before starting any operation, please read the diagram below. It shows the quickest procedure and the exact sequence in which it should be disassembled. Start from the part first to be disassembled and then follow the arrows to remove the remaining parts.

DISASSEMBLY DIAGRAM

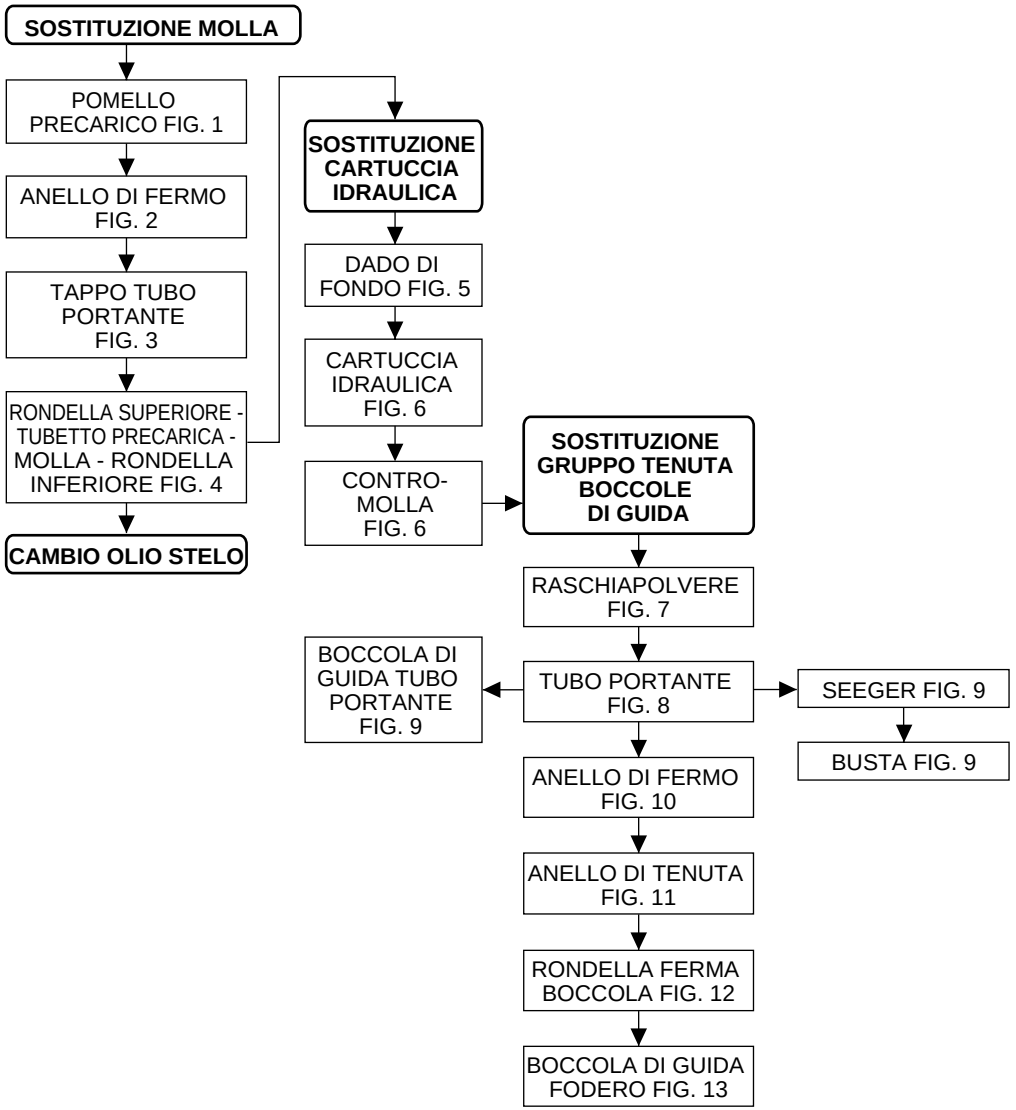


SCOMPOSIZIONE

NOTE GENERALI

– I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esploso forcella raffigurato a pagina 48.
– Le operazioni si riferiscono agli steli già sfilati dalla base di sterzo e separati dall'archetto di irrigidimento.
– Prima di iniziare le operazioni consultate lo schema sottoriportato che Vi indicherà la procedura più veloce e la corretta sequenza di smontaggio dei componenti per operare l'intervento necessario. Individuare il componente nello schema e seguire le freccie per conoscere le parti da rimuovere.

SCHEMA SEQUENZA SMONTAGGIO

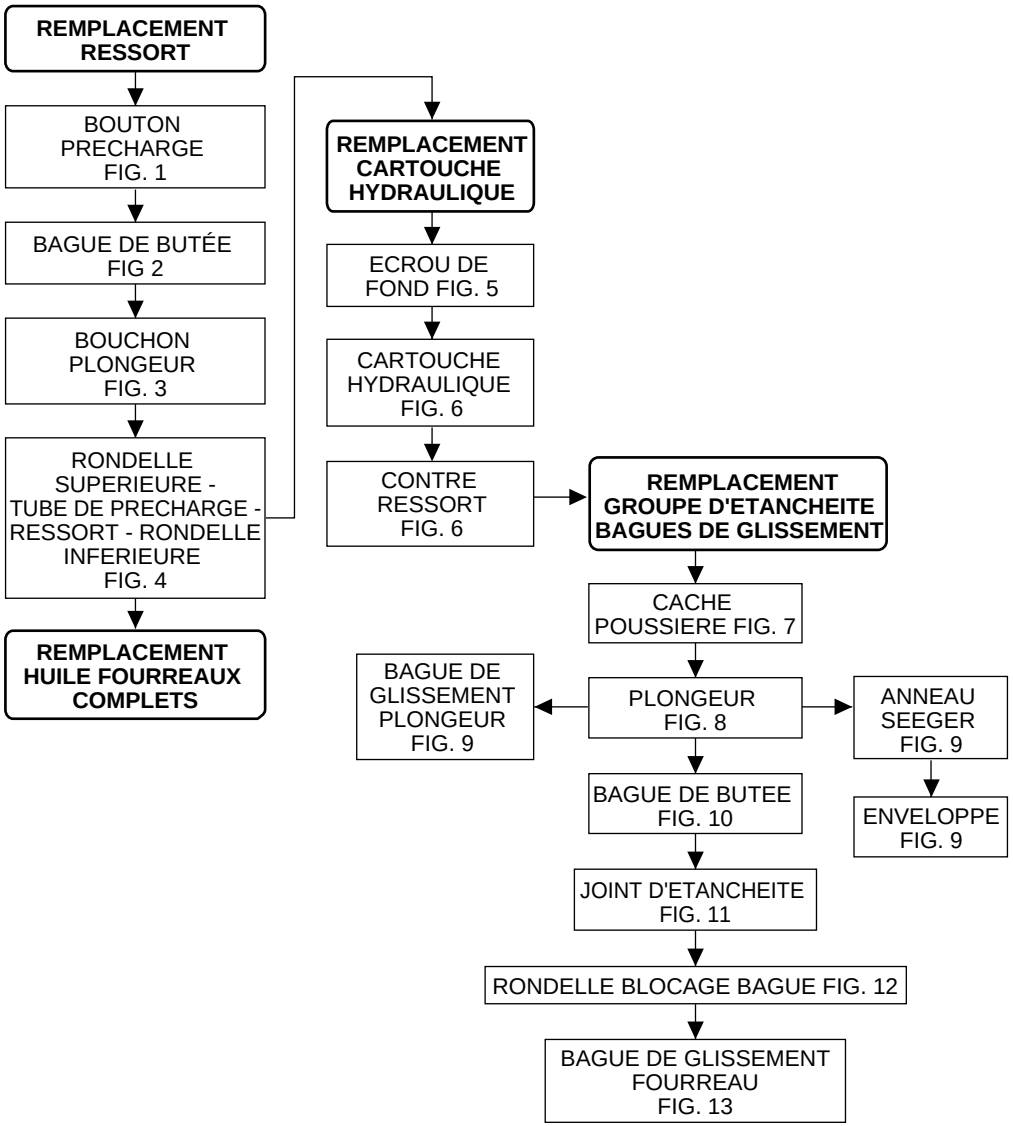


DECOMPOSITION

REMARQUES GENERALES

– Les numéros de référence de ce chapitre se rapportent aux composants du plan éclaté fourche illustré page 48.
– Les opérations se réfèrent aux fourreaux complets déjà sortis de la base et séparés de l'arceau.
– Avant de commencer les opérations, consultez le schéma ci-après qui vous indiquera la procédure la plus rapide et la séquence correcte de démontage des composants. Identifier le composant dans le schéma et suivre les flèches pour identifier les pièces à enlever.

SCHEMA SEQUENCE DE DEMONTAGE

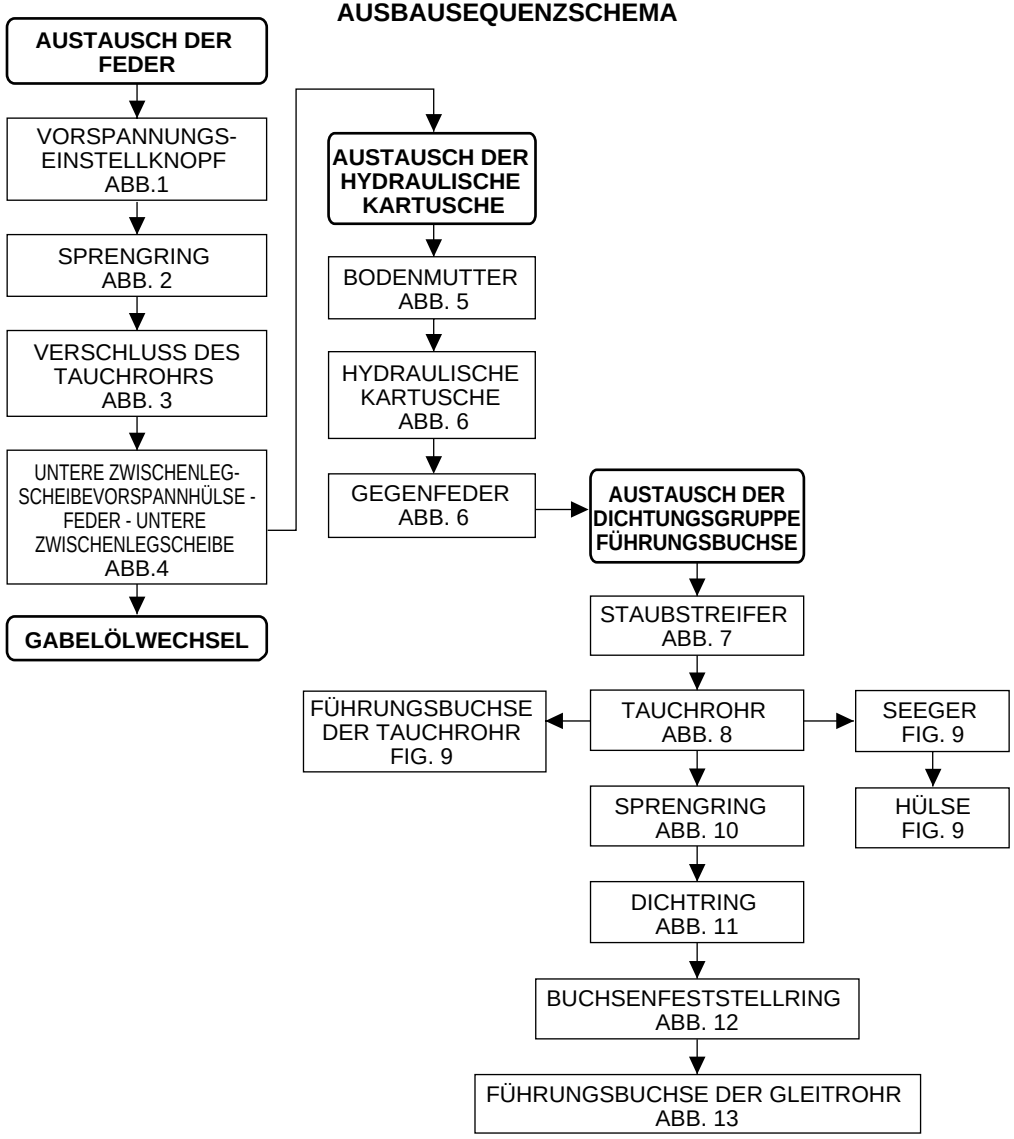


AUSBAU

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

– Die in diesem Kapitel angegebenen Bezugsnummern beziehen sich auf die Komponenten der auf der Seite 48 dargestellten Aufbauzeichnung.
– Die Arbeitsgänge beziehen sich auf bereits aus der Gabelbrücke herausgezogene und vom Verstärkungsbügel getrennte Gabelholme.
– Bevor Sie mit den Arbeiten beginnen, konsultieren Sie bitte erst das unten angeführte Schema. Hier werden Ihnen die schnellste Vorgangsweise und die richtige Ausbausequenz der Komponenten in bezug auf den jeweils erforderlichen Eingriff angegeben. Suchen Sie die entsprechende Komponente im Schema auf und folgen Sie dann den Pfeilen, die Ihnen, Schritt für Schritt, die auszubauenden Teile anzeigen.

AUSBAUSEQUENZSCHEMA



SPRING CHANGE

FIG. 1
Position the knob (2) to the minimum preload value.
Loosen the small Allen bolt (3) fastening the preload knob (2) by means of a 1.5 mm Allen wrench. Remove it from the plug assembly.

FIG. 2
Remove the stop ring (4) from the top of the preload knob support with a small screwdriver.

FIG. 3
Hold the stanchion tube making sure not to damage it and unscrew the plug (5) with a 26 mm End wrench.
Remove the plug complete with O-ring (6) intact from the stanchion tube.

FIG. 4
Push the stanchion tube into the slider and remove the upper washer (8), the preload sleeve (1) and the spring (9).
Let all the oil drain into the fork leg. By following this procedure, there is no need to check the oil level. Make all necessary changes.

SOSTITUZIONE MOLLA

FIG. 1
Posizionate il pomello (2) nella posizione di precarico minimo.
Utilizzate una chiave per esagoni interni da 1,5 mm e allentate il grano (3) di fissaggio del pomello di precarico (2). Sfilate quest'ultimo dall'estremità del tappo.

FIG. 2
Utilizzando un piccolo cacciavite rimuovete l'anello di fermo (4) del supporto pomello di precarico sul tappo.

FIG. 3
Bloccate il tubo portante in morsa avendo cura di non rovinarlo o schiacciarlo. Con una chiave esagonale da 26 mm svitate il tappo (5).
Sfilate il tappo completo di anello OR (6) dal tubo portante.

FIG. 4
Spingete il tubo portante dentro al fodero e sfilate la rondella superiore (8), il tubetto di precarica (1) e la molla (9).
Fate sgocciolare tutto l'olio all'interno dello stelo; in questo modo eviterete di dover verificare il livello.
Eseguite le sostituzioni necessarie.

FIG. 1

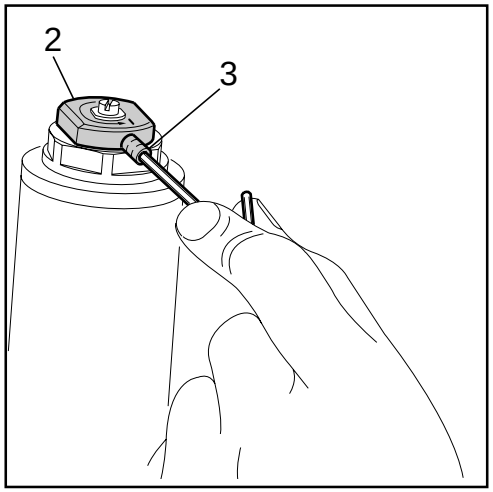
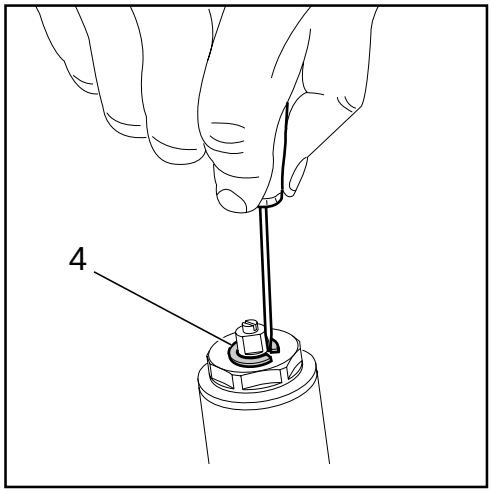


FIG. 2



REMPLACEMENT DU RESSORT

FIG. 1
Régler le bouton (2) à la position de précharge minimale.
Utiliser une clé Allen de 1,5 mm, et desserrer la vis sans tête (3) de fixation du bouton de précharge (2). Sortir celle-ci par l'extrémité du bouchon.

FIG. 2
A l'aide d'un petit tournevis, ôter la bague de butée (4) du support bouton de précharge sur le bouchon.

FIG. 3
Bloquer le plongueur dans un étaux en prenant soin de ne pas l'endommager. A l'aide d'une clé hexagonale de 26 mm, desserrer le bouchon (5). Sortir le bouchon équipé de joint torique (6) du plongeur.

FIG.4
Pousser le plongeur dans le fourreau et ôter la rondelle supérieure (8), le tube de précharge (1) et le ressort (9).
Laisser écouler complètement l'huile de l'intérieur du fourreau complet: de cette manière vous éviterer de contrôler le niveau de l'huile.
Effectuez les remplacements nécessaires.

AUSTAUSCH DER FEDER

ABB. 1
Den Einstellknopf (2) auf die Position der niedrigsten Vorspannung bringen.
Unter Anwendung eines 1,5 mm-Inbusschlüssels die Feststellschraube (3) des Vorspannungseinstellknopfs (2) lockern. Letzteren nun von oben aus dem Verschluß herausziehen.

ABB. 2
Unter Anwendung eines kleinen Schraubenziehers, den Sprengring (4) der Halterung des Vorspannungseinstellknopfs am Verschluß entfernen.

ABB. 3
Das Tauchrohr in einem Schraubstock feststellen, dabei darauf achten, daß es nicht beschädigt oder gequetscht wird, dann mit einem 26 mm-Inbusschlüssel den Verschluß (5) aufschrauben. Den Verschluß komplett mit dem O-Ring (6) aus dem Tauchrohr herausziehen.

ABB.4
Drücken Sie das Tauchrohr in das Gleitrohr ein und ziehen Sie die obere Zwischenlegscheibe (8), die Vorspannungshülse (1) und die Feder (9) heraus.
Das gesamte Öl aus dem Inneren des Schafts heraustropfen lassen; so können Sie eine spätere Kontrolle des Ölpegels umgehen.
Die erforderlichen Austauscharbeiten vornehmen.

FIG. 3

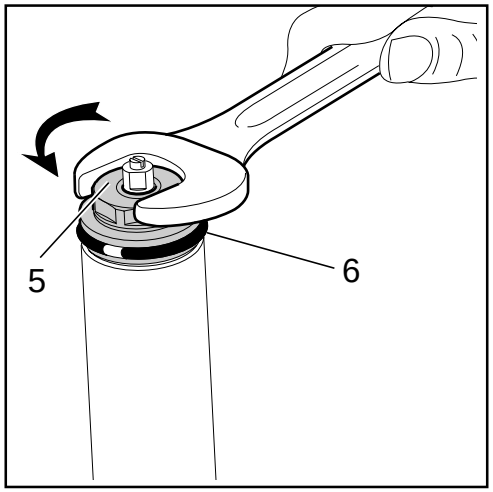
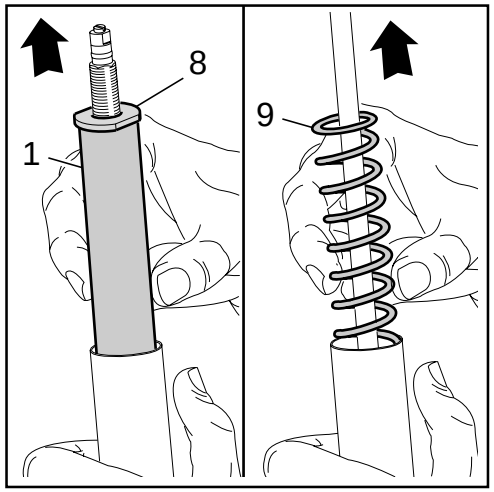


FIG. 4



HYDRAULIC CARTRIDGE CHANGE

FIG. 5
Let all the oil drain out.

WARNING: Remember to always recycle any used oil.

To change the fork leg oil follow the procedure as described in the REASSEMBLY from FIG. 23 to FIG.28.
Turn the fork leg upside-down and unscrew the foot nut (22) complete with O-ring (21) by the use of a 15 mm socket wrench.

FIG. 6
Pull the hydraulic cartridge (11) complete with lower washer (8A) and rebound spring (12) out of the stanchion tube.
Replace the whole hydraulic cartridge.

PILOT BUSHINGS AND SEAL ASSEMBLY CHANGE

FIG. 7
Use a small screwdriver and remove the dust seal (14) from the slider top.

SOSTITUZIONE CARTUCCIA IDRAULICA

FIG. 5
Svuotate lo stelo dall'olio presente.

ATTENZIONE: non disperdete l'olio esausto nell'ambiente!

Per eseguire il cambio olio seguite la procedura descritta dalla FIG. 23 alla FIG. 28 del "RIMONTAGGIO".
Capovolgete lo stelo e con chiave a bussola di 15 mm svitate il dado (22) di fondo completo di anello OR (21).

FIG. 6
Sfilate la cartuccia idraulica (11) completa di rondella inferiore (8A) e contromolla (12) di fine corsa di ritorno, dall'interno del tubo portante.
Eseguite la sostituzione della cartuccia idraulica completa.

SOSTITUZIONE GRUPPO DI TENUTA E BOCCOLE DI GUIDA

FIG. 7
Scalzate il raschiapolvere (14) dalla sommità del fodero, utilizzando un piccolo cacciavite. Sfilate il raschiapolvere dal tubo portante.

FIG. 5

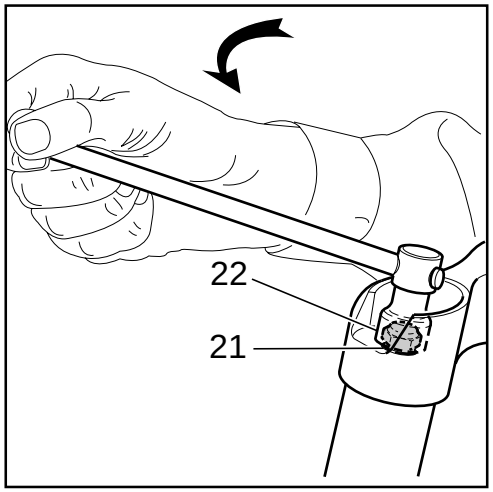
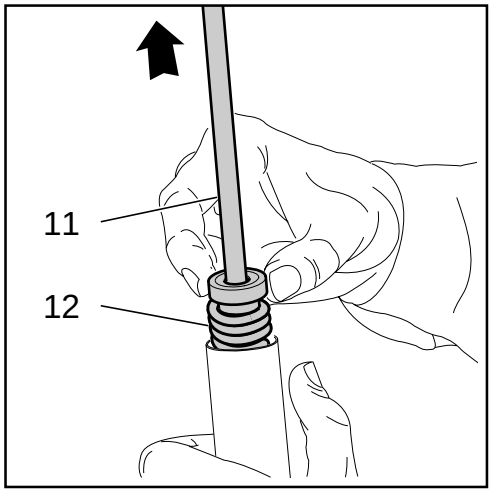


FIG. 6



REMPLACEMENT CARTOUCHE HYDRAULIQUE

FIG. 5
Laisser écouler toute l'huile du fourreau.

ATTENTION: ne pas déverser l'huile usagée dans l'environnement!

Pour effectuer le remplacement de l'huile suivre la procédure de la FIG. 23 à la FIG 28 du chapitre "RECOMPOSITION".
Renverser le fourreau complet et à l'aide d'une clé à douille de 15 mm desserrer l'écrou(22) de fond avec le joint torique (21).

FIG. 6
Oter la cartouche hydraulique (11), avec la rondelle inférieure (8A) et le contre ressort (12) de fin course en extension, de l'intérieur du plongeur.
Effectuer le remplacement de la cartouche hydraulique complète.

REMPLACEMENT GROUPE D'ETANCHEITÉ ET BAGUES DE GLISSEMENT

FIG. 7
Enlever le cache-poussière (14) du haut du fourreau à l'aide d'un petit tournevis. Oter le cache-poussière du plongeur.

AUSTAUSCH DER HYDRAULISCHEN KARTUSCHE

ABB. 5
Das Öl aus dem Gabelholm leeren.

ACHTUNG: Das Öl muß umweltfreundlich entsorgt werden!

Für den Ölwechsel befolgen Sie bitte die, anhand der Abbildungen 23 bis 28 des Abschnitts "WIEDERZUSAMMENBAU" beschriebene Vorgangsweise.
Drehen Sie den Gabelholm um und schrauben Sie unter Anwendung eines 15 mm-Inbusschlüssels die Bodenmutter (22) gemeinsam mit dem O-Ring (21) aus.

ABB.6
Die hydraulische Kartusche (11) komplett mit der unteren Scheibe (8A) und der Gegenfeder (12), die für den Rücklaufanschlag vorgesehen ist, aus dem Tauchrohr herausziehen.
Die hydraulische Kartusche komplett austauschen.

AUSTAUSCH DER DICHTUNGSGRUPPE UND DER FÜHRUNGSBUCHSE

ABB. 7
Den Staubstreifer (14) unter Anwendung eines kleinen Schraubenziehers vom Scheitel des Gleitrohrs abziehen. Den Staubstreifer vom Tauchrohr nehmen.

FIG. 7

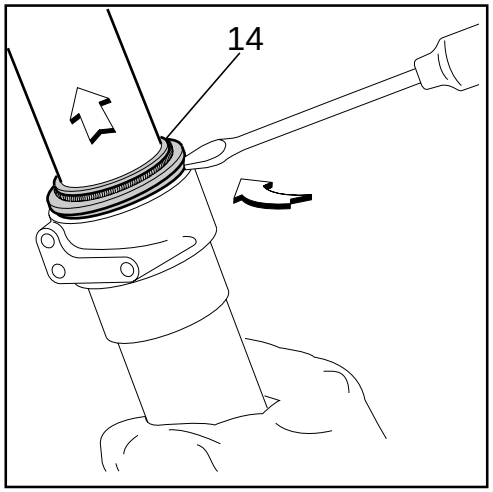


FIG. 8
Pull the stanchion tube (13) completely out of the slider.
Pull strongly to win the resistance of the pilot bushing (34) of the stanchion tube to cross the slider bushing (18).

IMPORTANT: the seal unit will be permanently damaged by the pilot bushing (34).

Always change the seal rings after the above procedure.

FIG. 9
A pocket (33) is inside the stanchion tube. Remove the outer snap ring (32) to remove the pocket (33). Should the pilot bushing (34) be damaged, remove it from the stanchion (13) inserting a small screwdriver into the bushing slot.

FIG. 10
Remove the stop ring (15) from the slider by placing the screwdriver bit in one of the openings on the stop ring and carefully lifting the ring out of place.

IMPORTANT: when removing the stop ring, make sure not to damage its seat.

FIG. 8
Sfilate completamente il tubo portante (13) dal fodero. Tirare con forza per vincere la resistenza che la boccola di guida (34), del tubo portante, incontra per passare attraverso la boccola (18) del fodero.

IMPORTANTE: il passaggio della boccola di guida (34) attraverso il gruppo di tenuta lo danneggia irrimediabilmente.

Sostituite sempre gli anelli di tenuta dopo questa operazione.

FIG. 9
All'interno del tubo portante è alloggiata una busta (33). Per rimuoverla dalla sede è necessario rimuovere il seeger (32) esterno.
Sfilare la busta (33).
Se la boccola di guida (34) risulta danneggiata, rimuovetela dal tubo portante (13) utilizzando un piccolo cacciavite inserito nella fessura della boccola.

FIG. 10
Inserite la punta del cacciavite tra sede e anello di fermo (15), in una delle tre aperture ricavate su quest'ultimo, e rimuovetelo dal fodero.

IMPORTANTE: fate attenzione a non rovinare la sede interna del fodero durante l'estrazione dell'anello di fermo.

FIG. 8
Sortir complètement le plongeur (13)du fourreau. Tirer fortement afin d'éliminer la résistance que la bague de glissement (34) du plongeur trouve lors de son passage à travers la bague (18) du fourreau.

IMPORTANT: Le passage de la bague de glissement (34) à travers le groupe d'étanchéité l'endommage irrémédiablement.

Après cette opération, il est absolument nécessaire de remplacer les joints d'étanchéité.

FIG. 9
A l'intérieur du plongeur se trouve une enveloppe (33). Pour l'ôter de son logement, il est nécessaire d'enlever le seeger (32) extérieur.
Oter l'enveloppe (33).
Si la bague de glissement (34) est endommagée, l'enlever du plongeur (13) en introduisant un petit tournevis dans la fissure de la bague.

FIG. 10
Introduire la pointe d'un tournevis entre le logement et la bague de butée (15), dans l'une des trois ouvertures présentes, et la retirer du fourreau.

IMPORTANT: prendre garde de ne pas endommager le logement intérieur du fourreau pendant l'extraction de la bague de butée.

ABB. 8
Das Tauchrohr (13) vollkommen aus dem Gleitrohr herausziehen. Kräftig anziehen, um so dem Widerstand entgegenzuwirken, auf den die Führungsbuchse (34) des Tauchrohrs während des Durchlaufs der Buchse (18) des Gleitrohrs trifft.

WICHTIG: Eine Passage der Führungsbuchse (34) durch die Dichtungengruppe würde zu irreperablen Schäden letzterer führen.

Nach diesem Arbeitsvorgang immer die Dichtringe austauschen.

ABB. 9
Im Tauchrohr ist eine Hülse (33) angeordnet. Um diese Hülse aus ihrem entfernen zu können, muß der außenliegende Seeger-Ring (32) entfernt werden.
Die Hülse kann daraufhin abgenommen werden.
Sollte sich die Führungsbuchse (34) al beschädigt erweisen, muß sie vom Tauchrohr (13) entfernt werden, dazu verwendet man einen kleinen Schraubenzieher, den man in den Schlitz der Buchse einführt.

ABB. 10
Die Spitze eines Schraubenziehers zwischen den Sitz und einen der drei am Sprengring (15) vorgesehenen Öffnungen einführen, dann letzteren aus dem Gleitrohr entfernen.

WICHTIG: Achten Sie darauf, daß während des Herausziehens des Sprengrings der Sitz im Gleitrohr nicht beschädigt wird.

FIG. 8

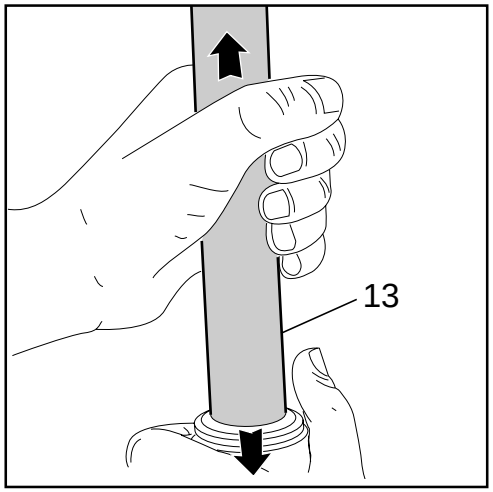


FIG. 9

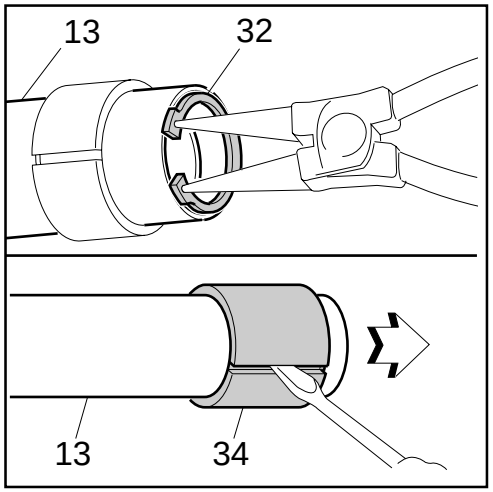


FIG. 10

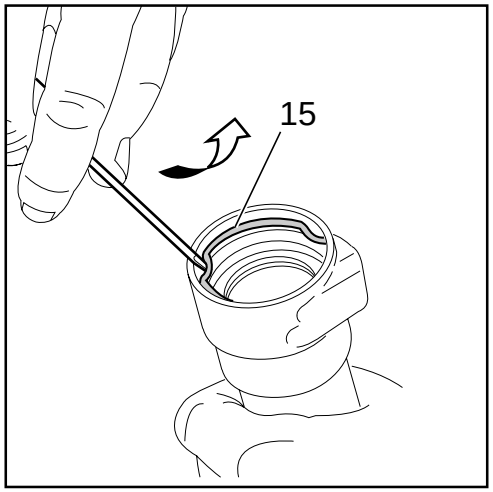


FIG. 11
Fit the slider protection tool (A) onto the slider and remove the oil seal (16) with the help of a large slot screwdriver.

IMPORTANT: when removing the oil seal, make sure not to damage its seat. Once removed, the oil seals should not be used again.

FIG. 12
Remove the upper washer (17) from the slider.

FIG. 13
To remove the pilot bushing (18), beat powerfully the slider edge on a wooden surface. Perform this operation with extreme care and try to keep the slider perpendicular to the wooden surface.

FIG. 11
Installate sul fodero l'apposita protezione (A) e aiutandovi con un grosso cacciavite a taglio rimuovete l'anello di tenuta (16) dalla sua sede.

IMPORTANTE: fate attenzione a non rovinare la sede interna del fodero durante l'estrazione dell'anello di tenuta. Gli anelli di tenuta rimossi non vanno più riutilizzati.

FIG. 12
Sfilate dall'interno del fodero la rondella ferma boccola (17).

FIG. 13
Per estrarre la boccola di guida (18) è necessario battere energicamente l'estremità del fodero su di un piano di legno. Eseguite l'operazione con attenzione cercando di mantenere il fodero perpendicolare al piano di legno.

FIG. 11
Installer la protection (A) sur le fourreau et, à l'aide d'un gros tournevis à lame, retirer le joint d'étanchéité (16) de son logement.

IMPORTANT: Faire attention de ne pas endommager le logement intérieur du fourreau pendant l'extraction du joint d'étanchéité. Les joints d'étanchéité enlevés ne doivent plus être réutilisés.

FIG. 12
Sortir de l'intérieur du fourreau la rondelle de blocage bague (17).

FIG. 13
Pour extraire la bague de glissement (18), il est nécessaire de taper énergiquement sur l'extrémité du fourreau sur un plan un bois. Effectuer cette opération avec une attention particulière en essayant de maintenir le fourreau perpendiculaire au plan en bois.

ABB.11
Legen Sie nun den entsprechenden Schutz (A) auf das Gleitrohr und nehmen Sie, unter Anwendung eines breiten Schraubenziehers, den Dichtring (16) aus seinem Sitz heraus.

WICHTIG: Achten Sie darauf, daß Sie während des Herausziehens des Dichtrings, dessen Sitz im Gleitrohr nicht beschädigen. Die entfernten Dichtringe dürfen nicht mehr verwendet werden.

ABB. 12
Ziehen Sie den Buchsenfeststellring (17) aus dem Inneren des Gleitrohrs heraus.

ABB. 13
Zum Herausziehen der Führungsbuchse (18) muß man mit dem Gleitrohr kräftig auf eine Holzfläche klopfen. Diesen Arbeitsvorgang unter höchster Aufmerksamkeit durchführen und darauf achten, daß das Gleitrohr senkrecht zur Holzfläche ausgerichtet liegt.

FIG. 11

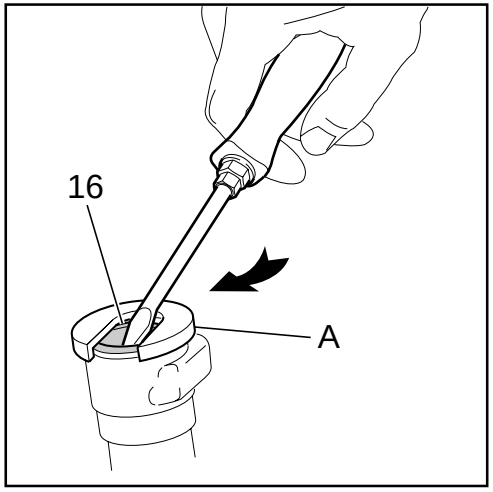


FIG. 12

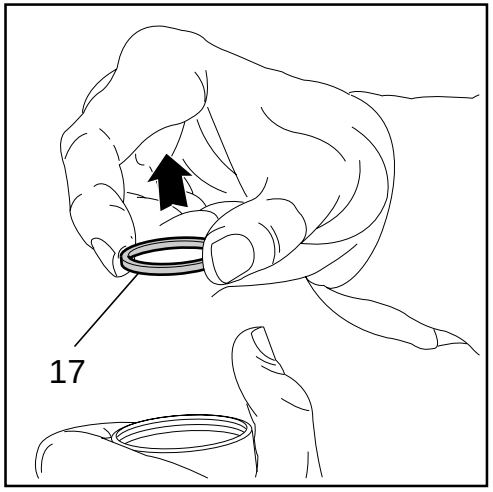
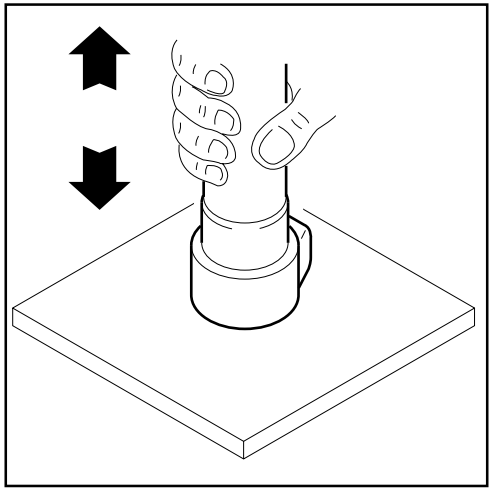


FIG. 13



REASSEMBLY

CAUTION: before reassembling, all metal components should be washed carefully with inflammable and biodegradable solvent and dried with compressed air.

FIG. 14
Fit the pocket (33), with its completely open side facing outwards, on the stanchion edge (13). Fit the outer snap ring (32). Make sure it is fully seated in the tube.

FIG. 15
Stick some adhesive tape onto the stanchion bottom (13) to protect it. Insert the oil seal (16), duly lubricated, the bushing washer (17) and the slider pilot bushing (18) into the stanchion. Remove the adhesive tape and clean the stanchion.

FIG. 16
Insert the bit of the flat screwdriver into the pilot bushing guide slot (34) to fit it on the stanchion tube. Put it into the tube seat by hand.

FIG. 17
Gently insert the stanchion tube (13) into the slider from the bushing side.
Fit the pilot bushing (18) and the bushing washer (17) into the slider seat by hand.

RICOMPOSIZIONE

AVVERTENZA: tutti i componenti metallici, prima del rimontaggio, vanno lavati accuratamente con solvente infiammabile e preferibilmente biodegradabile ed asciugati con aria compressa.

FIG. 14
Rimontate la busta (33), con il lato completamente aperto verso l'esterno, all'estremità del tubo portante (13). Installate il seeger esterno (32), verificando che risulti completamente inserito nella sede del tubo.

FIG. 15
Proteggete l'estremità inferiore del tubo portante (13) con nastro adesivo.
Inserite nel tubo l'anello di tenuta (16), opportunamente lubrificato, la rondella (17) ferma boccola e la boccola di guida (18) del fodero. Rimuovete il nastro adesivo e pulite il tubo.

FIG. 16
Introducete l'estremità del cacciavite piatto nella fessura della boccola di guida (34) per imboccarla sul tubo portante. Accompagnatela a mano nell'apposite sede sul tubo.

FIG. 17
Introducete delicatamente il tubo portante (13) dal lato boccola, nel fodero.
Spingete a mano nella sede del fodero la boccola di guida (18) e la rondella (17) ferma boccola.

FIG. 14

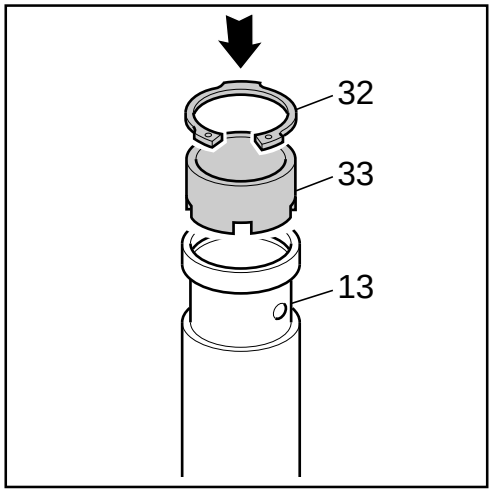
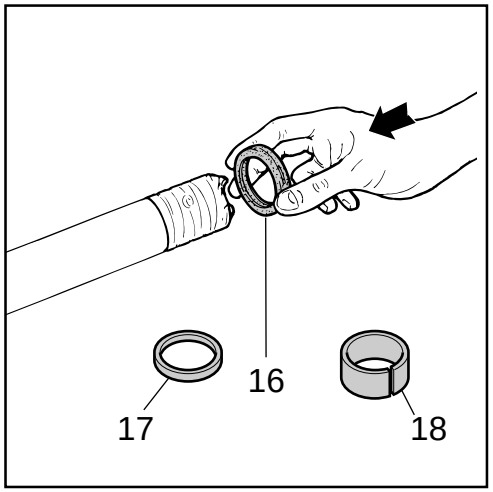


FIG. 15



RECOMPOSITION

AVERTISSEMENT: avant le remontage, tous les composants métalliques doivent être soigneusement lavés avec du solvant inflammable, de préférence biodégradable, et séchés à l'air comprimé.

FIG. 14
Remonter l'enveloppe (33), avec le côté complètement ouvert vers l'extérieur, à l'extrémité du plongeur (13). Installer l'anneau seeger externe (32) en vérifiant qu'il soit complètement introduit dans le logement du plongeur.

FIG. 15
Protéger l'extrémité inférieure du plongeur (13) avec du ruban adhésif.
Introduire dans le plongeur le joint de butée (16), après l'avoir lubrifié, la rondelle (17) de blocage bague et la bague de glissement (18) du fourreau. Enlever le ruban adhésif et nettoyer le plongeur.

FIG. 16
Introduire l'extrémité du tournevis plat dans la fissure de la bague de glissement (34) pour l'emboîter sur le plongeur. L'accompagner manuellement dans le logement approprié sur le plongeur.

FIG. 17
Introduire délicatement le plongeur (13), du côté bague, dans le fourreau.
Pousser manuellement la bague de glissement (18) dans le fourreau, ainsi que la rondelle (17) de butée glissement.

WIEDERZUSAMMENBAU

HINWEIS: Vor einem Wiederzusammenbau müssen alle Metallkomponenten ordentlich mit einem entflammbaren und vorzugsweise umweltfreundlichen Lösungsmittel gesäubert, dann mit Druckluft getrocknet werden.

ABB. 14
Die Hülse (33), mit der vollkommen offenen Seite nach außen gerichtet, auf das Ende des Tauchrohrs (13) montieren. Den äußeren Seeger-Ring (32) montieren, dabei kontrollieren, ob er vollständig in seinem Sitz im Rohr zum Einliegen kommt.

ABB. 15
Das untere Ende des Tauchrohrs (13) mit einem Klebeband schützen.
Den entsprechend geschmierten Dichtring (16), den Buchsenfeststellring (17) und die Führungsbuchse (18) des Gleitrohrs in das Rohr einfügen. Das Klebeband entfernen und das Rohr reinigen.

ABB. 16
Das Ende des flachen Schraubenziehers in den Schlitz der Führungbuchse (34) einführen und diese so in das Tauchrohr einfügen. Sie dabei mit der Hand in ihren Sitz am Rohr begleiten.

ABB. 17
Das Tauchrohr (13) vorsichtig von der Buchsenseite her in das Gleitrohr einführen.
Die Führungsbuchse (18) und den Buchsenfeststellring (17) mit der Hand in den Sitz am Gleitrohr einführen.

FIG. 16

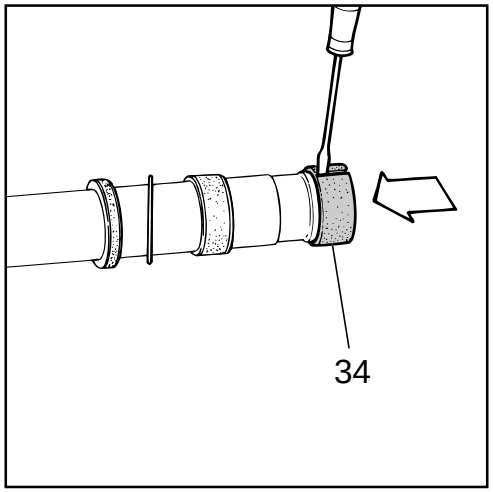


FIG. 17

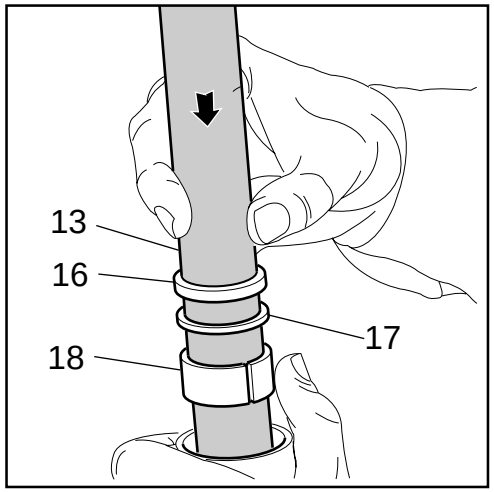


FIG. 18
Press the oil seal (16) into place until it touches the lower washer (17) by using the seal press (B).

FIG. 19
Insert the stop ring (15) making sure it is properly seated into place.

FIG. 20
Lubricate the dust seal (14) and insert it into the top of the slider.
Fit it into the slider seat.

HYDRAULIC CARTRIDGE
FIG. 21
Fit the rebound spring (12) into the hydraulic cartridge. Insert the complete hydraulic cartridge (11) by compressing the stanchion tube completely to the bottom of its stroke.

FIG. 18
Portate in battuta sulla rosetta ferma boccola (17) l'anello di tenuta (16) utilizzando il tampone (B).

FIG. 19
Installate l'anello di fermo (15) verificando che risulti inserito nella relativa sede del fodero.

FIG. 20
Lubrificate il raschiapolvere (14) ed introducetelo nel tubo portante.
Installatelo nella sede del fodero.

RIMONTAGGIO CARTUCCIA IDRAULICA
FIG. 21
Inserite la contromolla (12) di fine corsa del ritorno nella cartuccia idraulica. Con tubo portante a fondo corsa nel fodero introducete la cartuccia idraulica (11) completa.

FIG. 18

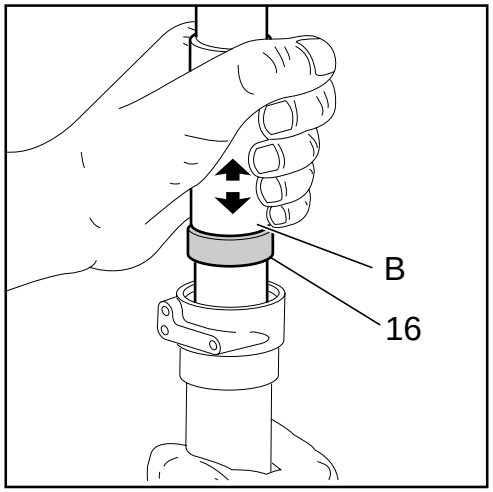


FIG. 19

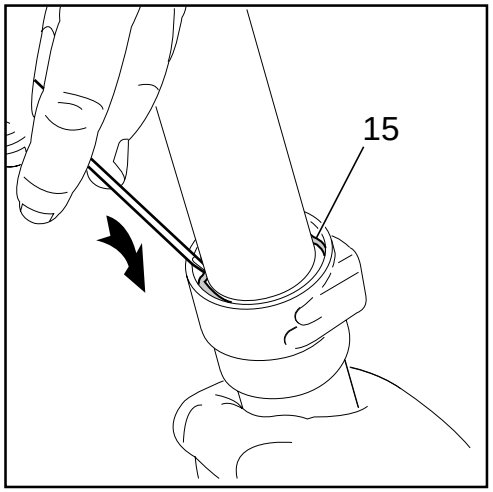


FIG. 18
Positionner le joint d'étanchéité(16) en appui sur la rondelle (17) de blocage bague à l'aide du tampon (B).

FIG. 19
Monter la bague de butée (15) en vérifiant qu'elle soit correctement introduite dans son logement à l'intérieur du fourreau.

FIG. 20
Graisser le cache-poussière (14) et l'introduire dans le plongeur.
L'installer dans le logement du fourreau.

REMONTAGE DE LA CARTOUCHE HYDRAULIQUE
FIG. 21
Introduire le contre-ressort (12) fin de course en extension dans la cartouche hydraulique. Avec le plongeur en fin de course dans le fourreau, introduire la cartouche hydraulique (11) complète.

ABB. 18
Den Dichtring (16) unter Anwendung des Stopfens (B) am Buchsenfeststellring (17) auf Anschlag bringen.

ABB. 19
Den Sprengring (15) einbauen und überprüfen, ob er korrekt in seinem Sitz im Gleitrohr zum Einliegen kommt.

ABB. 20
Den Staubstreifer (14) schmieren und auf den Gleitrohrscheitel einführen.
Im Sitz am Gleitrohr einbauen.

WIEDEREINBAU DER HYDRAULISCHE KARTUSCHE
ABB. 21
Die Gegenfeder (12) für den Endanschlag des Rücklaufhubs in die hydraulische Kartusche einlegen. Mit dem Tauchrohr in der Position des Endanschlags im Gleitrohr nun die hydraulische Kartusche (11) komplett einführen.

FIG. 20

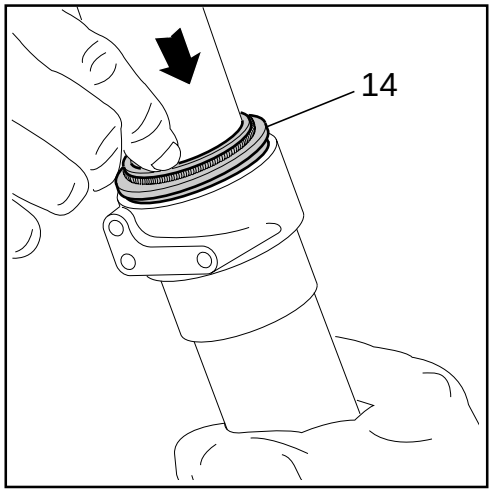


FIG. 21

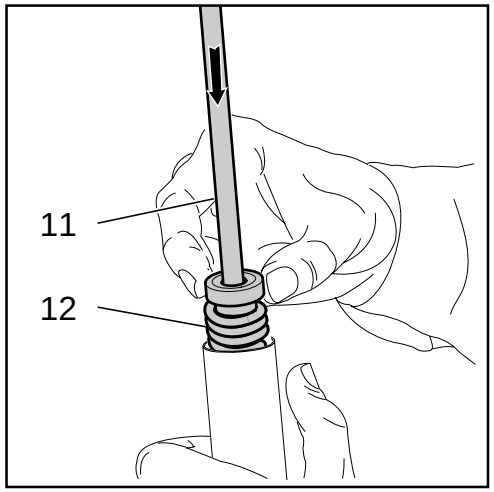


FIG. 22
Grease the O-ring (21) on the foot nut (22) and screw the nut on the hydraulic cartridge threaded end.
Tighten at 12 Nm.
Check to verify that the stanchion tube slides properly through the stroke by pumping it up and down several times.

HOW TO FILL WITH OIL
FIG. 23
Pour the oil little by little when the stanchion tube is fully down and then pump with the cartridge (11) rod so as to have a better filling. Cartridge is full when no air is detected when pumping, in the completely closed position. Check that the oil level is 100mm from the top of the stanchion tube.

SPRING AND PLUG
FIG. 24
Fit the lower washer (8A), the spring (9), the preload sleeve (1) and the upper washer (8) into the stanchion tube.
Lubricate the O-ring (10) on the top of the preload knob support and the O-ring (6) on the plug (5).

FIG. 25
Position the preload adjuster (7), into the plug, to the minimum preload value.
Screw the complete plug (5) onto the cartridge (11) rod to the bottom of its stroke.

FIG. 22
Ingrassate l'anello OR (21) sul dado di fondo (22) e avvitate quest'ultimo sull'estremità filettata della cartuccia idraulica.
Serrate alla coppia di 12 Nm.
Fate fare qualche corsa al tubo portante per verificare l'installazione.

RIEMPIMENTO OLIO
FIG. 23
Con tubo portante completamente abbassato versate l'olio poco alla volta e pompate con l'asta della cartuccia (11) per facilitarne il riempimento. La cartuccia si potrà considerare piena quando non presenta dei vuoti durante il pompaggio nella posizione di tutto chiuso. Verificate che il livello risulti a 100 mm dall'estremità del tubo portante.

RIMONTAGGIO MOLLA E TAPPO
FIG. 24
Installate la rondella inferiore (8A), la molla (9), il tubetto di precarica (1) e la rondella superiore (8) nel tubo portante.
Ingrassate l'anello OR (10) sull'estremità del supporto del pomello di precarico e l'anello OR (6) sul tappo (5).

FIG. 25
Portate lo spintore (7), interno al tappo, nella posizione di minimo precarico.
Avvitate il tappo (5) sull'asta della cartuccia idraulica (11) fino a battuta.

FIG. 22

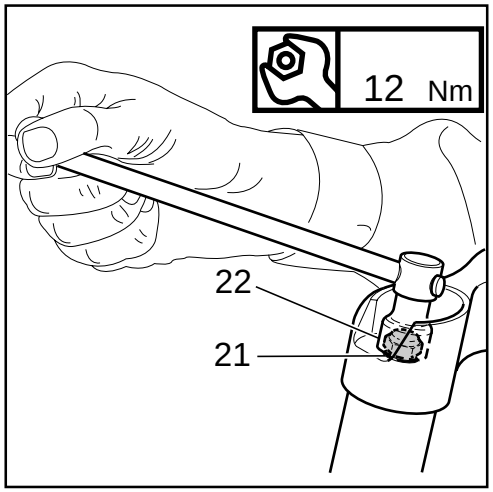


FIG. 23

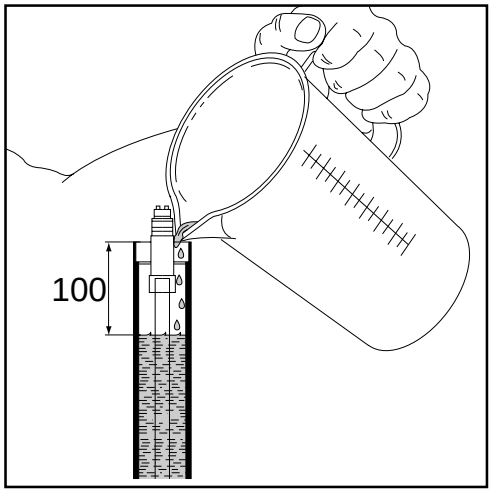


FIG. 22
Graisser le joint torique (21) sur l'écrou de fond (22) et visser celui-ci sur l'extrémité filetée de la cartouche hydraulique. Serrer au couple de 12 Nm.
Faire effectuer quelques courses au plongeur pour en vérifier le montage.

REMPLISSAGE HUILE
FIG. 23
Avec le plongeur totalement abaissé, verser l'huile très doucement et amorcer avec la tige de la cartouche (11) afin de faciliter le remplissage.
La cartouche est pleine quand elle ne présente plus de bulles d'air lors du pompage en position totalement fermée. Veiller à ce que le niveau soit à 100mm de l'extrémité du plongeur.

REMONTAGE DU RESSORT ET DU BOUCHON
FIG. 24
Monter la rondelle inférieure (8A), le ressort (9), le tube de précharge (1) et la rondelle supérieure (8)dans le plongeur.
Graisser le joint torique (10) sur l'extrémité du support du bouton de précharge et le joint torique(6) sur le bouchon (5).

FIG. 25
Régler le pousseur (7) à l'intérieur du bouchon, dans la position de précharge minimale
Visser le bouchon (5) dans la tige de la cartouche hydraulique (11), jusqu'à ce qu'il soit en butée.

ABB. 22
Den O-Ring (21) auf der Bodenmutter (22) fetten, dann letztere auf den mit Gewinde versehenem Ende der hydraulischen Kartusche anschrauben. Mit einem Anzugsmoment von 12 Nm feststellen. Zur Kontrolle des korrekt erfolgten Einbaus das Tauchrohr einige Hubbewegungen ausführen lassen.

EINFÜLLEN DES ÖLS
ABB. 23
Bei einem gänzlich eingedrückten Tauchrohr portionsweise Öl einfüllen, dabei mit dem Kartuschenstab (11) pumpen, dadurch kann das Auffüllen erleichtert werden. Die Kartusche ist dann vollkommen aufgefüllt, wenn es beim Pumpen in der ganz geschlossenen Stellung zu keinen Leerstellen mehr kommt. Prüfen, ob der Pegel, von der Spitze des Tauchrohrs ausgemessen auf 100 mm steht.

WIEDEREINBAU DER FEDER UND DES VERSCHLUSSES
ABB. 24
Die obere Zwischenlegscheibe (8), die Feder (9), die Vorspannhülse (1) und die untere Zwischenlegscheibe (8A) in das Tauchrohr einbauen.
Schmieren Sie den O-Ring (10), am Scheitel der Halterung des Vorspanneinstellknopfs und den O-Ring (6) auf dem Verschluß (5) ein.

ABB. 25
Den Schieber (7), im Verschlussinneren, auf die niedrigste Vorspannungseinstellung bringen.
Den Verschluß (5) am Stab der hydraulischen Kartusche (11) bis auf Anschlag anschrauben.

FIG. 24

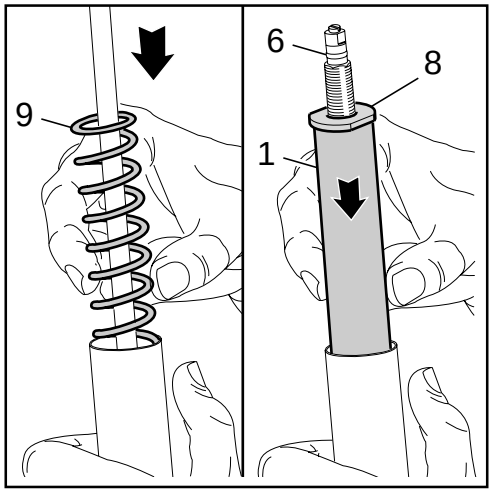


FIG. 25

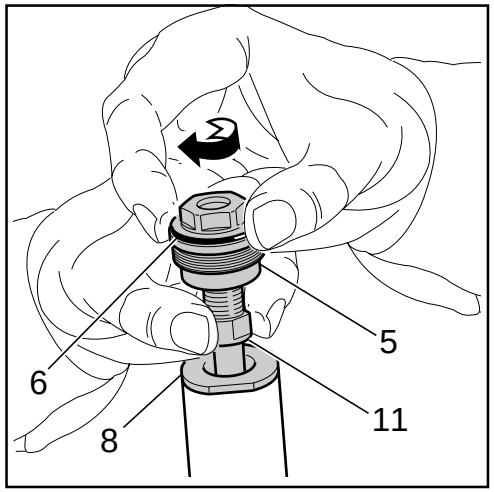


FIG. 26
Lift the stanchion tube and fit the plug (5) by hand. Fix the stanchion tube in vice. Make sure not to damage or squeeze it. Tighten at 12 Nm.

FIG. 27
Fit the stop ring (4) of the preload knob support and make sure it is fitted properly into its seat.

FIG. 28
Fit the preload knob (2), secure it on the support and tighten the Allen bolt (3) at 1.5 Nm
At this point, the brake arch can be assembled with the fork legs, which should be fitted onto the crown and onto the upper plate as specified in the chapter “INSTALLATION”.

FIG. 26
Sollevate il tubo portante e imboccate a mano il tappo (5) su quest’ultimo. Bloccate il tubo portante in morsa avendo cura di non rovinarlo o schiacciarlo. Serrate il tappo alla coppia di 12 N.m.

FIG. 27
Installate l’anello di fermo (4) del supporto pomello di precarico verificando il corretto inserimento nell’apposita sede.

FIG. 28
Introducete il pomello di precarico (2) e bloccatelo sul supporto serrando il grano (3) alla coppia di 1,5 Nm.
A questo punto lo stelo è pronto per l’assemblaggio dell’archetto di irrigidimento e per l’installazione nella base di sterzo e nella piastra superiore come descritto al capitolo "INSTALLAZIONE".

FIG. 26
Lever le plongeur et emboîter manuellement le bouchon (5) sur celui-ci. Enfin, serrer le bouchon au couple de12 Nm.

FIG. 27
Monter la bague de butée (4) sur le support du bouton de précharge, en vérifiant qu’elle soit correctement introduite dans son logement.

FIG. 28
Introduire le bouton de précharge (2)et le bloquer sur le support, en serrant la vis sans tête (3) au couple de 1,5Nm.
A ce point, le fourreau complet est prêt pour l’assemblage avec l’arceau et pour être installer dans la base de direction et la plaque supérieure, comme décrit au chapitre “INSTALLATION”.

ABB. 26
Das Tauchrohr anheben und den Verschluß (5) mit der Hand auf diesen einstecken. Das Tauchrohr in einem Schraubstock einklemmen und dabei darauf achten daß es nicht beschädigt oder gequetscht wird, dann den Verschluß auf 12 Nm anziehen.

ABB. 27
Den Sprengring (4) der Halterung des Vorspannungseinstellknopfs einbauen und dabei die korrekte Einfügung in seinen Sitz kontrollieren.

ABB. 28
Führen Sie die Vorspannungseinstellknopf (2) ein und stellen Sie diesen durch ein Anziehen der Feststellschraube (3) auf 1,5 Nm an der Halterung fest.
An diesem Punkt angelangt ist der Gabelholm für die Zusammenstellung des Verstärkungsbügels und für den Einbau auf dem Gabelbrücke und auf die obere Platte, so wie er unter Kapitel “EINBAU” beschrieben, bereit.

FIG. 26

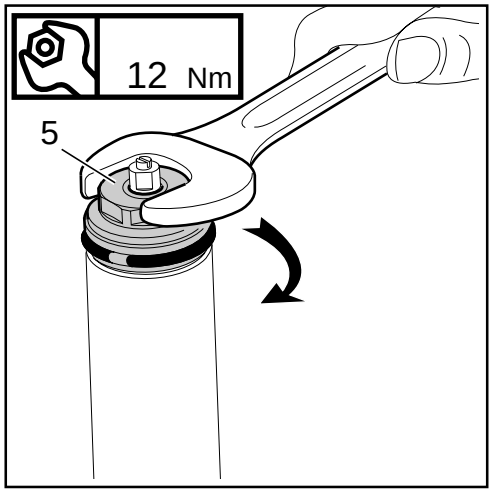


FIG. 27

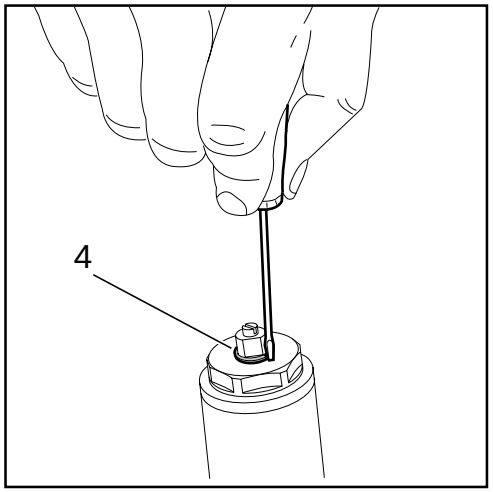
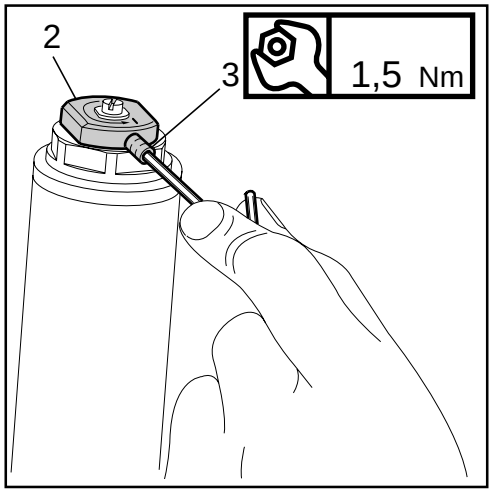
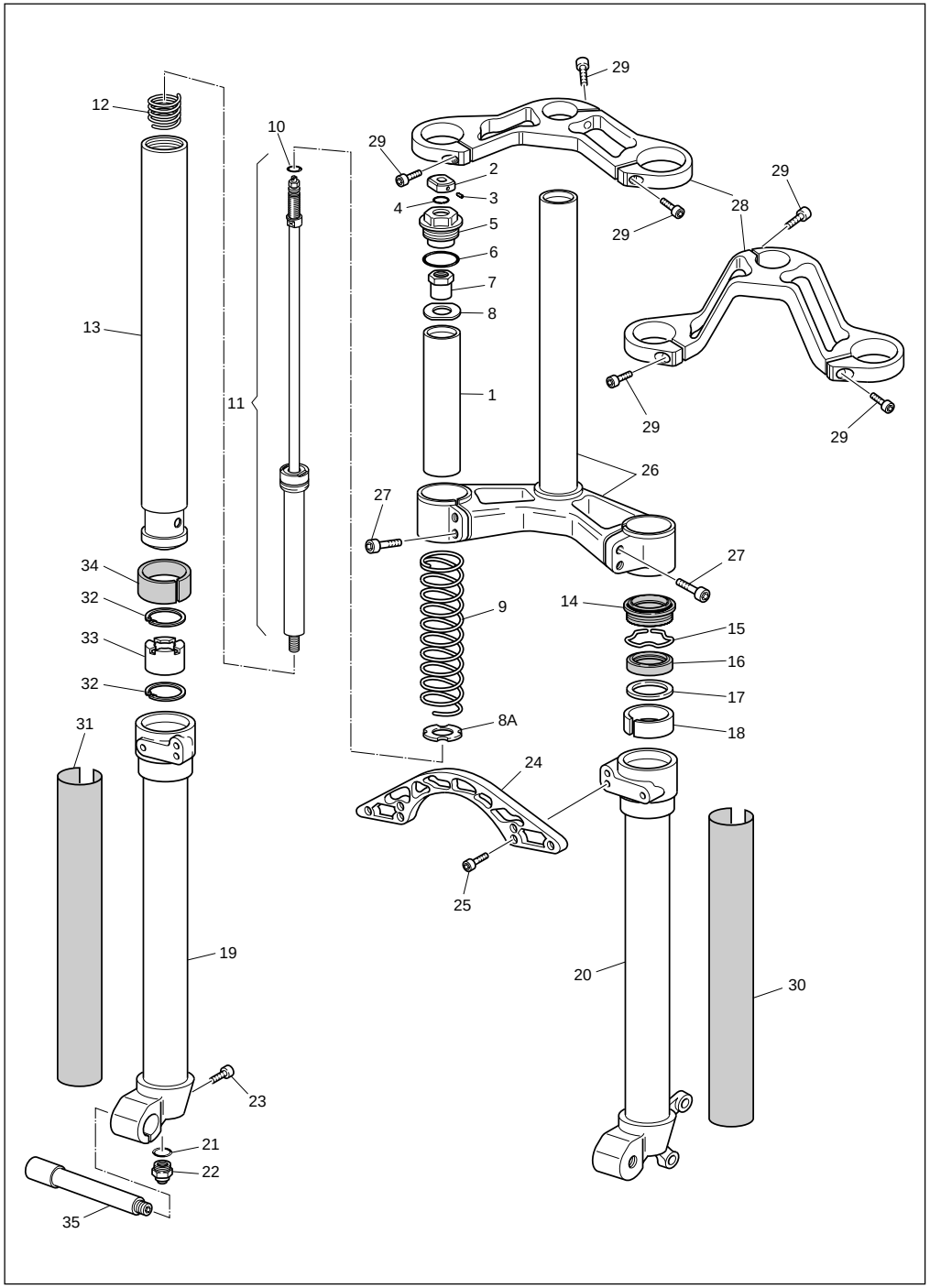


FIG. 28



FORK EXPLODED VIEW
PLAN ECLATE FOURCHE
ESPLOSO FORCELLA
AUFBAUZEICHNUNG DER GABEL



Ref.	Description
1	Preload sleeve
2	Preload knob
3	Allen bolt
4	Stop ring
5	Plug
6	O-ring
7	Preload adjuster
8	Upper washer
8A	Lower washer
9	Spring
10	O-ring
11	Hydraulic cartridge
12	Rebound stop spring
13	Stanchion tube
14	Dust seal
15	Stop ring
16	Oil seal
17	Upper washer
18	Slider pilot bushing
19	R.H. slider
20	L.H. slider
21	O-ring
22	Foot nut
23	Screw
24	Arch
25	Screw
26	Crown and steer tube
27	Screw
28	Upper plate
29	Screw
30	L.H. sticker
31	R.H. sticker
32	Snap ring
33	Pocket
34	Pilot bushing of the stanchion tube
35	Wheel axle

Réf.	Désignation
1	Tube de précharge
2	Bouton de précharge
3	Vis sans tête
4	Bague de butée
5	Bouchon
6	Joint torique
7	Pousseur
8	Rondelle supérieure
8A	Rondelle inférieure
9	Ressort
10	Joint torique
11	Cartouche hydraulique
12	Ressort de fin course en extension
13	Plongeur
14	Cache-poussière
15	Bague de butée
16	Joint d'étanchéité
17	Rondelle blocage bague
18	Bague de glissement fourreau
19	Fourreau de droite
20	Fourreau de gauche
21	Joint torique
22	Ecrou de fond
23	Vis
24	Arceau
25	Vis
26	Base et tube de direction
27	Vis
28	Plaque supérieure
29	Vis
30	Autocollant de gauche
31	Autocollant de droite
32	Anneau seeger
33	Enveloppe
34	Bague de glissement plongeur
35	Pivot roue

Ref.	Descrizione
1	Tubetto di precarica
2	Pomello di precarico
3	Grano
4	Anello di fermo
5	Tappo
6	Anello OR
7	Spintore
8	Rondella superiore
8A	Rondella inferiore
9	Molla
10	Anello OR
11	Cartuccia idraulica
12	Molla fine corsa ritorno
13	Tubo portante
14	Raschiapolvere
15	Anello di fermo
16	Anello di tenuta
17	Rondella ferma boccola
18	Boccola di guida fodero
19	Fodero destro
20	Fodero sinistro
21	Anello OR
22	Dado di fondo
23	Vite
24	Archetto
25	Vite
26	Base con cannotto di sterzo
27	Vite
28	Piastra superiore
29	Vite
30	Adesivo sinistro
31	Adesivo destro
32	Seeger
33	Busta
34	Boccola di guida tubo portante
35	Perno ruota

Bez.	Beschreibung
1.	Vorspannhülse
2.	Einstellknopf für Vorspannung
3.	Stift
4.	Sprengring
5.	Verschluß
6.	O-Ring
7.	Schieber
8.	Obere Zwischenlegscheibe
8A.	Untere Zwischenlegscheibe
9.	Feder
10.	O-Ring
11.	Hydraulische Kartusche
12.	Feder für Rücklaufanschlag
13.	Tauchrohr
14.	Staubstreifer
15.	Sprengring
16.	Dichtring
17.	Buchsenfeststellring
18.	Führungsbuchse
19.	Rechtes Gleitrohr
20.	Linkes Gleitrohr
21.	O-Ring
22.	Bodenmutter
23.	Schraube
24.	Bremsbügel
25.	Schraube
26.	Gabelbrücke und Lenkkopf
27.	Schraube
28.	Obere Platte
29.	Schraube
30.	Linker Aufkleber
31.	Rechter Aufkleber
32.	Seeger
33.	Hülse
34.	Führungsbuchse für Tauchrohr
35.	Radzapfen

Cod. 900493

MARZOCCHI
PERFORMANCE SUSPENSION SYSTEMS

MARZOCCHI S.p.A. - Via Grazia, 2
40069 Lavino di Zola Predosa (Bologna) Italy
Telefono 051 - 61 68 711
Telefax 051 - 75 88 57