

MV AGUSTA MOTOR S.P.A.
Servizio Assistenza Tecnica
Via Nino Bixio, 8
21024 Cassinetta di Biandronno
(Varese) - Italy
www.husqvarna.it

Part. n. 8000 B0147



TE 250-450-510/2008-I.E.,
TC 250-450-510/2008,
TXC 250-450-510/2008 (USA),
SMR 450-510/2007-I.E.

TE 250-450-510/2008-I.E.,
TC 250-450-510/2008,
TXC 250-450-510/2008 (USA),
SMR 450-510/2008-I.E.

Libretto uso
e manutenzione

Owner's manual

Livret d'utilisation
et d'entretien

Betriebsanleitung

Manual de uso
y mantenimiento



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

1ª Edizione (07-07)

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

1st Edition (07-07)

MV Agusta Motor S.p.A. - Varese décline toute responsabilité pour erreurs évuntuelles comises pendant la rédaction du manuel et question et se réserve le droit d'apporter tous les perfectionnements nécessaires sans avis préalable. Les illustrations gravées dans ce manuel ne sont qu'à titre idicatif et pourraient ne pas correspondre au détail traité. Le copiage partiel ou totale de ce manuel sans autorisation écrite est strictement interdit.

1^{ère} édition (07-07)

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

1. Auflage (07-07)

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

1º Edición (07-07)



TE

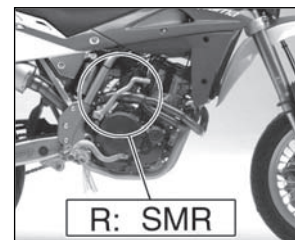


TC



SMR

R: A RICHIESTA (VEDERE PAGINA 95)
 R: UPON REQUEST (SEE PAGE 95)
 R: SUR DEMANDE (VOIR PAGE 95)
 R: AUF ANFRAGE (SEHEN SEITE 95)
 R: BAJO PEDIDO (VER PÁGINA 95)



TE 250-450-510/2008-I.E.,
TC 250-450-510/2008,
TXC 250-450-510/2008 (solo/only USA),
SMR 450-510/2008-I.E.

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

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

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

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

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

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



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

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





IMPORTANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Premessa importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle note precedute dalle seguenti avvertenze:

ATTENZIONE*: Indica la possibilità di subire gravi lesioni personali fino al rischio di decesso in caso di inosservanza delle istruzioni.

AVVERTENZA*: Indica la possibilità di subire lesioni personali o provocare danni al veicolo in caso di inosservanza delle istruzioni.

Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

In caso di sostituzione dei particolari, usare unicamente particolari ORIGINALI Husqvarna.

ATTENZIONE*: Dopo una caduta ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando del gas, i freni, la frizione e tutti gli altri principali comandi e componenti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: Non avviare o operare sul motociclo senza aver indossato un adeguato abbigliamento protettivo. Indossare sempre casco, stivali, guanti, occhiali protettivi ed altro abbigliamento appropriato.

ATTENZIONE*: Questo motociclo è un sofisticato veicolo da competizione. Non avviare o guidare il motociclo se non si possiedono adeguate cognizioni unitamente ad ottime condizioni fisiche.

PRECAUZIONI PER I BAMBINI

ATTENZIONE

● Parcheggiare il veicolo dove non possa essere facilmente urtato o danneggiato.

Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.

● Per evitare cadute accidentali del veicolo, non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.

● Poiché il motore e l'impianto di scarico possono divenire molto caldi, parcheggiare la motocicletta in luoghi dove i pedoni o i bambini non possano facilmente toccarli.



Note

- Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.
- Z: n° denti
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Belgio
- BR: Brasile
- CDN: Canada
- CH: Svizzera
- D: Germania
- E: Spagna
- F: Francia
- FIN: Finlandia
- GB: Gran Bretagna
- I: Italia
- J: Giappone
- USA: Stati Uniti d'America

● Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

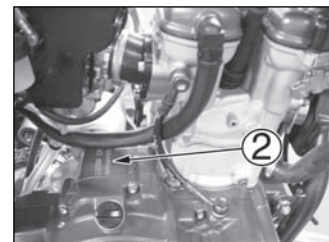
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio. Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

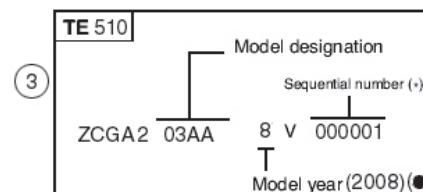
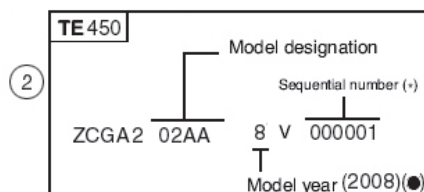
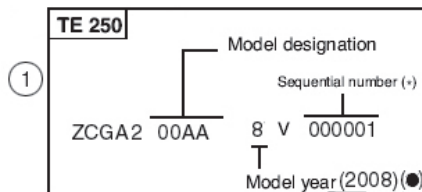
NUMERO TELAIO

NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

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



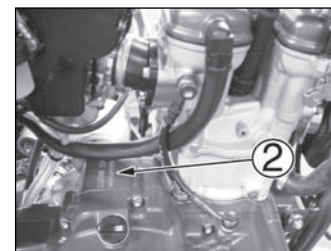
1. Matricola telaio
2. Matricola motore



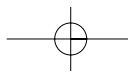
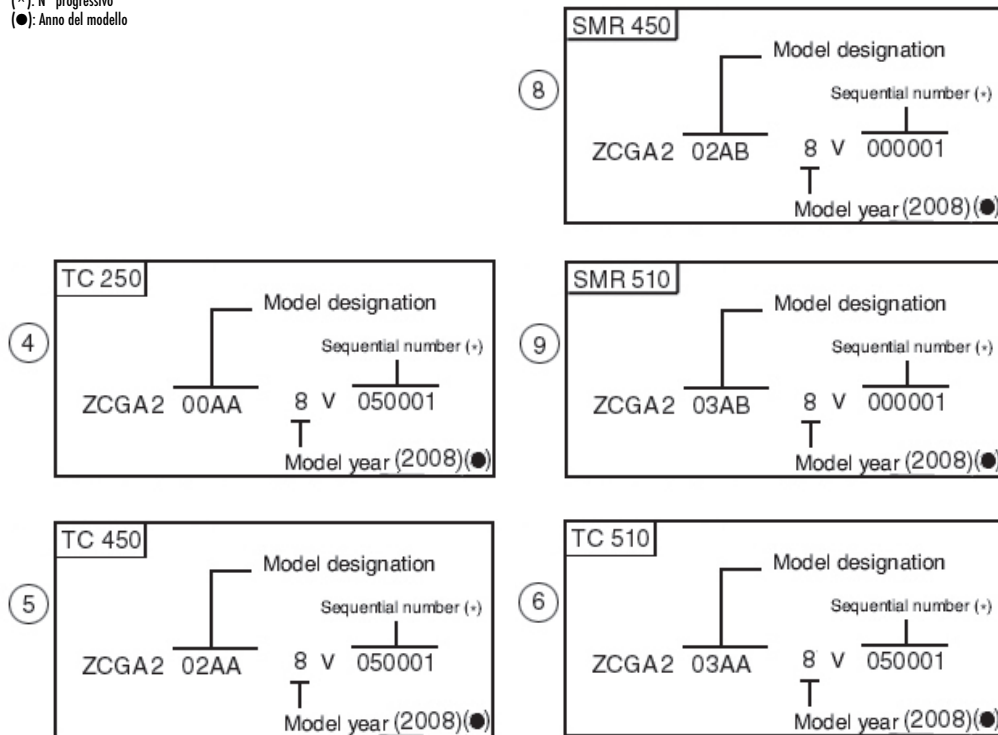
(+): N° progressivo
(●): Anno del modello



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



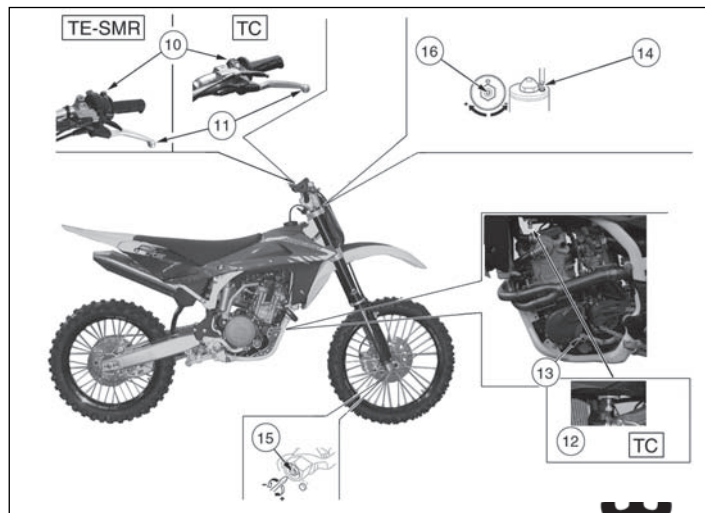
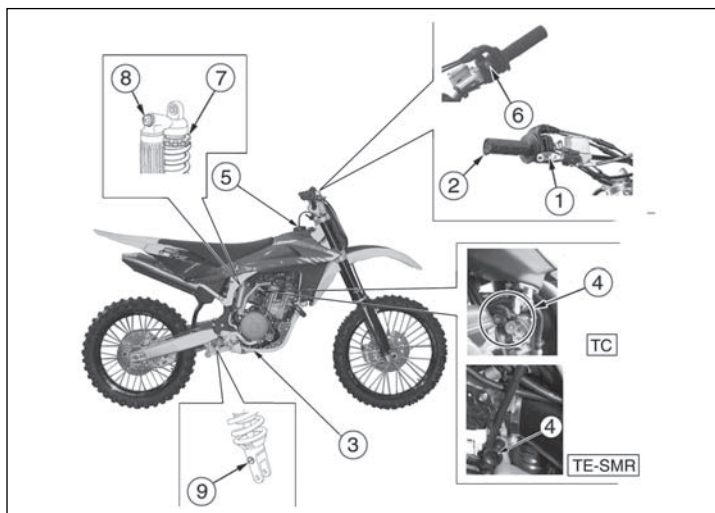
1. Matricola telaio
2. Matricola motore



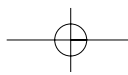


UBICAZIONE COMANDI

1. Leva comando freno anteriore
2. Manopola comando gas
3. Pedale comando freno posteriore
4. Dispositivo starter (lato sinistro)
5. Tappo serbatoio carburante
6. Commutatore destro (avviamento elettrico motore)
7. Registrazione precarico molla ammortizzatore
8. Registrazione compressione ammortizzatore (bassa ed alta velocità di ammortizzazione)
9. Registrazione estensione ammortizzatore
10. Commutatore sinistro (TE, SMR)
10. Pulsante arresto motore (TC)
11. Leva comando frizione
12. Rubinetto carburante (TC)
13. Pedale comando cambio
14. Vite scarico aria per stelo forcella
15. Registrazione compressione per stelo forcella
16. Registrazione estensione per stelo forcella



Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TE 250)	Z 13- Z 50
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TE 450-510)	Z 13- Z 47
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TC 450)	Z 14- Z 50
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TC 250)	Z 12- Z 50
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (TC 510)	Z 14- Z 47
Pignone uscita cambio- Corona sulla ruota (SMR 450-510)	Z 14- Z 42
Rapporto di trasmissione (TE 250).....	3,846
Rapporto di trasmissione (TE 450-510).....	3,615
Rapporto di trasmissione (TC 250).....	4,166
Rapporto di trasmissione (TC 450).....	3,571
Rapporto di trasmissione (TC 510).....	3,357
Rapporto di trasmissione (SMR 450-510).....	3,000



RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE

1a velocità (TE 250)	28,205
1a velocità (TE 450-510)	19,806
1a velocità (TC 250)	26,055
1a velocità (TC 450)	18,261
1a velocità (TC 510)	17,159
1a velocità (SMR 450-510)	16,435
2a velocità (TE 250)	22,721
2a velocità (TE 450-510)	15,955
2a velocità (TC 250)	21,348
2a velocità (TC 450)	14,130
2a velocità (TC 510)	13,283
2a velocità (SMR 450-510)	13,239
3a velocità (TE 250)	18,803
3a velocità (TE 450-510)	13,204
3a velocità (TC 250)	17,631
3a velocità (TC 450)	12,357
3a velocità (TC 510)	11,616
3a velocità (SMR 450-510)	10,956
4a velocità (TE 250)	15,329
4a velocità (TE 450-510)	10,764
4a velocità (TC 250)	15,172
4a velocità (TC 450)	10,633
4a velocità (TC 510)	9,995
4a velocità (SMR 450-510)	8,932
5a velocità (TE 250)	12,974
5a velocità (TE 450-510)	9,111
5a velocità (TC 250)	13,324
5a velocità (TC 450)	9,338
5a velocità (TC 510)	8,778
5a velocità (SMR 450-510)	7,560
6a velocità (TE 250)	11,491
6a velocità (TE 450-510)	8,069
6a velocità (SMR 450-510)	6,696

TELAIO

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

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato (regolabile in compressione ed estensione); steli Ø 50 mm
Corsa sull'asse gambe(TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

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

FRENO ANTERIORE

Tipoa disco fisso Ø 260 mm (TE, TC),
a disco flottante Ø 320 mm (SMR)
con comando idraulico e pinza flottante (TE, TC) o fissa radiale (SMR)

FRENO POSTERIORE

Tipo.....a disco flottante Ø240 mm con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI

Anteriore (TE, TC).....TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 1,6x21"
Anteriore (SMR).....SANREMO in lega leggera: 3,50x17"
Posteriore (TE).....TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 2,15x18"
Posteriore (TC).....TAKASAGO "Excel" in lega leggera: 1,85x19" (250);
2,15x19" (450-510)
Posteriore (SMR).....SANREMO in lega leggera: 4,25x17"

PNEUMATICI

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

Posteriore

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

Pressione di gonfiaggio a freddo (anteriore TC)0,9÷1,0 Kg/cm²
Pressione di gonfiaggio a freddo (posteriore TC)0,8÷0,9 Kg/cm²

(*) Pressione di gonfiaggio a freddo (anteriore TE)0,9..1,0 Kg/cm²
(*) Pressione di gonfiaggio a freddo (posteriore TE)0,8..0,9 Kg/cm²

(●) Pressione di gonfiaggio a freddo (anteriore TE)1,1 Kg/cm²
(●) a freddo (posteriore TE)1,0 Kg/cm²
(*) Pressione di gonfiaggio a freddo (anteriore SMR)1,4 kg/cm²
(●) Pressione di gonfiaggio a freddo (anteriore SMR)1,8 kg/cm² solo pilota
(●) Pressione di gonfiaggio a freddo (anteriore SMR)2,0 kg/cm² pilota e passeggero
(*) Pressione di gonfiaggio a freddo (posteriore SMR)1,6 kg/cm²
(●) Pressione di gonfiaggio a freddo (posteriore SMR)2,0 kg/cm² solo pilota
(●) Pressione di gonfiaggio a freddo (posteriore SMR)2,2 kg/cm² pilota e passeggero

(●) Uso stradale

(*) In caso di impiego agonistico



TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI

AGIP RACING 4T (10W-60)

AGIP COOL

AGIP BRAKE 4 (DOT 4)

OLIO MINERALE SAE 10 PER CIRCUITI IDRAULICI

AGIP BIKE GREASE

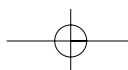
AGIP CHAIN LUBE

AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5) (per climi particolarmente rigidi: SAE 5)

AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)

AGIP CONTACT CLEANER

AREXONS TURAFALLE LIQUIDO



COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE (TC)

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

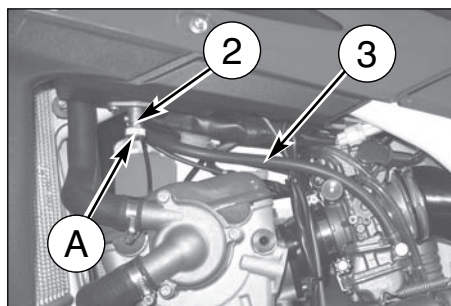
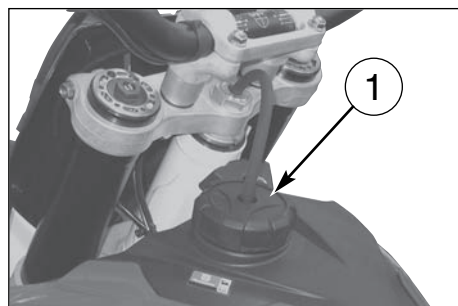
ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il motore caldo mentre si opera sul rubinetto carburante.

Il rubinetto incorpora un filtro; l'accumulo di sporcizia provoca una diminuzione del passaggio di carburante verso il carburatore. E' pertanto necessario effettuare la pulizia nel modo seguente:

- 1 Svitare il tappo di carico (1) sul serbatoio carburante e chiudere il rubinetto;
- 2 staccare la tubazione (3) dal carburatore ed inserirla in una bacinella;
- 3 Aprire il rubinetto per eliminare il carburante dal serbatoio;
- 4 Rimuovere il rubinetto previo smontaggio delle viti di fissaggio. Pulire il filtro a rete con solvente.
- 5 Rimontare il rubinetto operando inversamente rispetto allo smontaggio. Aprire il rubinetto e verificare che non ci siano perdite.

MOTORE INIEZIONE (TE-SMR)

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



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



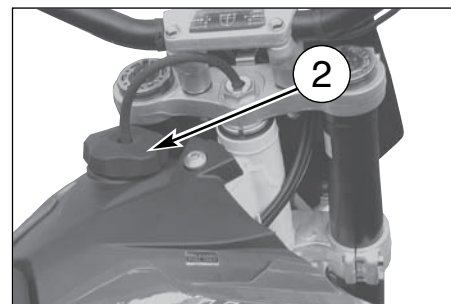
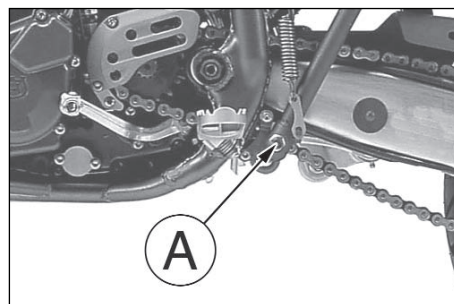
Controllare periodicamente il cavalletto laterale (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); verificare che le molle non siano danneggiate e che il cavalletto si muova liberamente. Nel caso il cavalletto fosse rumoroso, lubrificare il perno (A) di fissaggio.

Nota*: Se il motore "batte in testa" utilizzare un'altra marca di benzina o un carburante con n° di ottani più elevato.

ATTENZIONE*: Se il motore continua a "battere in testa" non utilizzarlo ulteriormente; potrebbero verificarsi gravi danni tra i quali il grippaggio.

ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnerne sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo (2) del serbatoio.



**STARTER CARBURATORE (TC)**

Il pomello dello starter, posto sulla sinistra del carburatore, viene azionato per arricchire la miscela durante l'avviamento. Tirare il pommello verso l'esterno per aprire lo starter, agire inversamente per chiudere.

Il carburatore dispone di due pomelli:

1) POMELLO NERO:

avviamento a FREDDO (°)

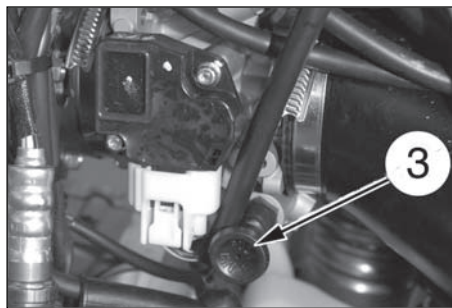
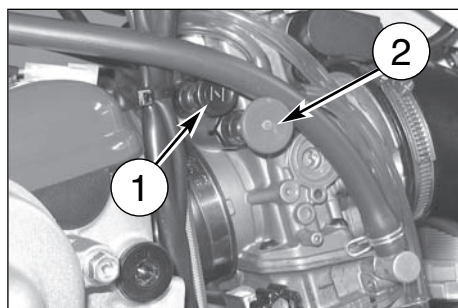
2) POMELLO ROSSO: avviamento a CALDO (°)

(°) Vedere a pag. 24

AVVIAMENTO A FREDDO (TE-SMR)

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

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



STRUMENTO DIGITALE, SPIE (TE-SMR)

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul quale sono montate anche 5 spie indicatrici: abbagliante, luci (con illuminazione display), indicatori di direzione, folle e riserva carburante.

- 1- Spia BLU "Abbagliante"
- 2- Spia VERDE "Luci"
- 3- Spia VERDE "Indicatori di direzione"
- 4- Spia VERDE "Folle"
- 5- Spia ARANCIO "Riserva carburante" (1,8 l)

NOTE

- Dopo l'avviamento del motore, per i primi 2 secondi appare la versione del SW di controllo; terminata la fase di controllo, lo strumento visualizza l'ultima funzione impostata.
- Ad ogni spegnimento del motore, cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.
- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).
- Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti.

- 1- SPEED / ODO (figura 1, pag 15)
- 2- SPEED / H (figura 2, pag 15)
- 3- SPEED / OROLOGIO (figura 3, pag 15)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figura 4, pag 16)
- 5- SPEED / STP 1 (figura 5, pag 16)
- 6- SPEED / AVS 1 (figura 6, pag 16)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figura 7, pag 17)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figura 8, pag 17)
- 9- SPEED / TRP 2 / OROLOGIO (figura 9, pag 17)
- 10- SPEED / RPM (Indicazione numerica) (figura 10, pag 17)

.....

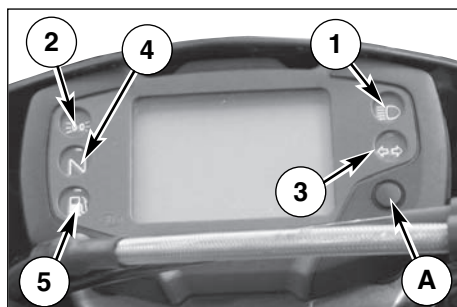
NOTE

La funzione RPM visualizzata sull'indicatore LED verticale è **SEMPRE** attiva.

IMPORTANTE: Funzioni della spia spia VERDE (4) del "FOLLE" in caso di Malfunzionamento dell'impianto di Alimentazione ad Iniezione (rivolgetevi al Concessionario HUSQVARNA)

- a) Con il cambio NON IN FOLLE: la spia LAMPEGGIA IN MODO INTERMITTENTE.
- b) Con il cambio IN FOLLE: la spia rimane INIZIALMENTE ACCESA IN MODO FISSO poi LAMPEGGIA DUE VOLTE IN RAPIDA SUCCESSIONE quindi ritorna ALL'ACCENSIONE FISSA per poi ripetere il ciclo.

Eliminato il malfunzionamento, la spia (4) ritorna alla propria funzione.



1- SPEED (kmh o mph) / ODO / RPM (figura 1)

- SPEED: velocità del veicolo- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- ODO: odometro- Indicazione max: 99999 km;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale

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

- 1) visualizzare la figura 1, spegnere il motore e premere il pulsante SCROLL (A).
- 2) avviare il motore tenendo premuto per 3 secondi il pulsante SCROLL (A).

Per conferma dell'avvenuta conversione si attiveranno, per 3 secondi, "SET" ed i segmenti Miles e mph oppure km e kmh; successivamente si tornerà alla funzionalità standard della figura 1.

NOTA

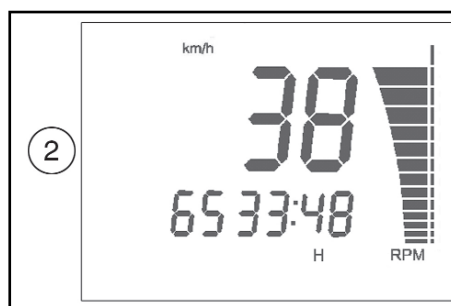
Al termine dell'operazione descritta, il dato ODO verrà convertito e tutti gli altri dati azzerati (il CONTA H rimane invariato).

2- SPEED / H / RPM (figura 2)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- H: Indica le ore di funzionamento del motore (il dato è salvato in memoria permanente ogni 10 minuti)
- Indicazione max: 9999:59;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
 - CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figura 4)

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

L'azzeramento di STP 1 comporta anche quello dei dati TRIP 1 e AVS 1.

Il TRIP 1 è attivo contestualmente a STP 1(*).

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

(*): vedere figura 5

5- SPEED / STP 1 / RPM (figura 5)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- STP 1: tempo di percorrenza km - mi.
- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Il contatore STP 1 si attiva premendo, a funzione visualizzata, il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

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

.....
e così di seguito

NOTA

dati STP 1+dati TRIP 1=AVS 1 (*).

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

(*): vedere figura 6

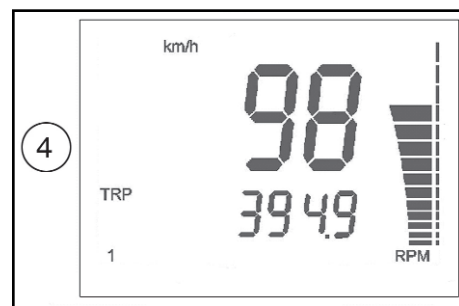
6- SPEED / AVS 1 / RPM (figura 6)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- AVS 1: rappresenta la velocità media di percorrenza del veicolo, data una distanza (TRIP 1) ed un tempo di percorrenza (STP 1) (il dato verrà perso al distacco della batteria).

NOTA

L'azzeramento di STP 1 comporta anche quello dei dati TRIP 1 e AVS 1.

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.



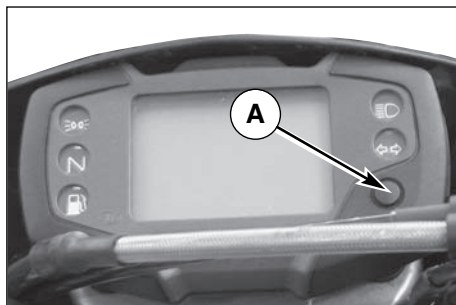
7- SPEED / V MAX / RPM (figura 7)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- V MAX: indica la velocità MAX, in kmh o mph, raggiunta dal veicolo.

Indicazione max: 299 kmh o 299 mph.

Per azzerare V MAX, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

**8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figura 8)**

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- TRIP 2: distanza- Indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figura 9)

- TRIP 2: distanza- Indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verrà perso al distacco della batteria).

Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;

- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).

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

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

**10- SPEED /RPM (Indicazione numerica regime motore) (figura 10)**

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale e dall'indicazione numerica.

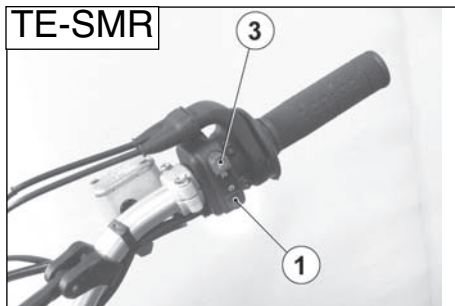


COMMUTATORE DESTRO SUL MANUBRIO (TE-SMR)

Il commutatore destro ha i seguenti comandi:

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

TE-SMR



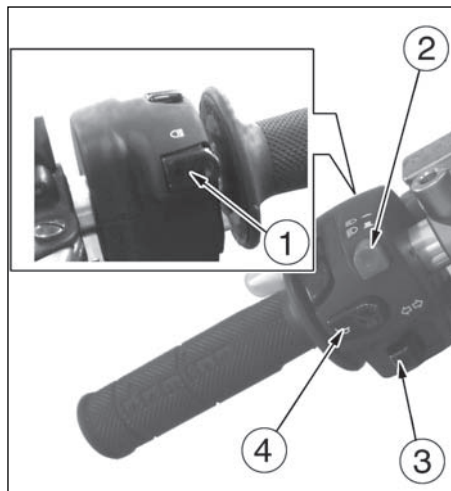
COMMUTATORE SINISTRO SUL MANUBRIO (TE-SMR)

Il commutatore sinistro ha i seguenti comandi:

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

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

- 4)  Avvisatore acustico



PULSANTE ARRESTO MOTORE (TC)

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

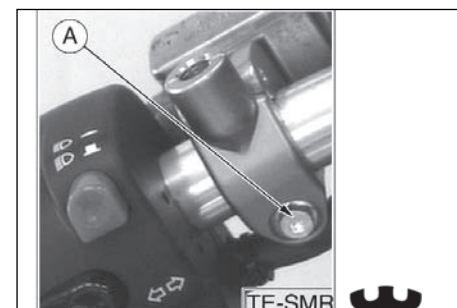
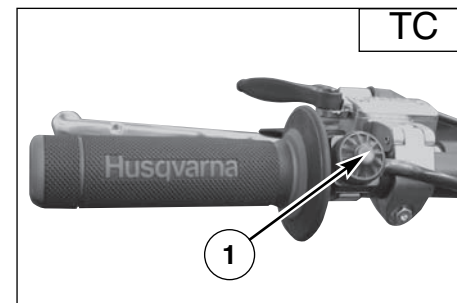
COMANDO FRIZIONE

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

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

AVVERTENZA

Non dimenticare di stringere la vite dopo la regolazione.



ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

CONTROLLI PRELIMINARI

ATTENZIONE!

Esaminare attentamente questa lista prima di guidare per evitare incidenti o guasti durante la marcia.

1. Controllare tutti i liquidi

- A. Livello olio motore-trasmissione.
- B. Livello carburante.
- C. Livello liquido di raffreddamento.

Accertarsi che tutti i tappi siano stati correttamente installati.

ATTENZIONE*: Non rimuovere il tappo del radiatore a motore caldo!

2. Controllare tutti i comandi

- A. Manopola del gas.
 - B. Leva della frizione.
- Assicuratevi che le trasmissioni flessibili non siano danneggiate e scorrano liberamente.

3. Controllare i freni

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

4. Controllare le sospensioni

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

5. Controllare le ruote

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

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

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

7. Controllare il filtro aria e il sistema di aspirazione

Controllare che il filtro sia pulito.

Controllare i raccordi in gomma e le fascette.

8. Controllare il sistema di scarico

Controllare i montaggi e verificare eventuali rotture.
Controllare il silenziatore.

9. Controllare le coppie di serraggio

- A. Candela.
- B. Dadi della testa cilindro.
- C. Verifica generale dei serraggi.

10. Controllare lo sterzo

Controllare il gioco dei cuscinetti dello sterzo.

11. Controllare l'impianto elettrico (TE- SMR)

Avviare il motore e controllare che i fanali, la luce stop, gli indicatori di direzione, le spie sul cruscotto e l'avvisatore acustico funzionino regolarmente.

ATTENZIONE*: L'inosservanza di questi controlli quotidiani prima della guida può causare seri danni al veicolo o gravi incidenti.

RODAGGIO

La durata e le prestazioni del motore risulteranno maggiori e migliori, una volta effettuato un rodaggio di un paio d'ore prima di impiegare il mezzo a livello agonistico.

Durante la prima mezz'ora di guida si consiglia di mantenere bassa la velocità, evitando accelerazioni improvvise per non forzare il motore. Provvedere al cambio dell'olio e a tutte le operazioni di manutenzione. Dopo la prima mezz'ora di guida aumentare leggermente il numero di giri, sempre senza forzare.

Non mantenere una velocità eccessivamente bassa una volta inserire le marce alte. Dopo un paio d'ore potete iniziare ad usare il mezzo normalmente, a livello agonistico.

CONTROLLI DURANTE IL RODAGGIO

- CONTROLLO TENSIONE RAGGI RUOTE (vedi pag. 76);
- CONTROLLO SERRAGGIO RUOTE
(vedi pag. 90-91);
- CONTROLLO SERRAGGIO PERNO FORCELLONE (vedi pag. 90);
- CONTROLLO REGOLAZIONE CATENA (vedi pag. 49);
- CONTROLLO GIOCO CUSCINETTI DI STERZO (vedi pag. 38);
- CONTROLLO SERRAGGIO MANUBRIO (vedi pag. 90);
- CONTROLLO SERRAGGIO MOTORE AL TELAIO (vedi pag. 90);
- CONTROLLO SERRAGGIO RACCORDO ASPIRAZIONE (vedi pag. 90);
- CONTROLLO SERRAGGIO DADI TESTA E CILINDRO (vedi pag. 90);

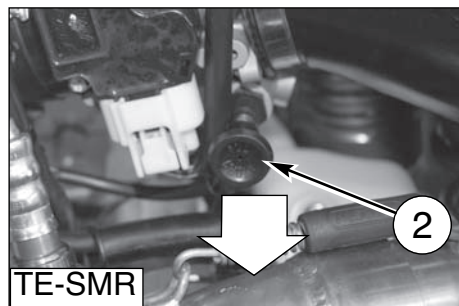
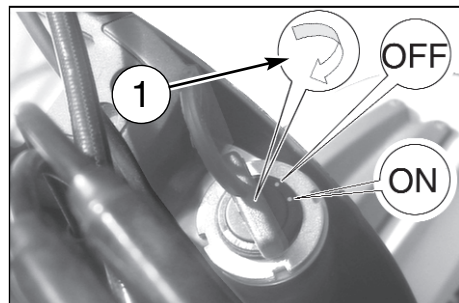
VERIFICARE FREQUENTEMENTE LO STATO DI CARICA DELLA BATTERIA (vedi pag. 84.)



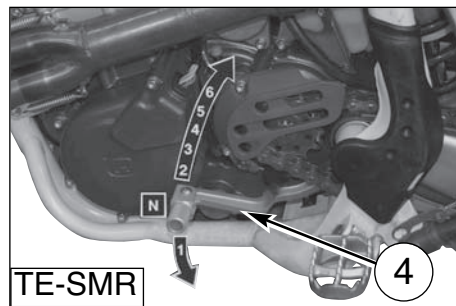
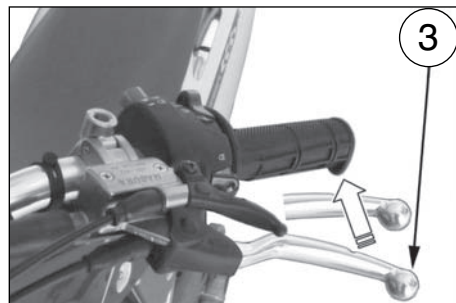
AVVIAMENTO DEL MOTORE (TE-SMR)

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

- 1) porre la chiave (1) dell'interruttore accensione in posizione IGNITION (il ronzio che si avverte ruotando la chiave in posizione IGNITION è dovuto alla pompa del carburante che porta in pressione l'impianto di alimentazione);
- 2) tirare la levetta (2) dello starter;



- 3) tirare la leva (3) della frizione;
- 4) mettere il pedale (4) del cambio in folle e rilasciare la leva della frizione;
- 5) premere l'interruttore avviamento-arresto motore (5) quindi il pulsante avviamento (6). Riportare la levetta (2) dello starter nella posizione iniziale non appena il motore sarà in grado di tenere il minimo. In caso di avviamento a caldo NON utilizzare lo starter. Non far funzionare il motore freddo ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

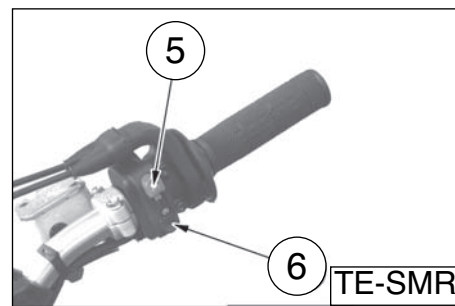


NOTA

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

IMPORTANTE

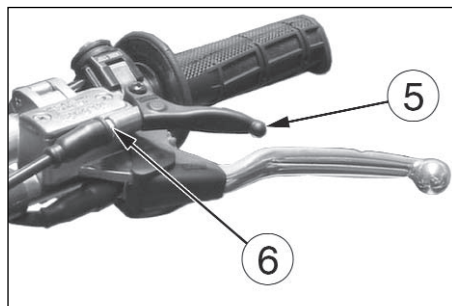
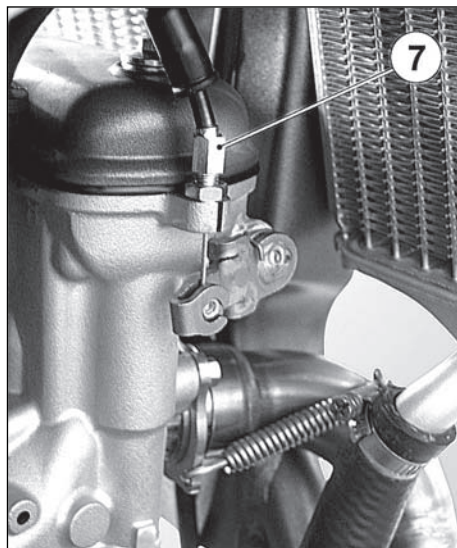
NON ESEGUIRE MAI L'AVVIAMENTO SE NEL CIRCUITO NON È INSERITA LA BATTERIA.



DECOMPRESSORE MANUALE

Sebbene il motore sia provvisto di alzavalvole automatico può essere necessario, in alcuni casi (ingolfamento del carburatore o difficoltà di avviamento a causa di una batteria non sufficientemente carica) utilizzare il decompresore manuale posto sulla sinistra del manubrio. In questi casi, tirare la levetta (5) premendo contemporaneamente il pulsante di avviamento, rilasciare la levetta (5) mantenendo premuto il pulsante dopodiché rilasciare anche quest'ultimo.

Il supporto della leva (5) è provvisto di un tenditore (6) per regolare il gioco che deve essere di circa 3 mm; una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal gruppo di registro (7) posto sulla destra del motore (agire su quest'ultimo quando non è più possibile regolare correttamente il gioco con il tenditore sul manubrio).



AVVIAMENTO DEL MOTORE (TC)

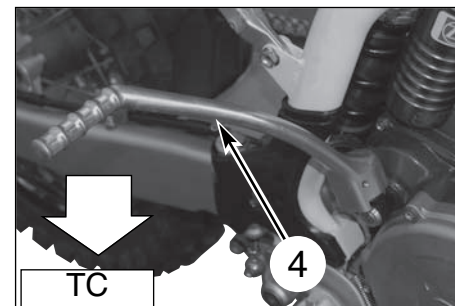
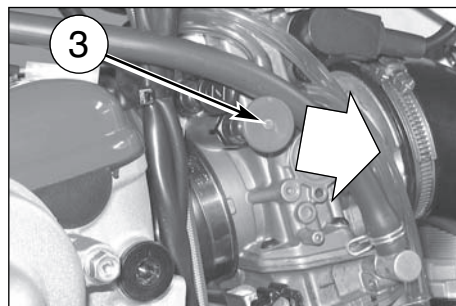
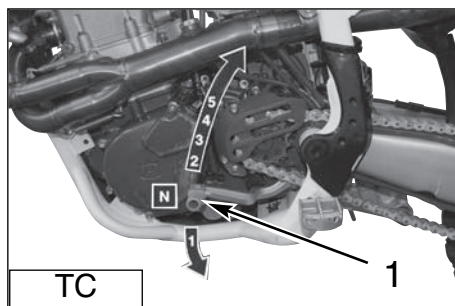
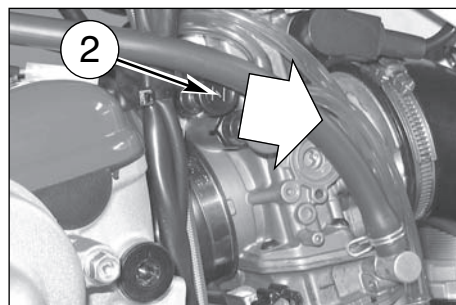
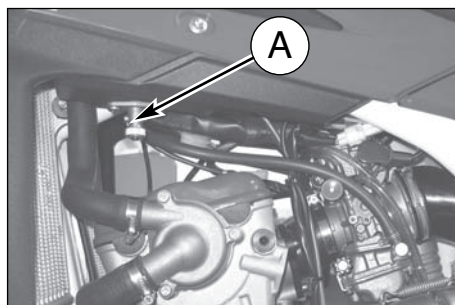
Procedere nel modo seguente:

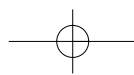
- 1) accertarsi che il rubinetto carburante (A) si trovi in posizione aperta;
- 2) porre la leva del cambio (1) in folle;

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

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

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

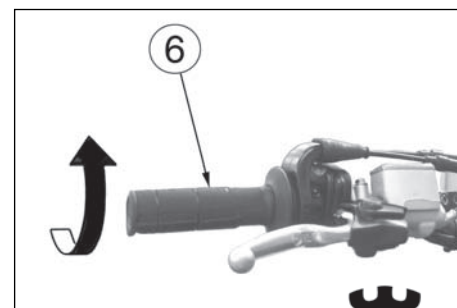
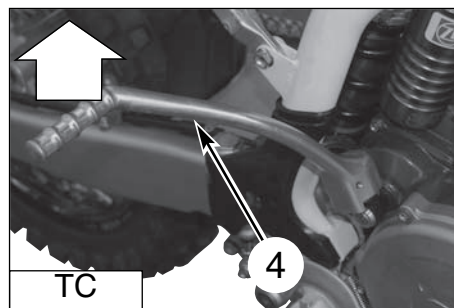
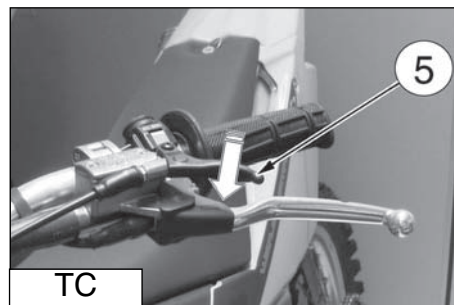
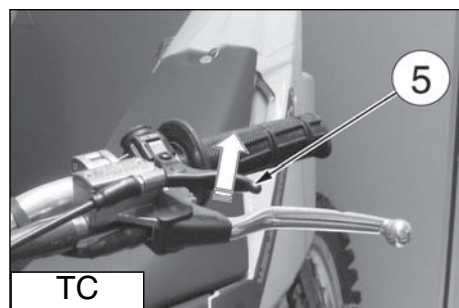




5) tirare la levetta (5) ed abbassare ulteriormente, di una corsa limitata, il pedale fino a vincere la suddetta resistenza (superamento del P.M.S.);

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

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



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

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

In caso di mancato avviamento, ripetere questa procedura.

NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

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

In tale modo l'olio, circolando, raggiungerà tutti i punti che richiedono lubrificazione ed il liquido refrigerante arriverà alla temperatura necessaria al corretto funzionamento del motore.

Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.

IMPORTANTE

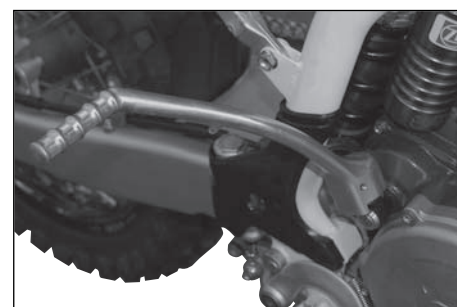
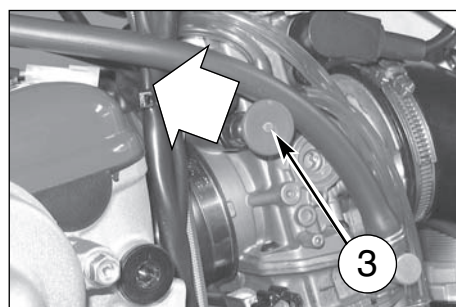
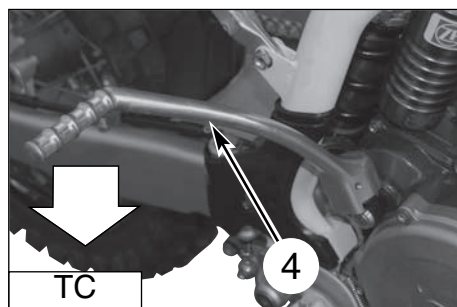
Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo.

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

In caso di uso dell'avviamento a pedale, seguire attentamente le istruzioni riportate a pag. 84 e tenere presente la nota sottoriportata.

Avviamento a pedale

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



AVVIAMENTO A CALDO (TC)

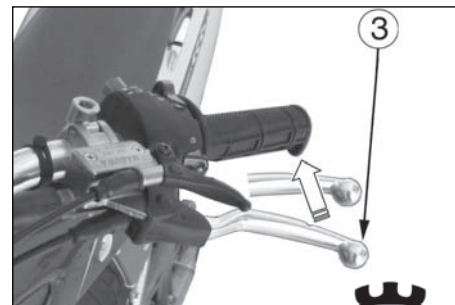
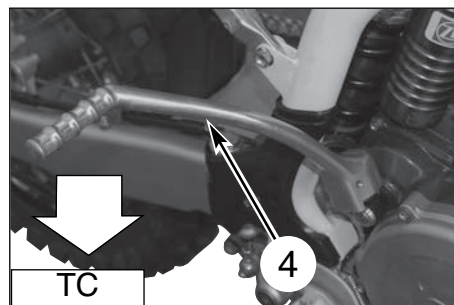
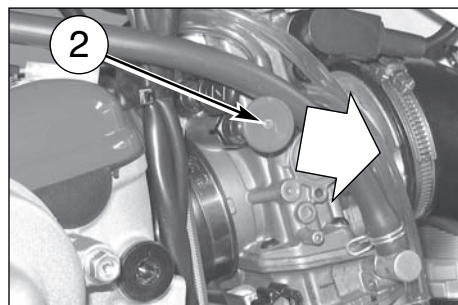
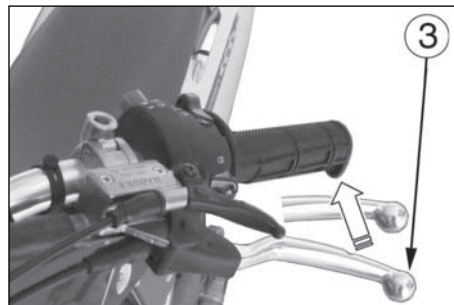
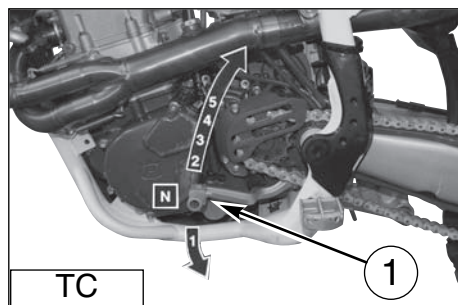
In caso di difficoltà di avviamento a motore caldo, o dopo una caduta, operare nel modo seguente:

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

- 3) tirare la leva (3) della frizione;
- 4) agire sul pedale messa in moto (5) per avviare il veicolo.

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

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



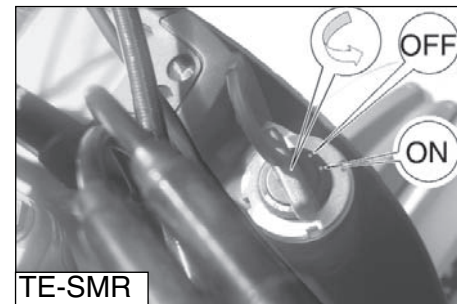
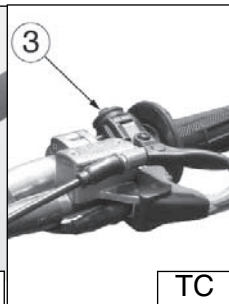
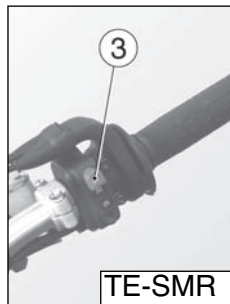
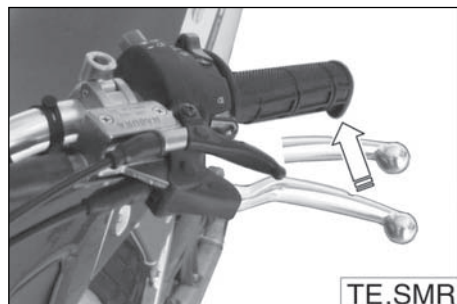
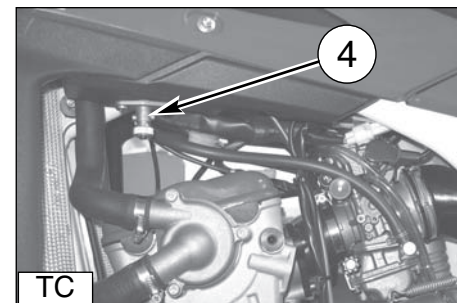
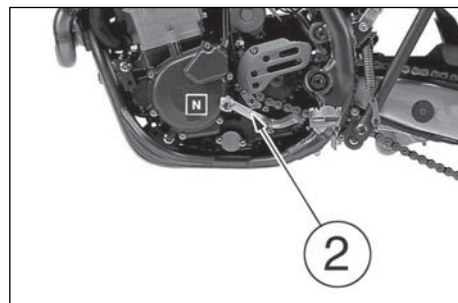
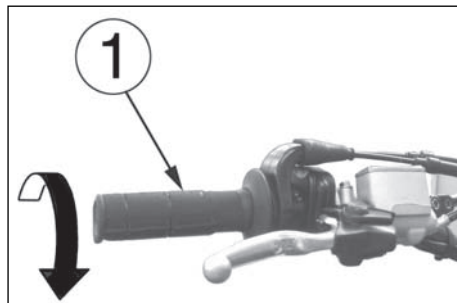
ARRESTO DEL MOTOCICLO E DEL MOTORE

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

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

ATTENZIONE*: In alcune condizioni può essere utile l'uso indipendente del freno anteriore o di quello posteriore. Usare il freno anteriore con prudenza, specialmente su terreni sdruciolevoli. L'uso scorretto dei freni può causare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: In caso di bloccaggio del gas in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere **IMMEDIATAMENTE** il pulsante arresto motore. Mantenere il controllo del motociclo con il normale uso dei freni e dello sterzo mentre si preme il pulsante di arresto.



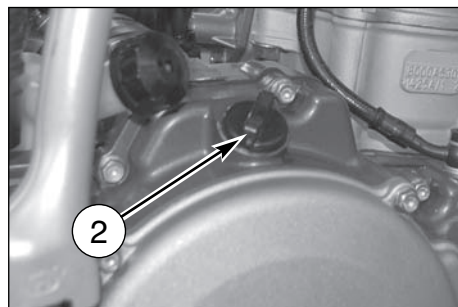
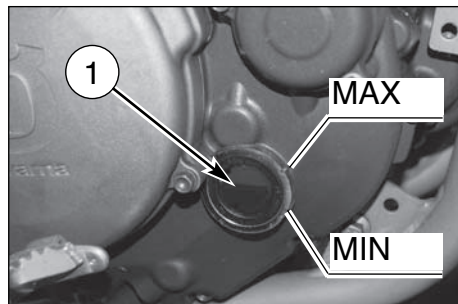
CONTROLLO LIVELLO OLIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, controllare il livello dell'olio per mezzo dell'oblo di ispezione (1) inserito sul carter destro del motore. Verificare che il livello si trovi compreso tra le due tacche MIN e MAX.

Per effettuare il rabbocco, rimuovere il tappo di carico (2).

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

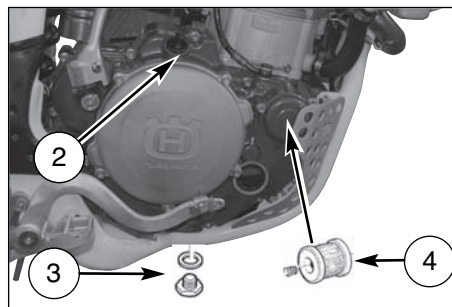
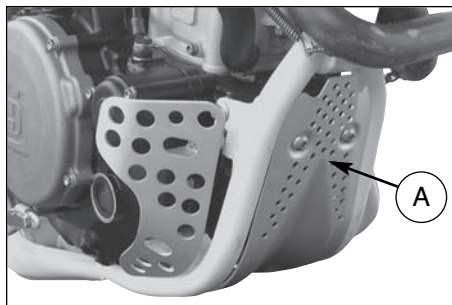


SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA- SOSTITUZIONE FILTRI METALLICI ED A CARTUCCIA

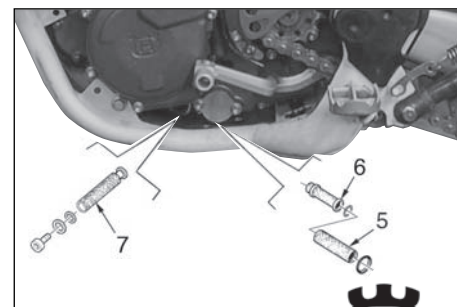
ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare l'olio caldo.

L'operazione dovrà essere effettuata, A MOTORE CALDO, nel modo seguente:

- Togliere il tappo di carico olio (2);
- anche se non indispensabile, è consigliabile rimuovere la protezione inferiore (A) del motore;
- porre una bacinella sotto il motore;
- togliere il tappo di scarico olio (3);
- evacuare l'olio esausto e pulire la calamita sul tappo;



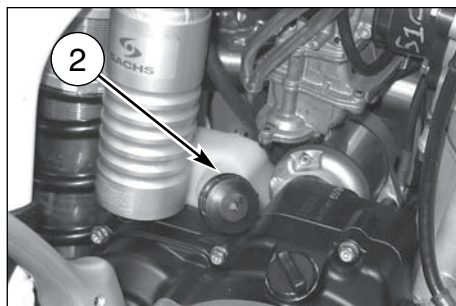
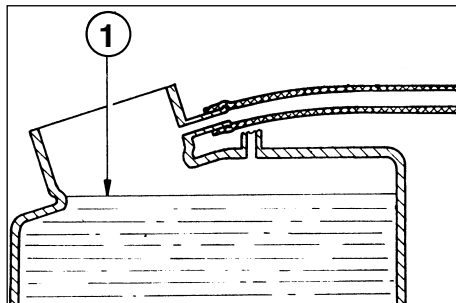
- rimuovere i tre filtri metallici (5), (6) e (7) sulla sinistra del motore, controllare le condizioni degli anelli OR ed effettuare la pulizia dei filtri con benzina; procedere inversamente per il rimontaggio;
- per sostituire la cartuccia filtro (4) è necessario svitare le tre viti di fissaggio e rimuovere il coperchietto;
- una volta sostituiti i filtri, rimontare il tappo di scarico (3), la protezione del motore (A) e versare la prevista quantità di olio.



CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare il livello (1) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm sopra gli elementi ed inoltre, sui modelli TE ed SMR, non deve superare la metà del serbatoio di recupero (2) posto davanti all'ammortizzatore posteriore.

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



AVVERTENZA

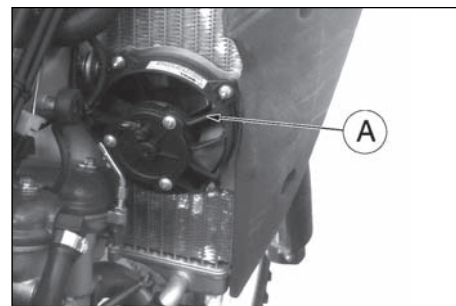
Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.

AVVERTENZA

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

NOTA

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

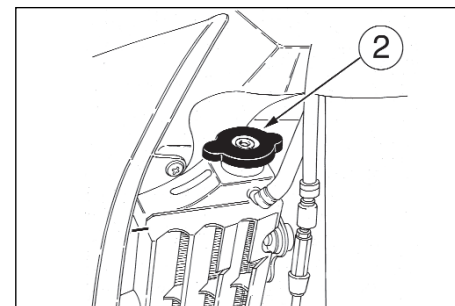
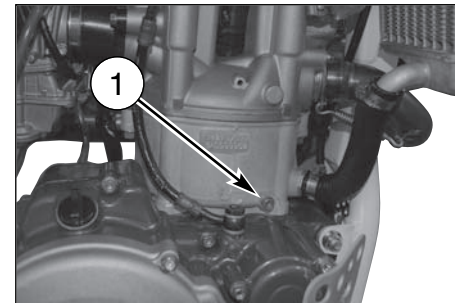


SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

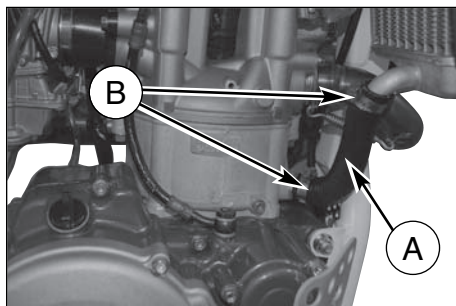
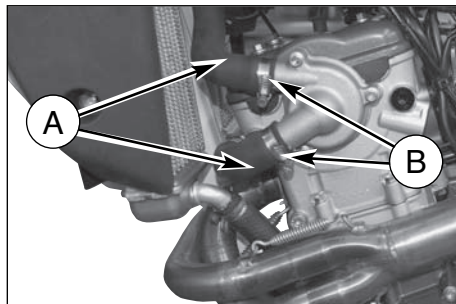
Porre un contenitore sul lato destro del cilindro, sotto la vite (1) di scarico refrigerante.

Togliere PER PRIMA la vite (1), aprire LENTAMENTE il tappo (2) del radiatore destro e lasciar defluire il refrigerante nel contenitore inclinando sulla destra il motociclo. Rimontare la vite (1).

Versare nel radiatore la quantità di liquido prescritta e portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria.



Controllare periodicamente i manicotti di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); ciò eviterà che si verifichino perdite di refrigerante con conseguente rischio di grippaggio del motore. Se sulle tubazioni (A) si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione. Controllare il corretto fissaggio delle fascette (B).



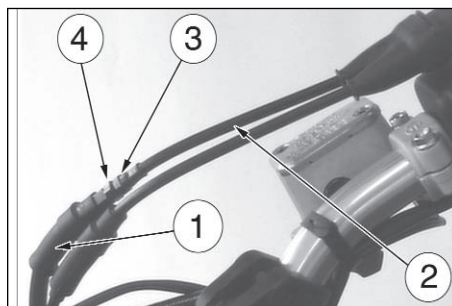
REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

Per verificare la corretta registrazione della trasmissione di comando gas operare nel modo seguente:

- rimuovere il cappuccio superiore in gomma (1);
- verificare, spostando avanti e indietro la trasmissione (2), che vi sia un gioco di 2 mm circa;
- qualora ciò non avvenisse sbloccare la controghiera (3) e ruotare opportunamente la vite di registro (4) (svitandola si diminuisce il gioco, avvitandola lo si aumenta);
- bloccare nuovamente la controghiera (3).

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

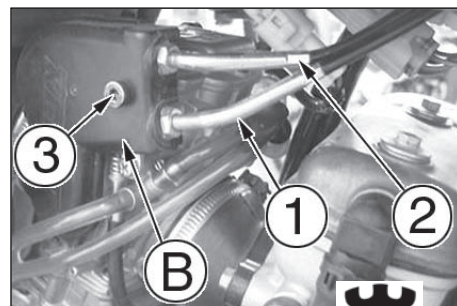
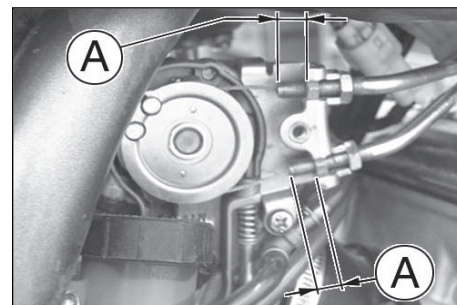
ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.



NOTA

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

Per effettuare l'operazione di sostituzione dei cavi, è necessario rimuovere il serbatoio carburante come descritto a pagina 34-35.



REGISTRAZIONE CARBURATORE (TC)

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

- Girare la vite di registro minimo (1) posta sulla sinistra del veicolo, sino ad ottenere un minimo piuttosto elevato, (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).
- Ruotare la vite di registro (2) in senso orario fino alla posizione di tutto chiuso quindi tornare indietro di 1,5 giri (250) o 2 giri (450-510).
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

REGISTRAZIONE MINIMO (TC)

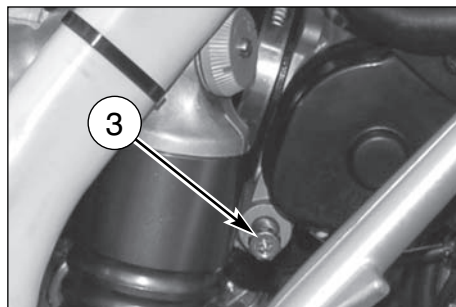
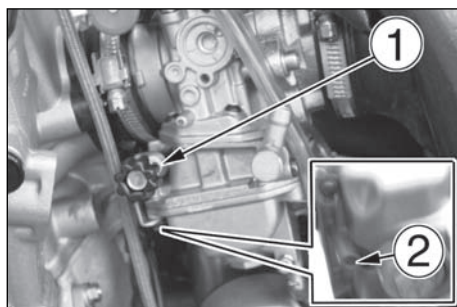
La registrazione del minimo deve essere effettuata solo a motore caldo e con comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

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

REGISTRAZIONE MINIMO (TE-SMR)

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

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



CONTROLLO CANDELA

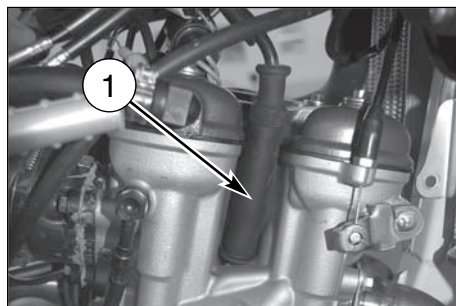
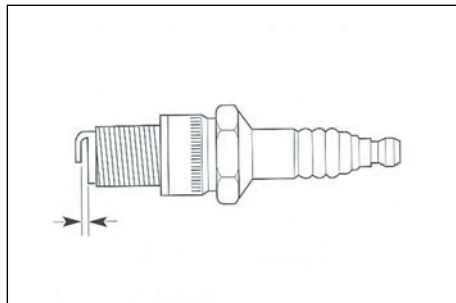
La candela (2) è NGK CR8EB; la distanza fra gli elettrodi deve essere 0,7 mm.

Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.

Una minore, può causare problemi di accelerazione, di funzionamento al minimo e di prestazioni alle basse velocità.

Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla dopo aver tolto il cappuccio (1).

E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni.



Esatto grado termico:

La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro o grigio.

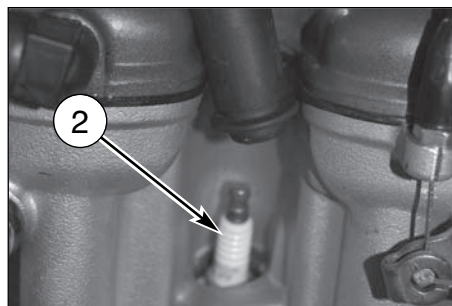
Grado termico elevato:

La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.

Grado termico basso:

La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela con una "più calda" o "più fredda" con estrema cautela. Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi.

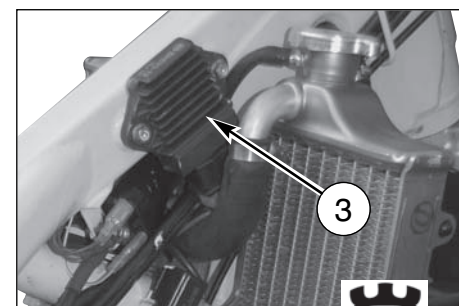


Prima di procedere al rimontaggio, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela, avvitare a mano fino in fondo quindi serrarla alla coppia di 10÷12 Nm. Allentare la candela e serrarla nuovamente a 10÷12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

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

REGOLATORE DI TENSIONE (TE-SMR)

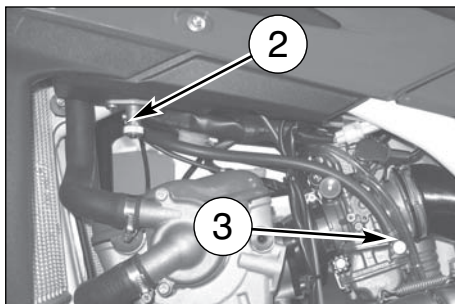
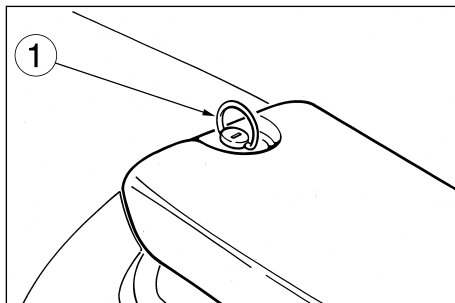
Il regolatore di tensione (3) è fissato sul lato destro del telaio, nella parte anteriore.



REGOLAZIONE GIOCO VALVOLE

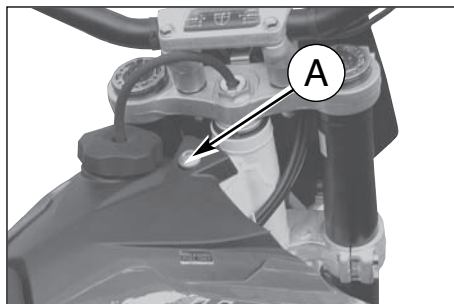
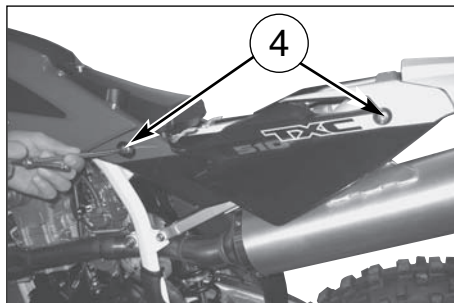
La verifica dovrà essere effettuata, A MOTORE FREDDO, nel modo seguente:

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella.



RIMOZIONE SERBATOIO (TC)

Chiudere il rubinetto carburante (2) ed allentare la fascetta (3) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare la tubazione dal carburatore. Rimuovere le viti (4) ed i pannelli laterali.



Rimuovere la vite (A) di fissaggio e sfilare il serbatoio completo di convogliatori.



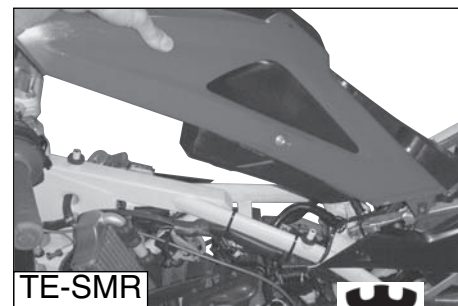
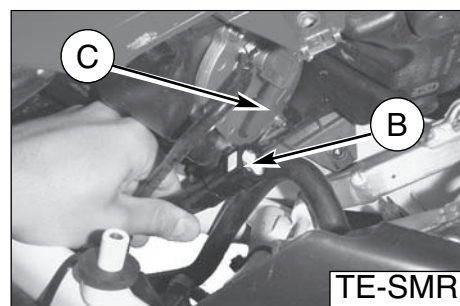
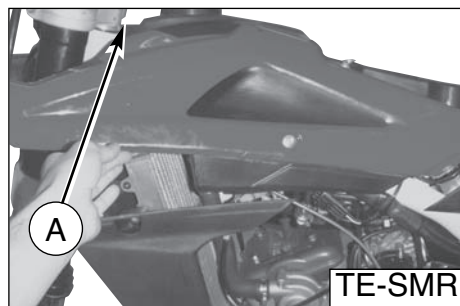
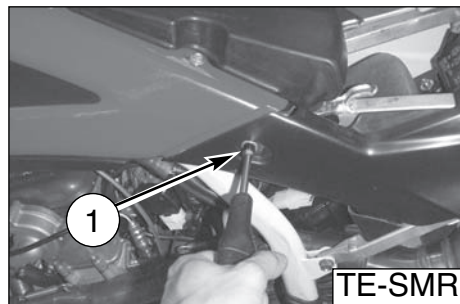
RIMOZIONE SERBATOIO (TE-SMR)

Rimuovere le viti (1) ed i pannelli laterali. Rimuovere la vite (A) di fissaggio serbatoio.

Sollevare il serbatoio quindi staccare il connettore della pompa carburante dal cablaggio principale.

Scollegare il tubo di alimentazione (B) dal raccordo di uscita (C) sulla pompa carburante nella parte inferiore posteriore del serbatoio.

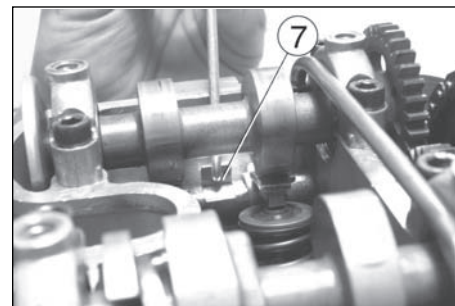
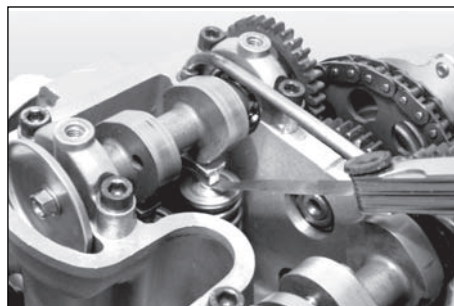
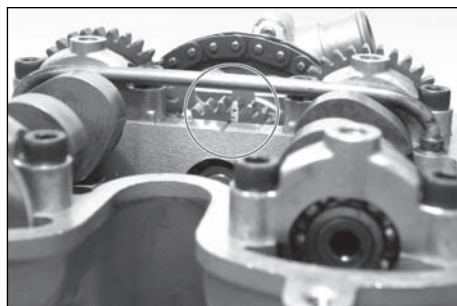
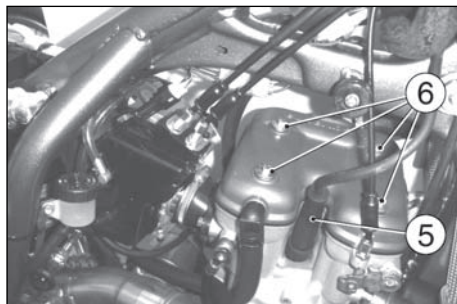
Sfilare il serbatoio completo di convogliatori.



Togliere la candela (5), le quattro viti (6) del coperchio testa ed il coperchio testa;
Inserire la 2a marcia e, spingendo avanti e indietro il motore, portare il pistone al Punto Morto Superiore (in questa condizione la tacca riportata sulla testa coincide con i due riferimenti posti sull'ingranaggio di rinvio degli alberi a camme, come indicato sulla figura);

Verificare, usando uno spessore, che il gioco sia $0,10 \pm 0,15$ mm per il lato ASPIRAZIONE e $0,15 \pm 0,20$ mm per il lato SCARICO;

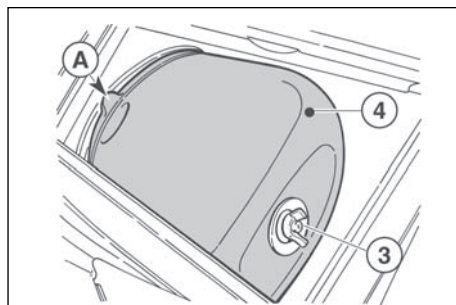
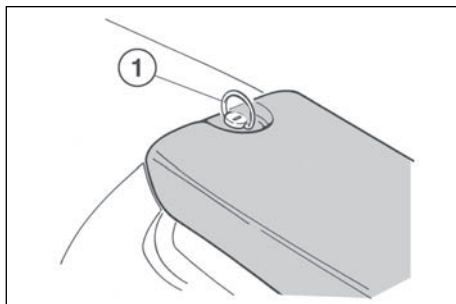
In caso contrario, sollevare la molletta (7) di ritegno con l'ausilio di un attrezzo fiammola, far scivolare il bilanciario da un lato, estrarre con una pinzetta la pastiglia e verificarne lo spessore; In base al valore rilevato, montare la nuova pastiglia (a ricambio, sono fornite pastiglie con spessore da 1,60 mm a 2,60 mm con maggiorazioni di 0,05 mm) e riportare in sede la molletta ed il bilanciario;
Verificare di nuovo il gioco valvole e, se corretto, rimontare i particolari precedentemente rimossi procedendo inversamente rispetto allo smontaggio.



CONTROLLO FILTRO ARIA

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

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

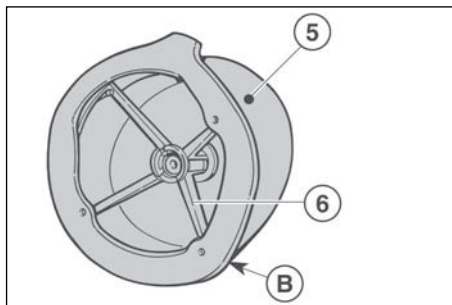


PULIZIA FILTRO ARIA

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

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

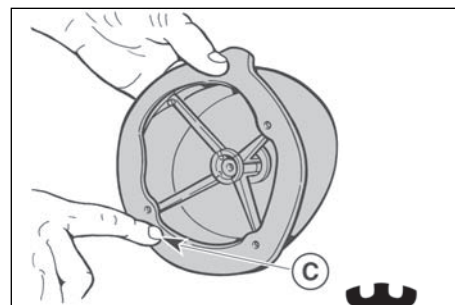
ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.



MONTAGGIO

Mettere del grasso sul bordo (C) del filtro dal lato dell'alloggiamento per ottenere una buona tenuta. Nel rimontare il filtro nel proprio alloggiamento, assicurarsi che l'appendice A sia rivolta verso l'alto e che lo spigolo B si trovi sul lato inferiore sinistro della scatola filtro. Rimontare gli altri particolari precedentemente rimossi.

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



REGOLAZIONE GIOCO DEI CUSCINETTI DELLO STERZO

Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente senza gioco. Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un supporto in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo.

Mettetevi a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori degli steli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse. Se si avverte gioco occorrerà eseguire la regolazione operando come segue:

allentare il dado (1) del canotto di sterzo.

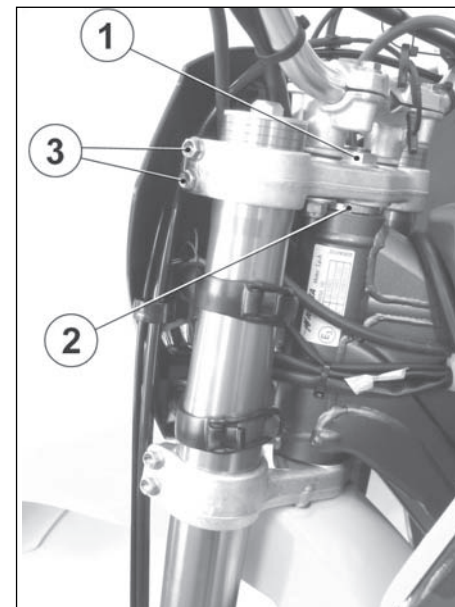
Allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo agli steli forcella.

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

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

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

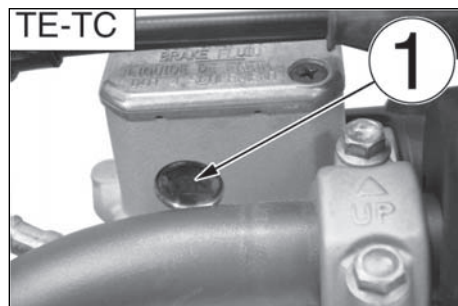
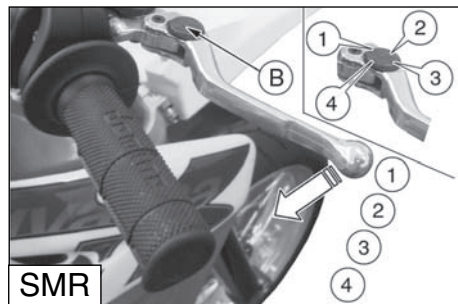
AVVERTENZA*: Per motivi di sicurezza non guidare il motociclo con i cuscinetti di sterzo danneggiati.



REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENO ANTERIORE

Sul modello SMR la leva sul manubrio può essere regolata su 4 posizioni, a seconda della dimensione della mano del pilota. Per avvicinare la leva alla manopola ruotare il registro (B) in senso ORARIO, per allontanare la leva dalla manopola ruotare il registro (B) in senso ANTIORARIO. Sui modelli TE e TC il registro (2) posto sulla leva di comando consente di regolare la corsa a vuoto (a). La corsa a vuoto (a) deve essere almeno di 3 mm.

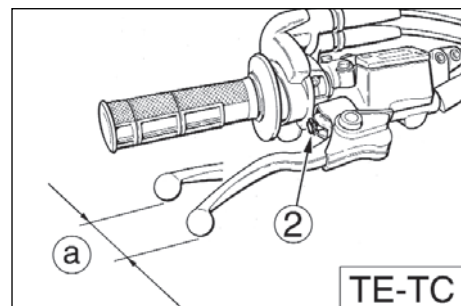
Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblò ricavato posteriormente sul corpo pompa (TE, TC) o indicato sul



serbatoio trasparente (SMR).

Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

ATTENZIONE*: Se la leva del freno risulta troppo "morbida", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario Husqvarna.

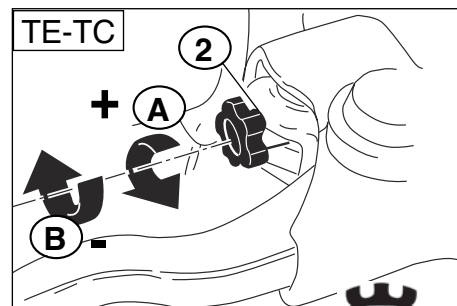


AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate o lenti (es. di fanali)

AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare completamente quello esistente.

AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

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

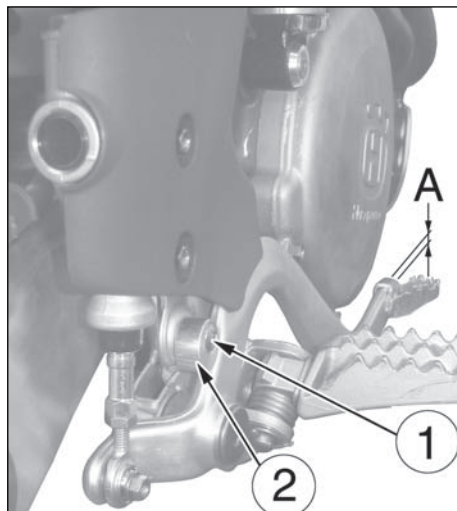


REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE FRENO POSTERIORE

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiè, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.

Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:

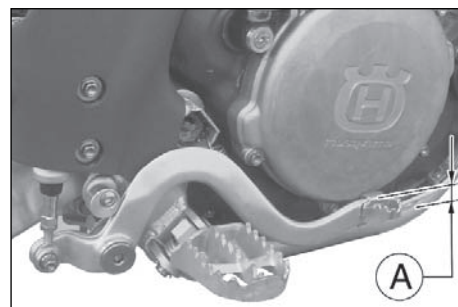
- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per abbassare o alzare della dimensione (A) desiderata il pedale del freno;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1).



Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate a pag. 41.

REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

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

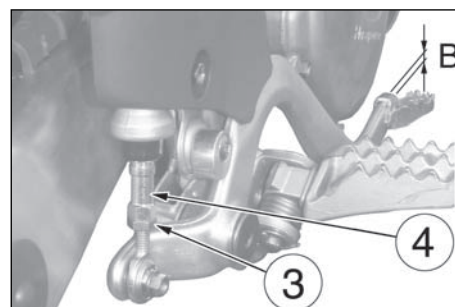
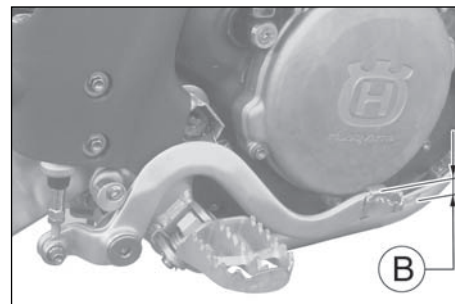


Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:

- allentare il dado (3);
- agire sull'astina comando pompa (4) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (3).

ATTENZIONE

La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.



CONTROLLO LIVELLO FLUIDO

Il livello (A) deve trovarsi tra le tacche poste sul serbatoio pompa.

REGOLAZIONE LEVA COMANDO E CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRIZIONE IDRAULICA

La corsa a vuoto (A) deve essere almeno di 3 mm.

La posizione della leva sul manubrio può essere variata, a seconda della dimensione della mano del pilota.

Per avvicinare la leva alla manopola, ruotare il registro (B) in senso ORARIO.

Per allontanare la leva dalla manopola, ruotare il registro (B) in senso ANTIORARIO.

Per effettuare la verifica del livello del fluido, operare nel modo seguente:

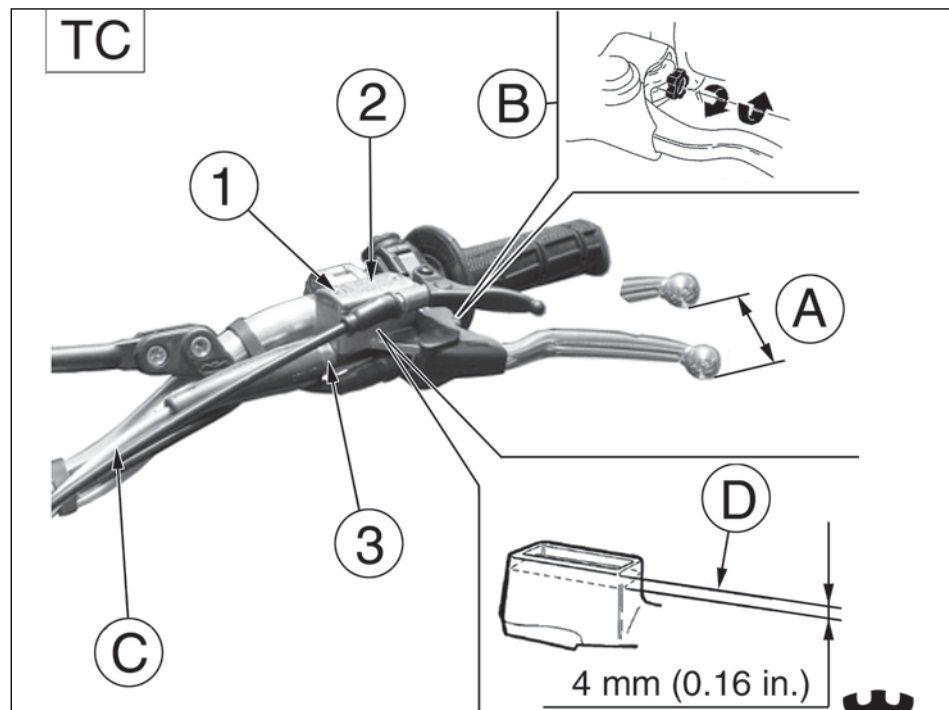
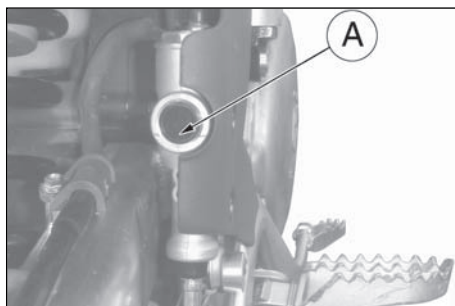
- togliere sul comando le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma;

- mantenendo orizzontale il cilindro (3) del comando, verificare che il livello del fluido non si trovi al di sotto di 4 mm (0.16 in.) dal limite superiore (D) del corpo pompa;
- se necessario, aggiungere fluido del tipo riportato nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE a pag. 10.

AVVERTENZA *: Non utilizzare MAI liquido per freni.

Rimontare le parti precedentemente rimosse.

Controllare periodicamente la tubazione di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se la tubazione (C) presenta segni di usura o crepe, sarà opportuna la sua sostituzione.



SPURGO FRIZIONE IDRAULICA

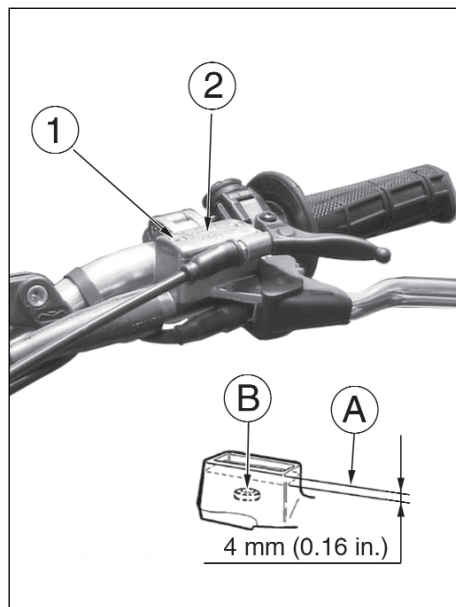
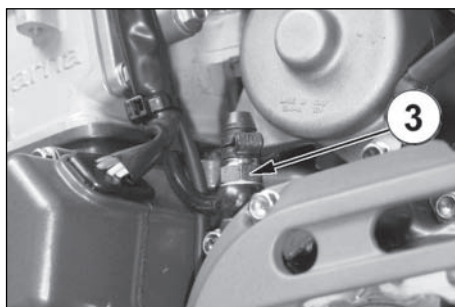
Per effettuare l'operazione, operare nel modo seguente:

- tagliare le viti (1), il coperchio (2) e la membrana in gomma;
- rimuovere il nipplo di sfianto (3);
- introdurre nel foro del nipplo, con l'ausilio di una siringa, il fluido del tipo riportato nella TABELLA DI LUBRIFICAZIONE a pag. 10.

AVVERTENZA *: Non utilizzare MAI liquido per freni.

- procedere nell'operazione fino a quando, dal foro (B) sul corpo pompa, uscirà solo fluido **SENZA** bollicine.

Controllare che il livello del fluido non si trovi al di sotto di 4 mm dal limite superiore (A) del corpo pompa. Rimontare le parti precedentemente rimosse.



REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI IN BASE A PARTICOLARI CONDIZIONI DELLA PISTA

Le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto delle sospensioni in funzione del tipo di terreno di impiego del motociclo.

Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova regolazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

TERRENO DURO

Forcella: regolazione più morbida in compressione

Ammortizzatore: regolazione più morbida in compressione

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

TERRENO SABBIOSO

Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura con contemporanea regolazione più morbida della compressione e più dura dell'estensione.

Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

TERRENO FANGOSO

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

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

NOTE

Se la forcella fosse troppo morbida o troppo dura in ogni condizione di registrazione, verificare il livello dell'olio nello stelo perchè potrebbe essere troppo basso o troppo alto; ricordare che una quantità maggiore di olio nella forcella comporta uno

spurgo aria più frequente. Se le sospensioni non reagiscono alle variazioni di taratura, verificare i gruppi di registro perchè potrebbero essere bloccati.

Le tarature standard e le procedure di registrazione sono ri-



portate sulle pagine che seguono; le molle disponibili a richiesta, unitamente ai rispettivi distanziali di precarica, sono riportate alle pagine 93, 94, 95.

REGOLAZIONE FORCELLA

a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: -15 scatti (TC);

Taratura standard: -12 scatti (TE-SMR).

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

stro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

b) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard: -15 scatti (TC);

Taratura standard: -12 scatti (TE-SMR).

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

c) SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso

competitivo oppure mensilmente).

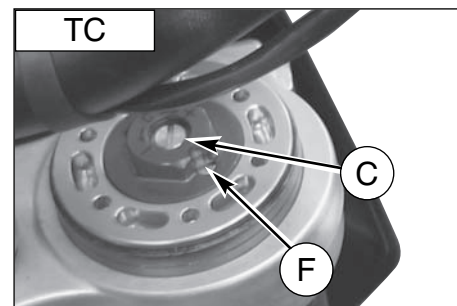
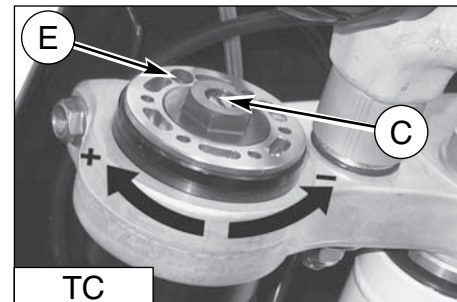
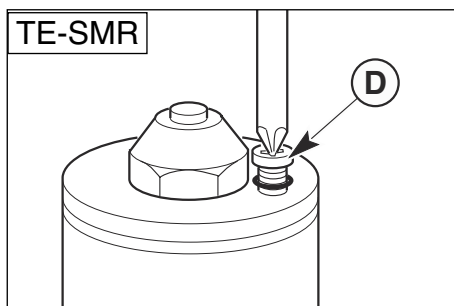
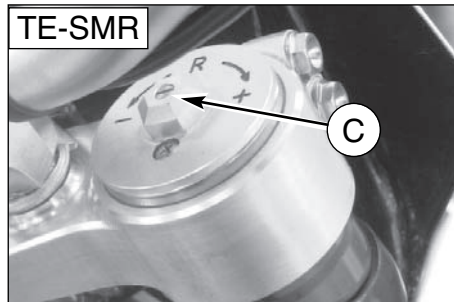
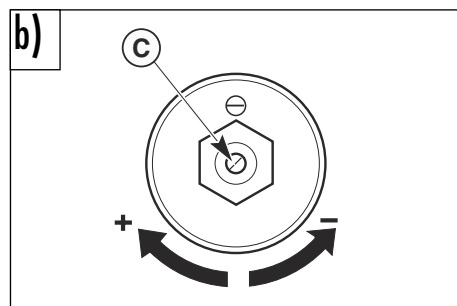
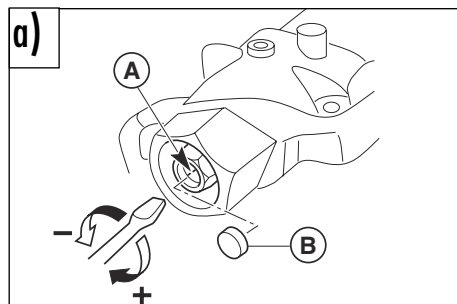
TE-SMR: Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

TC: Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella, rimuovere il cappuccio (E) e premere sulla valvolina con una punta. Rimontare il cappuccio.

ATTENZIONE!

Non allenare MAI la vite (F).

NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.



LIVELLO OLIO FORCELLA

Per il regolare funzionamento della forcella è indispensabile che in entrambe le gambe si trovi la prevista quantità d'olio. Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:

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

QUANTITÀ D'OLIO IN OGNI STELO

- TC: 310 cm³
- TE: 775 cm³
- SMR: 740 cm³

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE

NOTA

Oltre alle molle di serie con indice di flessibilità:

K=4,5 N/mm (TE)

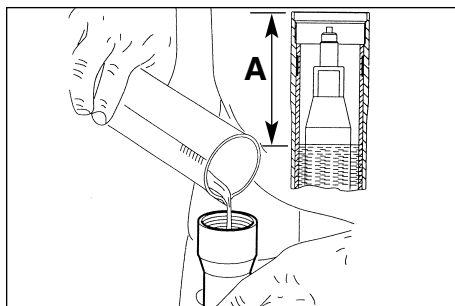
K=4,8 N/mm (TC 250)

K=5 N/mm (TC 450, 510 - SMR)

e relativo distanziale di precarica sono disponibili, a richiesta, molle più dure o più morbide con i rispettivi distanziali.

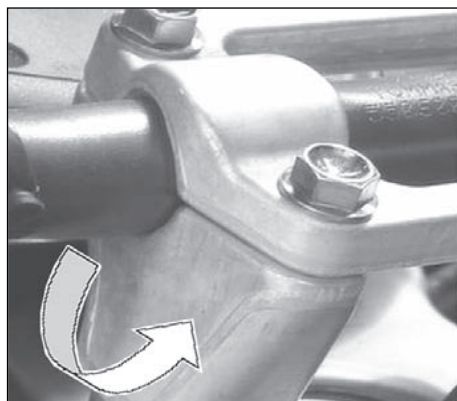
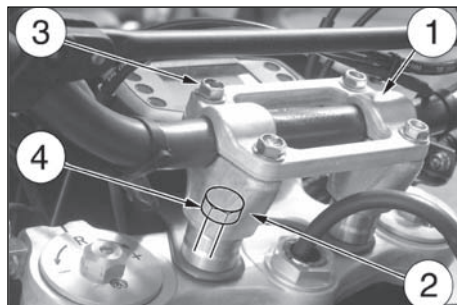
NOTA

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

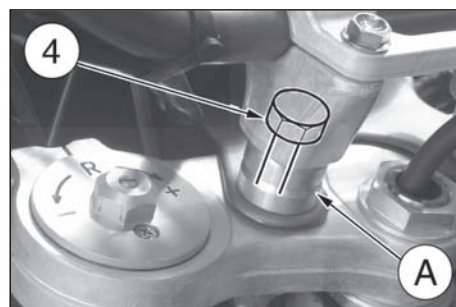


MODIFICA POSIZIONE ED ALTEZZA MANUBRIO

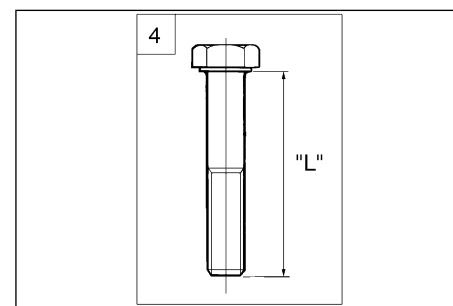
La posizione (a) e l'altezza (b) del manubrio possono essere modificati per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida. Per effettuare le operazioni, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4).



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



b) Modifica altezza manubrio
Rimuovere il distanziale inferiore (A) e sostituire la vite (4) con una di lunghezza L=65 mm..
Ultimata l'operazione, serrare le viti (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) e le viti (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).



REGISTRAZIONE AMMORTIZZATORE

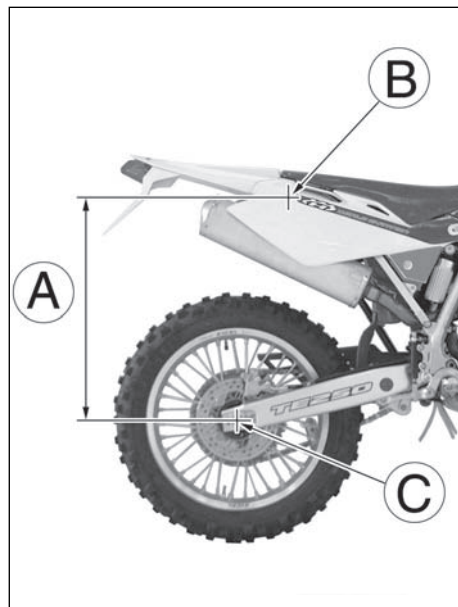
L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Con il motociclo sul cavalletto misurare la distanza (A).
2. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona rilevare la nuova distanza (A).

B: asse vite fissaggio pannello

C: asse perno ruota posteriore



4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo.

L'abbassamento consigliato è di 100 mm con ammortizzatore freddo e di 95 mm con ammortizzatore caldo.

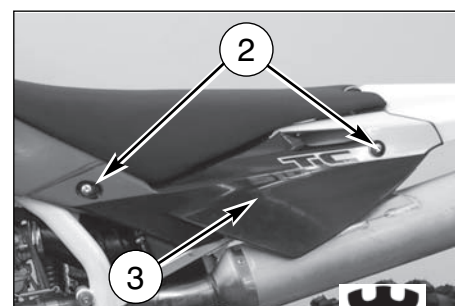
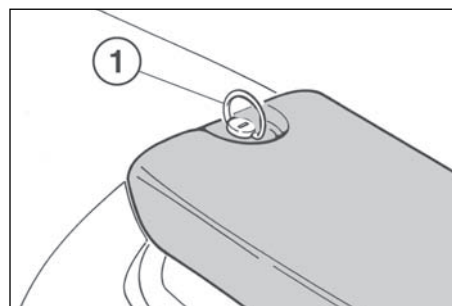
5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al vostro peso, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore come descritto a fianco.

ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perché contiene gas sotto pressione. Per interventi di maggiore entità rivolgersi al Concessionario Husqvarna.

REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale destro (3).



2. Pulire la controgghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
3. Allentare la controgghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
4. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
5. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controgghiera (coppia di serraggio 5 Kgm).
6. Rimontare il pannello laterale destro e la sella.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.

REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:

- 1) bassa velocità di ammortizzazione:
- 15 scatti (± 2 scatti)
(registro 4)

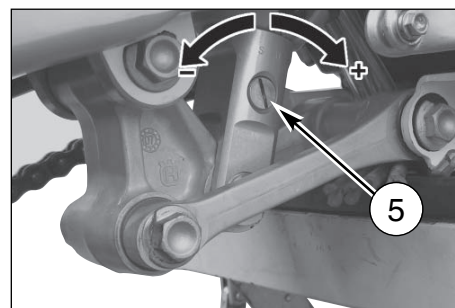
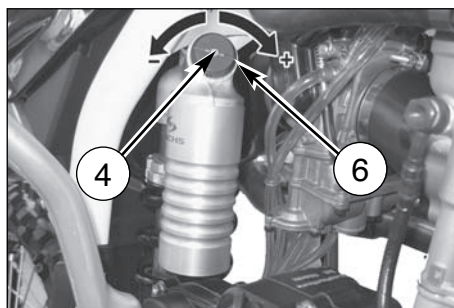
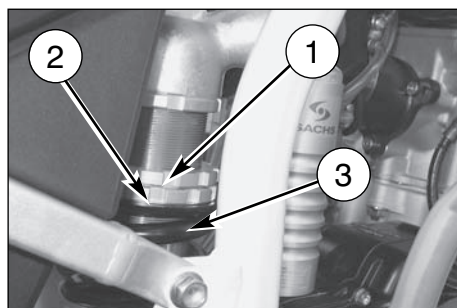
- 2) alta velocità di ammortizzazione:
- 15 scatti (± 2 scatti)
(registro 6)

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

B) ESTENSIONE - Taratura standard:

- 18 scatti (± 2 scatti)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (5) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.



REGISTRAZIONE CATENA

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone, asse rotazione forcellone e asse ruota posteriore come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia. (Fig. A).

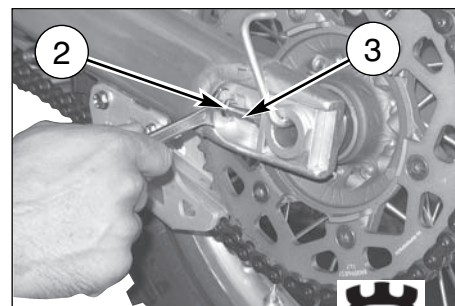
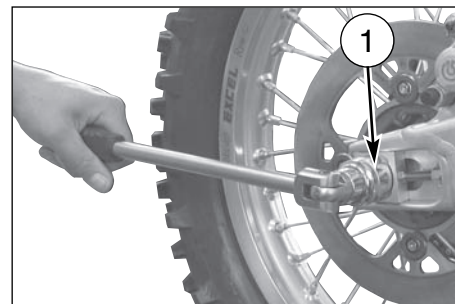
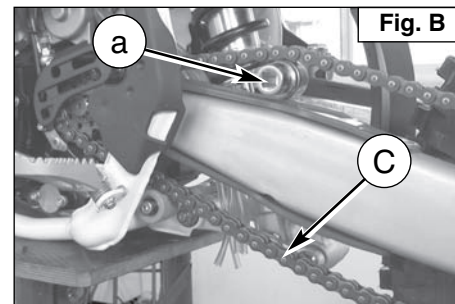
Regolazione rapida (Fig. B.)

Inserire, nel punto indicato sulla figura, una bussola (a) del diametro di 35 mm (a, in alternativa, uno spessore della stessa dimensione) e verificare che il ramo inferiore (C) della catena risulti leggermente teso.

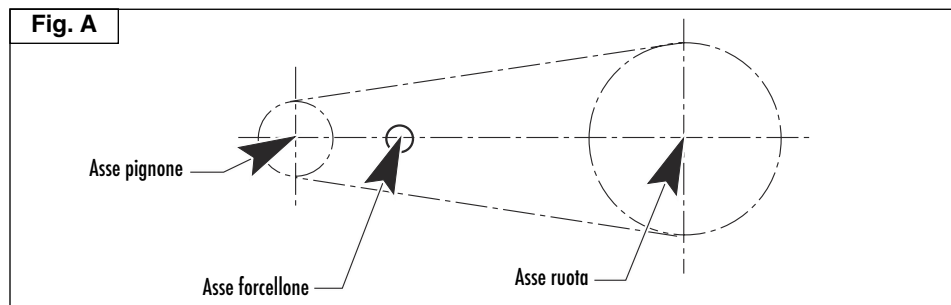
Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato destro, con chiave a bussola da 27 mm, il dado (1) di fissaggio del perno ruota;
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena, con chiave da 12 mm, ed operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- effettuata la regolazione serrare i controdadi (2) ed il dado perno ruota (1).

Dopo la regolazione, controllare sempre l'allineamento della ruota.



A = 0±2 mm (0±0.08 in.)



CONTROLLO USURA CATENA, PIGNONE, CORONA

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:

- tendere completamente la catena per mezzo delle viti di registo;
- contrassegnare 20 maglie della catena;
- misurare la distanza "A" tra il centro del 1° perno e quello del 21°.

STANDARD	LIMITE DI USURA
317,5 mm	323 mm

Controllare eventuali danni o usura del pignone. Se questo presenta un'usura uguale a quella mostrata in figura, deve essere sostituito. Dopo aver smontato la ruota, è necessario verificare lo stato di usura dei denti della corona posteriore.

La figura sottoriportata mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva.

Se la corona è eccessivamente usurata procedere alla sua sostituzione svitando le sei viti di fissaggio al mozzo.

ATTENZIONE*: Il disallineamento della ruota provoca un'usura anormale con conseguenti condizioni di guida insicura.

Nota*: In presenza di terreno fangoso e umido, i residui che si depositano su corona, pignone e catena provocano un'ulteriore tensione di quest'ultima. Prevedendo l'impiego del motociclo in queste condizioni, tendere inizialmente di meno la catena. L'uso del motociclo sui terreni fangosi aumenta notevolmente l'usura di pignone, catena e corona posteriore.

LUBRIFICAZIONE CATENA

Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.

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

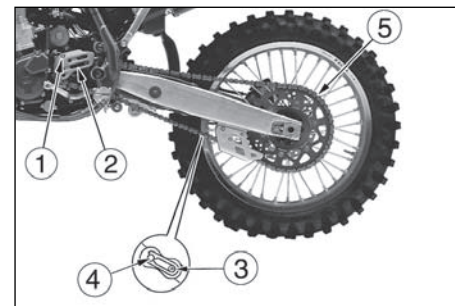
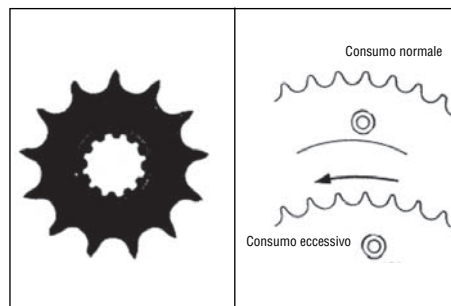
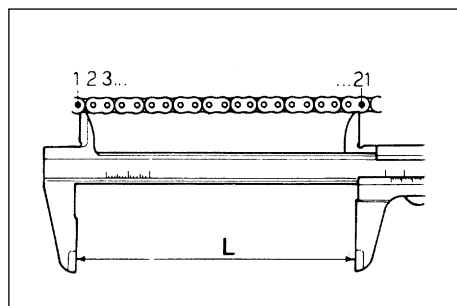
Smontaggio e pulizia

Quando la catena diventa particolarmente sporca, deve essere rimossa e pulita prima della lubrificazione. Procedere nel modo seguente.

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

Togliere: le viti (1), la protezione (2) del pignone, la molletta (3), il giunto (4) e rimuovere la catena (5);

Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso.



- 2- Controllare che la catena non sia usurata o danneggiata. Sostituirla sempre in accordo con la Tabella di Manutenzione Periodica o se risultano danneggiati i rulli o le maglie.
- 3- Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona.
- 4- Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.

Lavaggio catena senza anelli OR

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

Lavaggio catena con anelli OR

Lavare con petrolio, nafta o olio di paraffina; non usare benzina, trielina o solventi per non danneggiare gli anelli OR. Usare, in alternativa, spray specifici per catene con anelli OR.

Lubrificazione catena senza anelli OR

Dopo l'asciugatura, immergere la catena se possibile in un lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio motore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.

Lubrificazione catena con anelli OR

Lubrificare con un pennello sia le parti metalliche che quelle in gomma (OR) agendo esternamente ed internamente con olio motore di viscosità SAE 80-90.

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

Nota * : Ai fini della sicurezza, il giunto è la parte più critica della catena di trasmissione. I giunti sono riutilizzabili se rimangono in ottime condizioni anche se è consigliabile montarne uno nuovo quando si rimonta la catena.

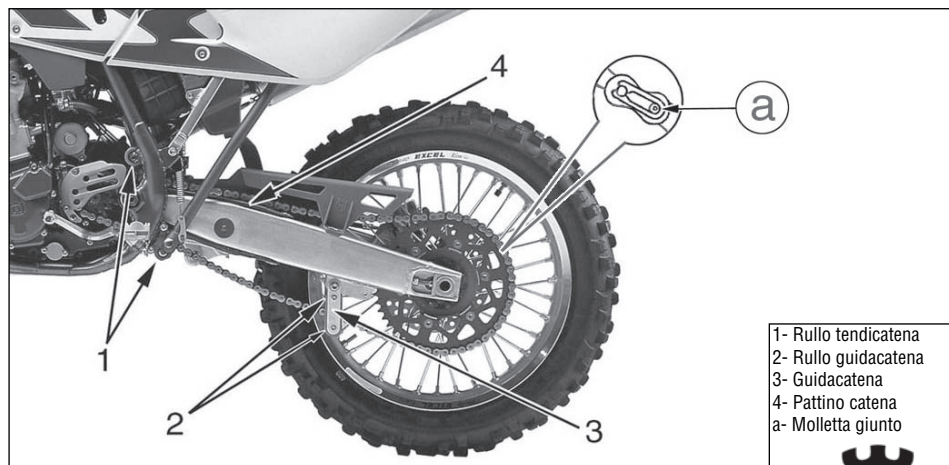
- 7- Registrare correttamente la catena come descritto a pagina 49.

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

Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena

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

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



- 1- Rullo tendicatena
- 2- Rullo guidacatena
- 3- Guidacatena
- 4- Pattino catena
- a- Molletta giunto



SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

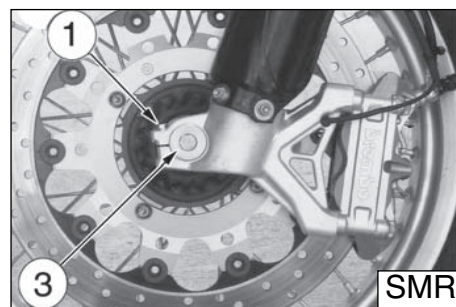
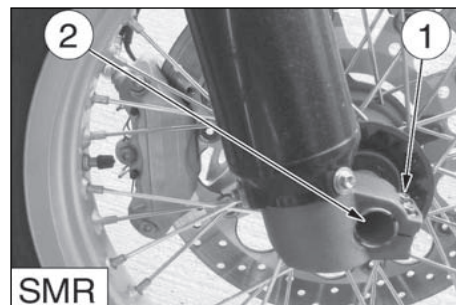
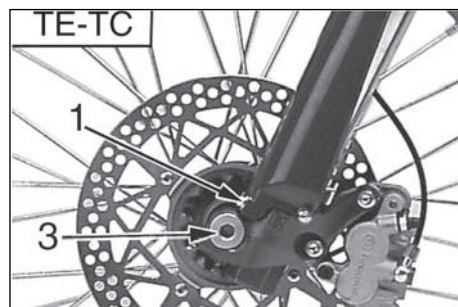
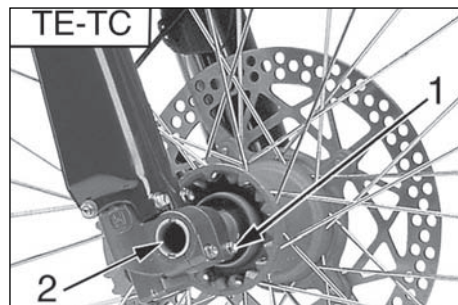
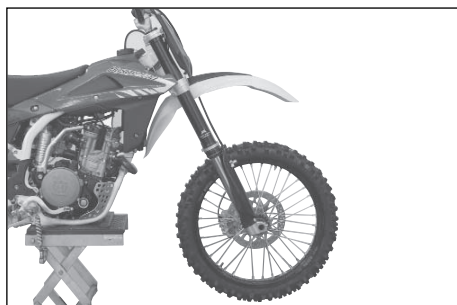
Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.

SMR: rimuovere le due viti (A) e la pinza freno.

Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.

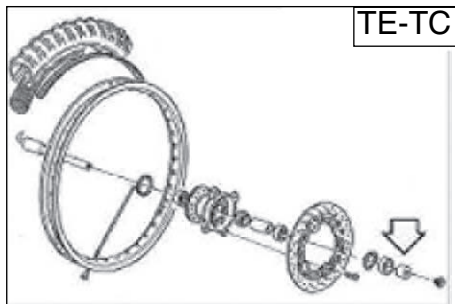
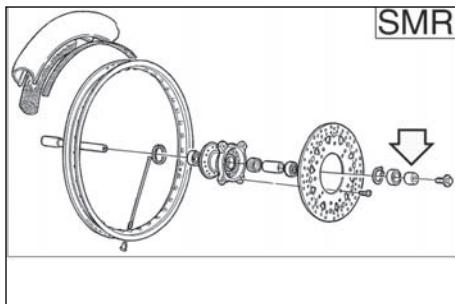
NOTE

Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza. Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.



RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

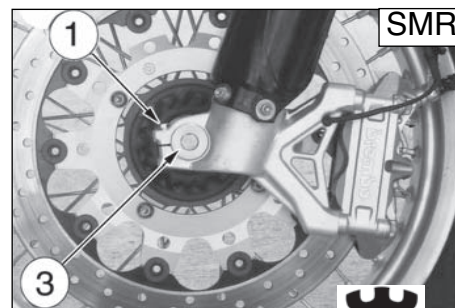
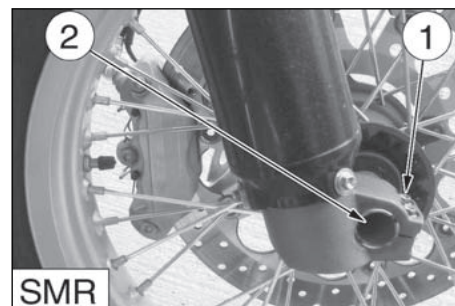
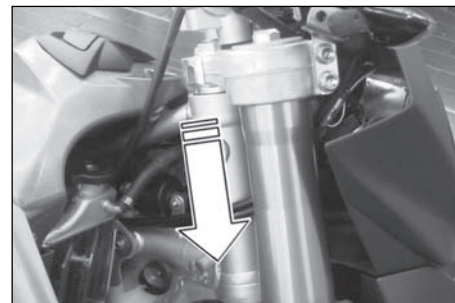
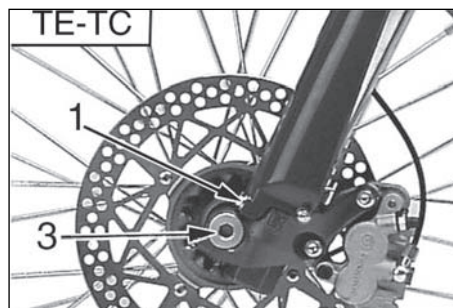
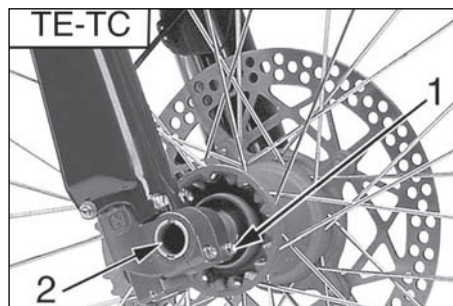
Montare il distanziale sinistro sul mozzo ruota.
TE-TC: inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza.
SMR: inserire la ruota tra gli steli della forcella.
 Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato e batterlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella **SENZA** bloccarla.
 A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1)



sullo stelo destro (10,4 Nm/ 1,05 Kg_m/ 7.7 ft-lb), la vite (3) sul lato sinistro (51,45 Nm/ 5,25 Kg_m/ 38 ft-lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm/ 1,05 Kg_m/ 7.7 ft-lb).
SMR: inserire la pinza freno nel disco, montarla sul relativo supporto serrando le due viti (A) a 25,5 Nm/ 2,6 Kg_m/ 18.8 ft-lb. Verificare che il disco freno scorra fra le pastiglie della pinza senza resistenza.

NOTA

Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.



SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Svitare il dado (1) del perno ruota (3) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.

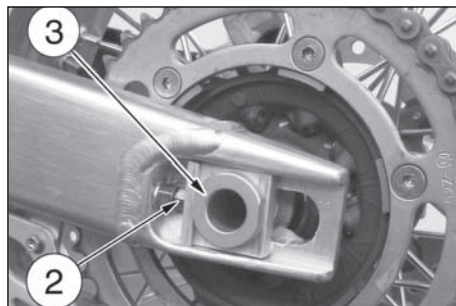
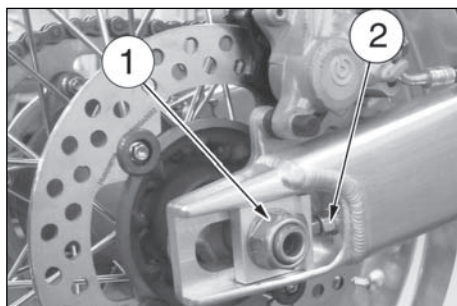
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

NOTE

Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

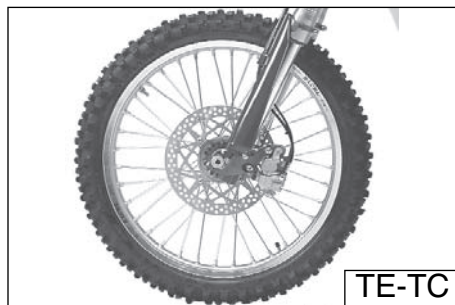


PNEUMATICI

Abbiate cura di tenere i pneumatici gonfiati sempre alla giusta pressione che deve corrispondere a quella indicata a pag. 9. Effettuate la sostituzione del pneumatico qualora l'usura fosse superiore a quanto riportato nella tabella sottostante.

ALTEZZA MINIMA DEL BATTISTRADA

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

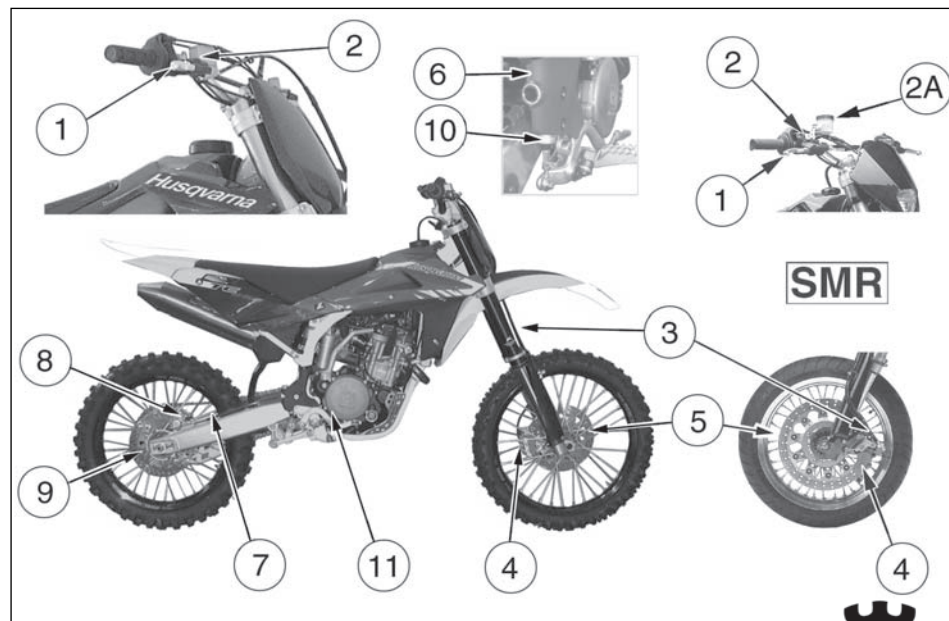


FRENI

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

LEGENDA

1. Leva comando freno anteriore
2. Pompa freno anteriore con serbatoio olio (TE, TC)
2. Pompa freno anteriore (SMR)
- 2A. Serbatoio olio (SMR)
3. Tubazione anteriore
4. Pinza freno anteriore
5. Disco freno anteriore
6. Serbatoio olio freno posteriore
7. Tubazione posteriore
8. Pinza freno posteriore
9. Disco freno posteriore
10. Pompa freno posteriore
11. Pedale comando freno posteriore



SMONTAGGIO PASTIGLIE FRENO

- Rimuovere le mollette 1.
- Sfilare i perni 2.
- Rimuovere le pastiglie.

ATTENZIONE!

Non azionare la leva o il pedale freno mentre si tolgono le pastiglie.

USURA PASTIGLIE (TE-TC)

Controllare l'usura delle pastiglie.

Il limite di servizio "A" è: 3,8 mm.

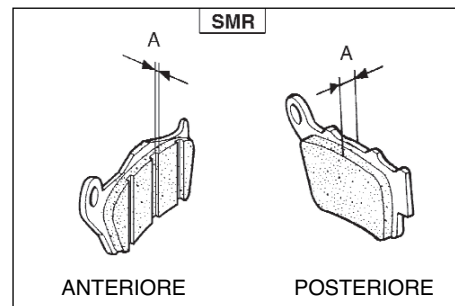
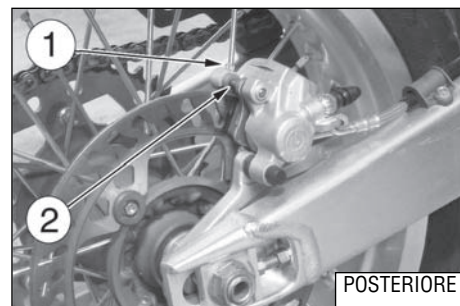
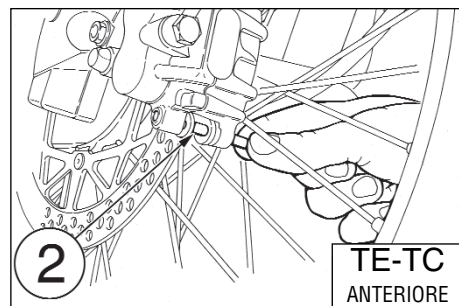
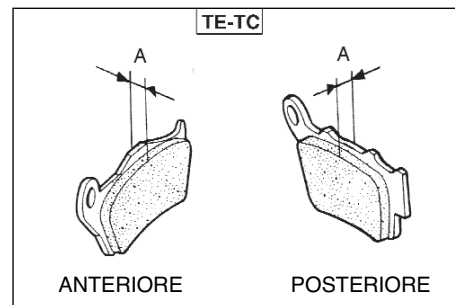
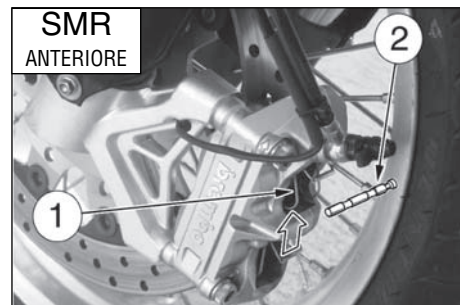
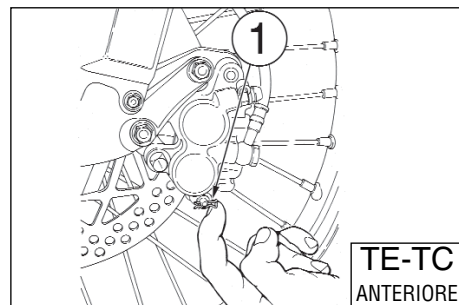
Se detto limite è stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.

USURA PASTIGLIE (SMR)

a) Anteriormente lo spessore "A" non deve essere inferiore a quello evidenziato dalle tacche controllo usura;

b) Posteriormente lo spessore "A" non deve essere inferiore a 3,8 mm.

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



PULIZIA PASTIGLIE

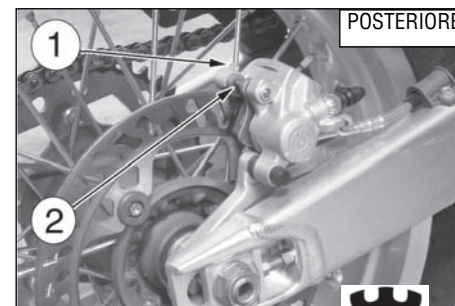
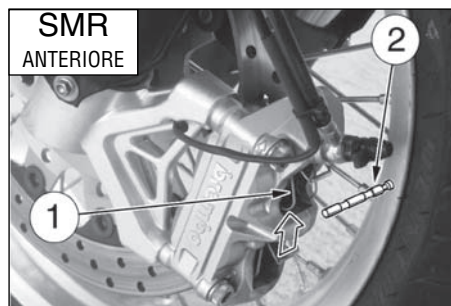
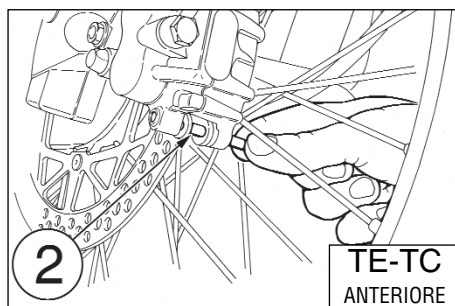
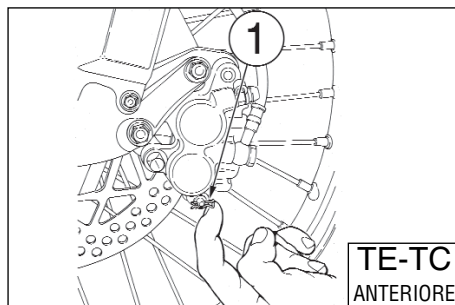
Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non è stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

ATTENZIONE!

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

MONTAGGIO PASTIGLIE

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



USURA DISCO FRENO

Rilevare lo spessore di ogni disco nel punto di maggiore usura.
Sostituire il disco se l'usura ha superato il limite previsto.

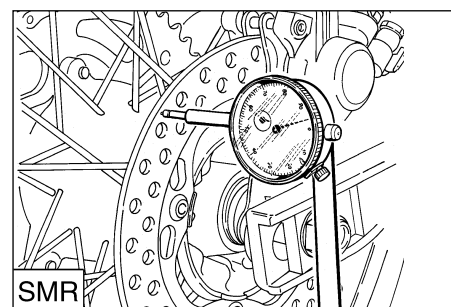
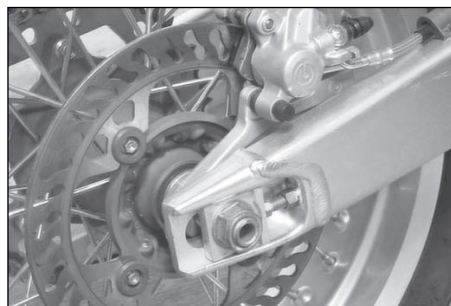
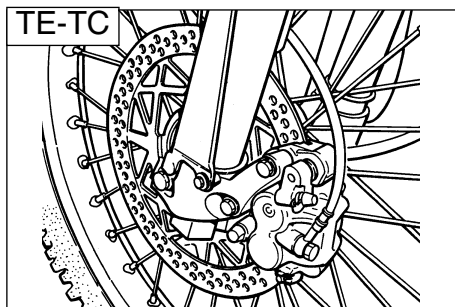
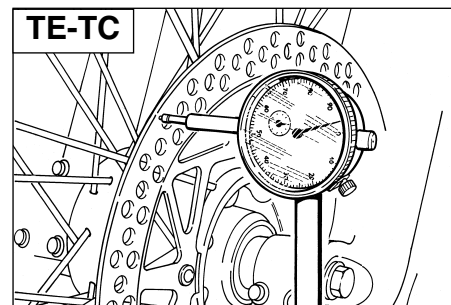
Spessore Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Anteriore (SMR)	5 mm	4,5 mm
Posteriore	4 mm	3,5 mm

SFARFALLAMENTO DISCO

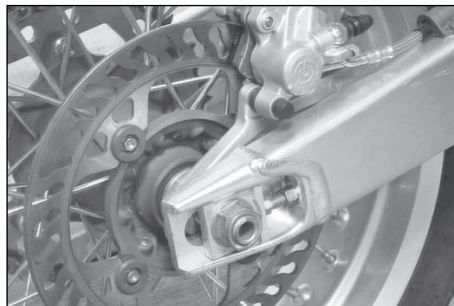
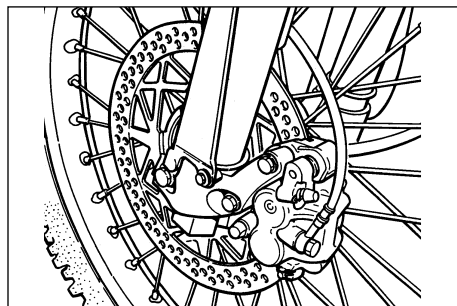
Misurare lo sfarfallamento del disco. Il limite di servizio per entrambi i dischi è di 0,15 mm.

Sostituire il disco se lo sfarfallamento è superiore al limite di usura.



PULIZIA DISCO

Una scarsa efficienza di frenata può anche essere causata dalla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.



SOSTITUZIONE FLUIDO

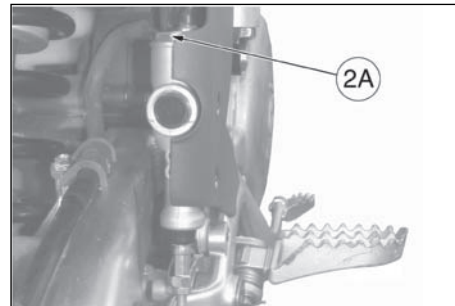
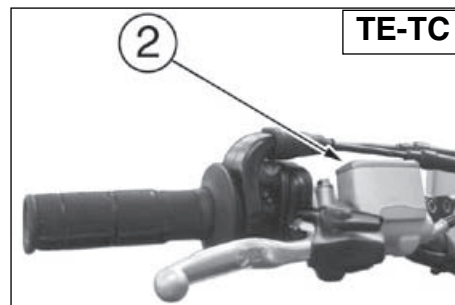
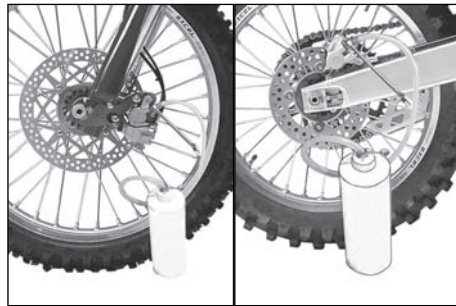
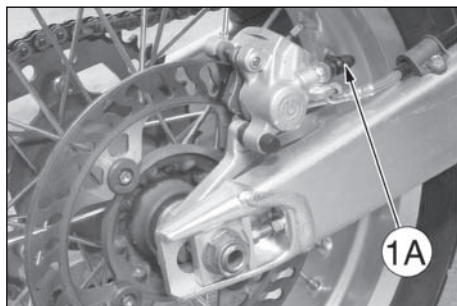
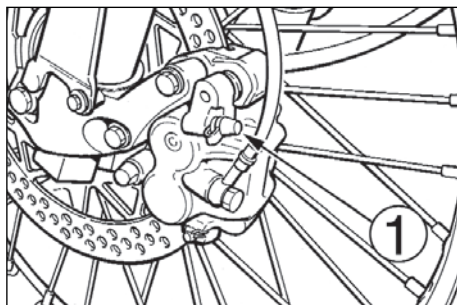
Il fluido freni deve essere controllato e sostituito in accordo con la Tabella di Manutenzione o nel caso fosse stato contaminato da sporcizia o acqua. Non sostituire il fluido sotto la pioggia o con vento intenso.

AVVERTENZA!

- * Usare solamente fluido freni prelevato da contenitore sigillato (DOT 4). Non usare mai fluido già utilizzato.
- * Non permettere che agenti contaminanti quali sporcizia, acqua etc. entrino nel serbatoio.
- * Per evitare rischi di contaminazioni del fluido, non lasciare il serbatoio olio senza coperchio.
- * Maneggiare con cura il fluido per non danneggiare le parti verniciate.
- * Non mischiare due tipi differenti di fluido. Ciò provocherebbe l'abbassamento del punto di ebollizione e potrebbe portare all'inefficienza del freno o al deterioramento delle parti in gomma .

Per effettuare la sostituzione, procedere nel modo seguente:

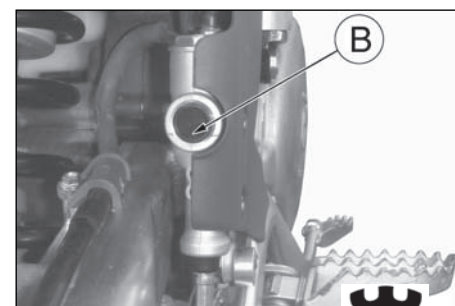
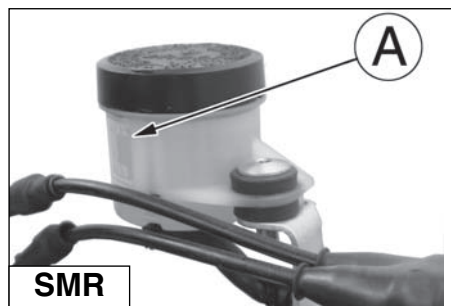
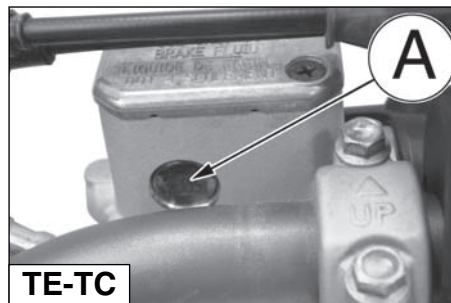
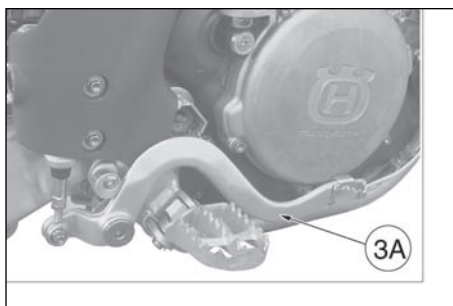
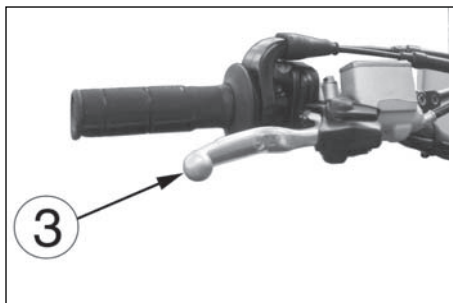
- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A: chiave da 21 mm) del serbatoio fluido ed il soffietto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



- Pompare con la leva freno (3) o il pedale freno (3A) in modo da evacuare completamente il fluido.
- Chiudere la valvola di spurgo e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ripetere questa operazione sino a quando l'impianto è completamente pieno ed il fluido chiaro inizia a uscire dal tubo di plastica: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.

- Ripristinare il livello (A) o (B) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio del serbatoio (pag. 60).

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto alle pagine 62 e 65.

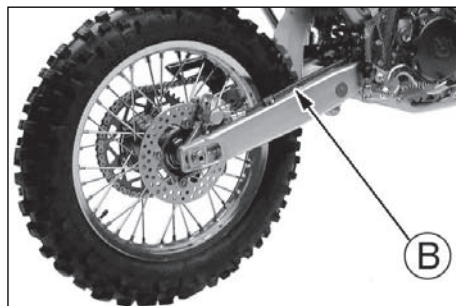
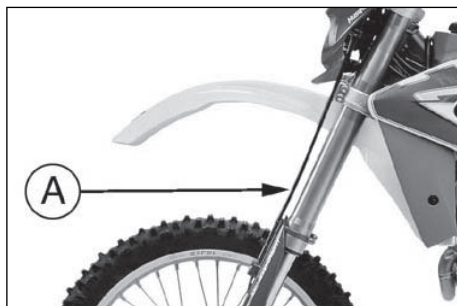


ATTENZIONE!

Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa.

*** Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.**

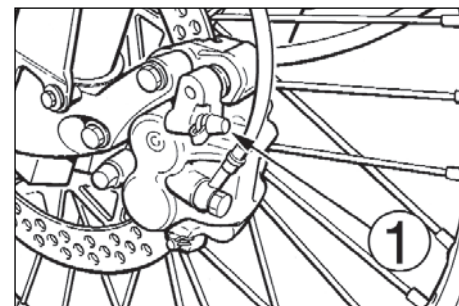
Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

**SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE (TE, TC)**

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore (accertarsi che durante l'intera operazione l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido).



- Togliere il coperchio (2) del serbatoio fluido, il soffietto in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva (3) sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio (2) del serbatoio.

ATTENZIONE!

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.

Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhi bagnare abbondantemente con acqua.



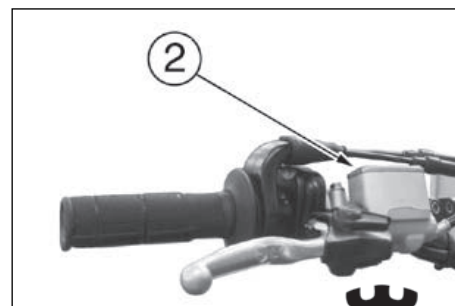
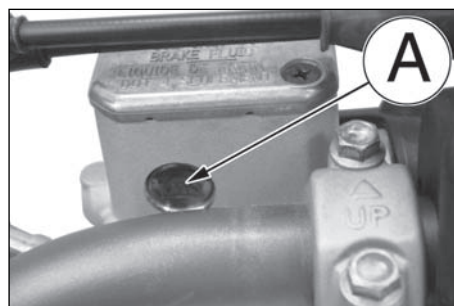
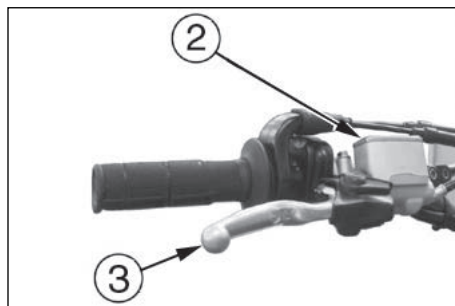
Durante lo spurgo dell'impianto il manubrio del motociclo deve essere girato verso sinistra. In questo modo il serbatoio pompa risulterà più alto, facilitando l'operazione di spurgo del circuito frenante.



Nel caso il motociclo, durante una gara, subisca delle cadute, oppure in seguito a riparazioni di officina, manifesti elasticità della corsa della leva freno con conseguenti carenze dell'azione frenante, sarà opportuno ripetere lo spurgo del circuito come sopra descritto.



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



SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE (SMR)

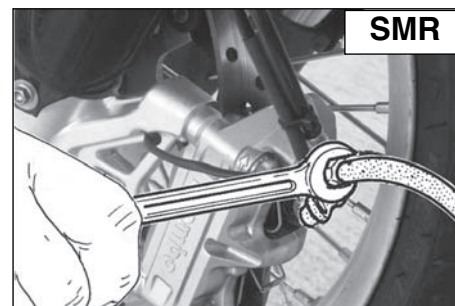
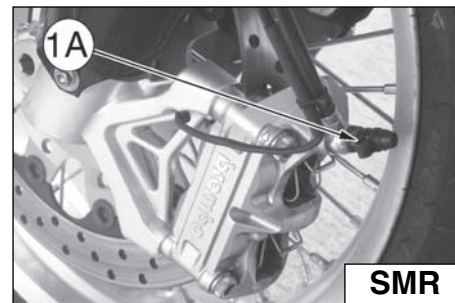
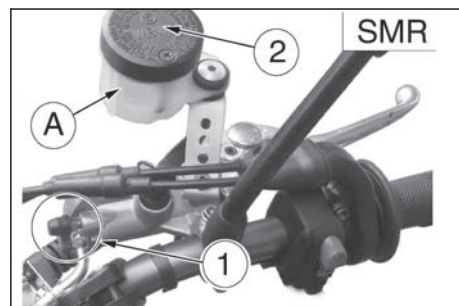
Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica. Nell'impianto frenante anteriore lo spurgo deve avvenire prima sul comando sul manubrio poi sulla pinza: le operazioni da effettuare sono le stesse.

Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).

- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore (accertarsi che durante l'intera operazione l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido).
- Togliere il coperchio (2) del serbatoio fluido, il soffietto in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.

- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.



- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio (2) del serbatoio.

ATTENZIONE!

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.

Coppia di serraggio per la valvola di spurgo
 $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$
 $(12 \div 16 \text{ Nm; } 8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}).$



Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhibagnare abbondantemente con acqua.



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



Nel caso il motociclo, durante una gara, subisca delle cadute, oppure in seguito a riparazioni di officina, manifesti elasticità della corsa della leva freno con conseguenti carenze dell'azione frenante, sarà opportuno ripetere lo spurgo del circuito come sopra descritto.

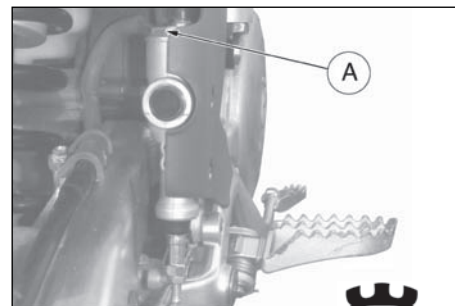
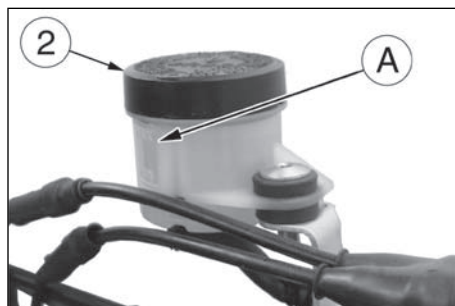


Lo spurgo non elimina completamente l'aria presente nel circuito; le piccole quantità rimanenti si eliminano automaticamente durante un breve periodo d'uso del motociclo; ciò comporta una minore elasticità e corsa della leva di comando.

SPURGO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica. Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Rimuovere il coperchio (A) del serbatoio (chiave da 21 mm), la membrana e riempire con fluido (DOT 4).



- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo (1) della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.

- Abbassare completamente il pedale (2).
- Allentare la valvola di spurgo lasciando fuoriuscire il fluido (all'inizio uscirà solamente aria), poi chiudere leggermente la valvola.
- Rilasciare il pedale ed attendere qualche secondo prima di ripetere l'operazione sino a quando dal tubetto uscirà solo fluido.

- Bloccare la valvola di spurgo alla coppia prescritta e controllare il livello (B) del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio (1).

Se l'operazione di spurgo è stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica.

In caso contrario, ripetere l'operazione.

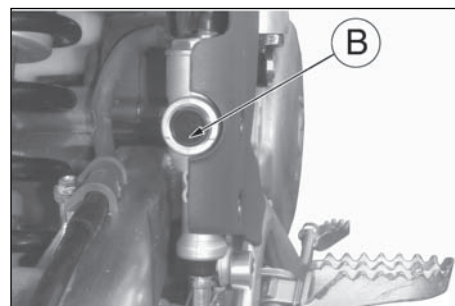
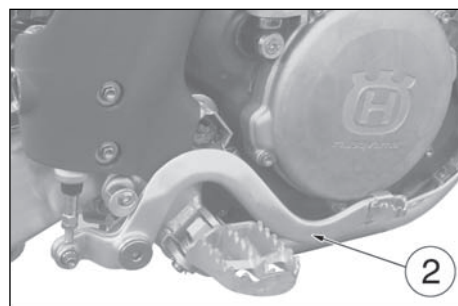
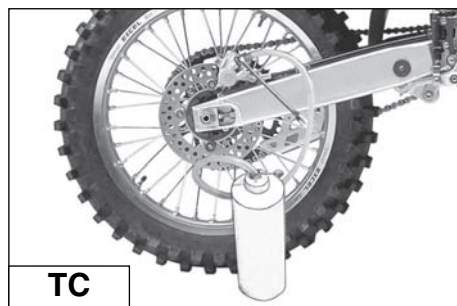
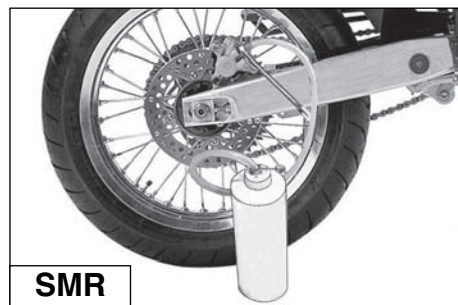
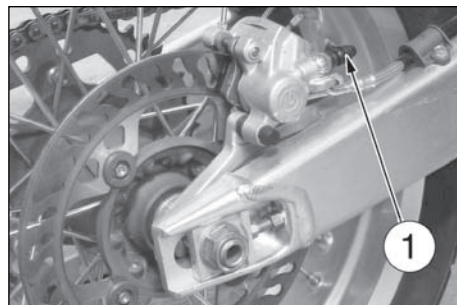
NOTA

Qualora, a causa di una caduta durante una competizione o dopo una riparazione, si riscontrasse elasticità della corsa della leva o del pedale freno con conseguente diminuzione dell'efficienza frenante, dovrà essere ripetuto lo spurgo del circuito come precedentemente descritto.

ATTENZIONE!

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.

Coppia di serraggio per la valvola di spurgo
 $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$).



SILENZIATORE DI SCARICO

Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo. Il marcato aumento della rumorosità di scarico è indice di deterioramento del materiale fonoassorbente posto sul tubo forato all'interno del silenziatore.

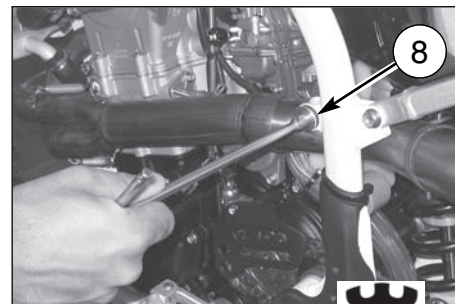
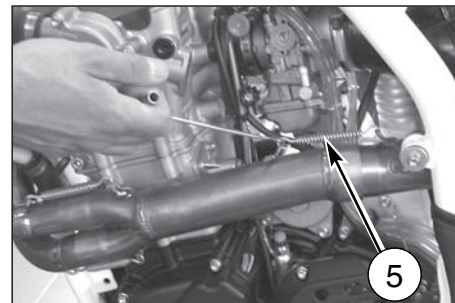
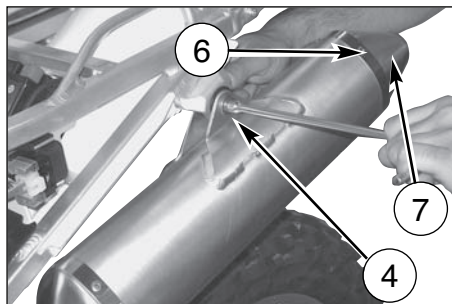
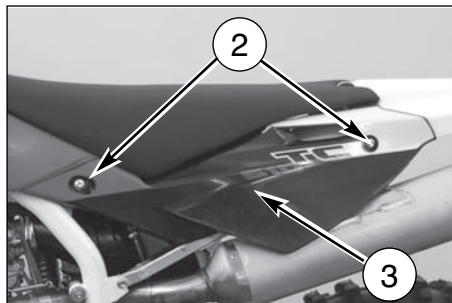
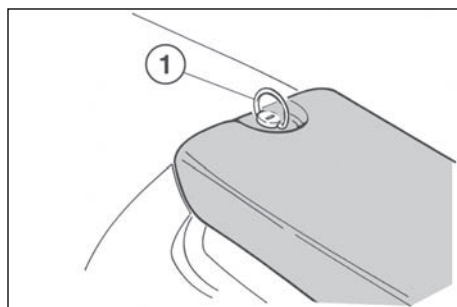
AVVERTENZA*: Controllare il materiale fonoassorbente ad ogni gara e sostituirlo, se necessario.

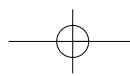
SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

Rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio, svitare le viti (2) e togliere il pannello laterale sinistro (3). Con una chiave a "T" da 8 mm all'esterno ed una da 10 mm all'interno, togliere la vite (4) di fissaggio del silenziatore. Togliere la molla (5) e, con una chiave a "T" da 8 mm, la vite (8); sfilare quindi il silenziatore. Togliere i sei rivetti posteriori (6), la fascetta ed il terminale di scarico (7).

Estrarre il tubo interno ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente. Rimontare il pannello laterale sinistro e la sella.

Nota*: Se fosse difficoltoso rimuovere il silenziatore, aiutarsi nell'operazione battendo leggermente con un martello in gomma o in plastica.





LIMITI DI USURA

NOTA

Il presente capitolo riporta le principali verifiche da effettuare in occasione della revisione del motore e di alcune parti della ciclistica.

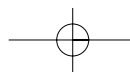
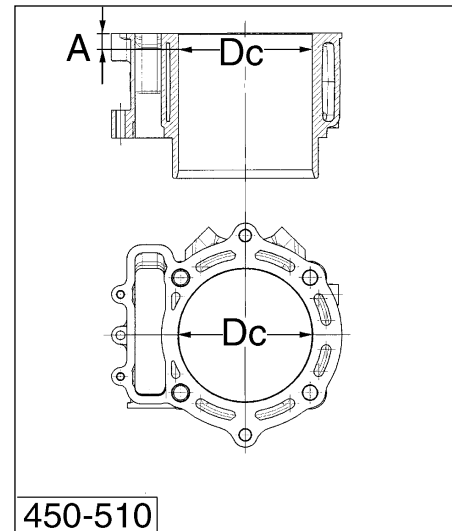
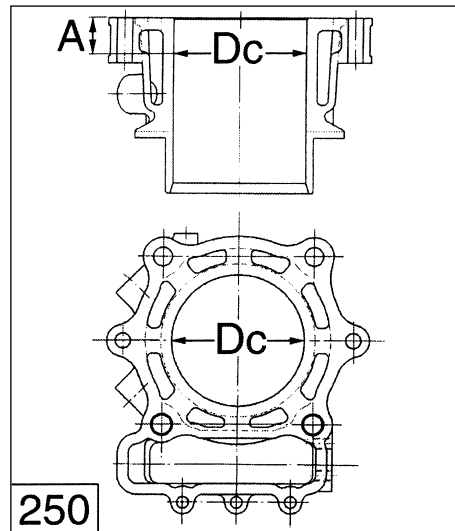
Informazioni più dettagliate unitamente alle procedure di smontaggio e rimontaggio si trovano sul Manuale di Servizio Husqvarna.

Effettuare la misurazione del diametro interno, con l'ausilio di un micrometro per interni, alla distanza "A" di 20 mm (250) o di 10 mm (450-510) dalla sommità.

ACCOPIAMENTO CILINDRO-PISTONE

I gruppi cilindro-pistone sono forniti accoppiati; se inavvertitamente si fossero scambiati tra di loro cilindri e pistoni di alcuni gruppi, occorre procedere al rilevamento dei relativi diametri nel modo sottoindicato:

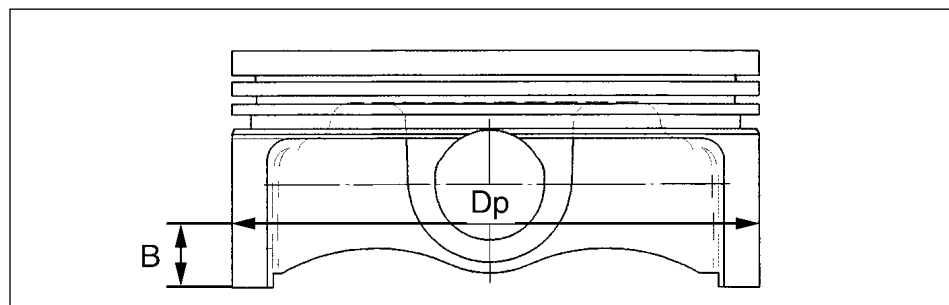
a) - Diametro cilindro (D_c)



b)- Diametro pistone (Dp)

Rilevare il diametro del pistone alla distanza "B" di 6 mm (TE-TC 250), 9 mm (TC 450-510), 10 mm (TE-SMR 450) o 11 mm (TE-SMR 510) dalla base.

GIOCO	LIMITE DI SERVIZIO
250: $0,020 \pm 0,046$ mm 250: 0.00079 ± 0.00181 in.	250: 0,10 mm 250: 0.004 in.
450-510: $0,025 \pm 0,055$ mm 450-510: 0.0010 ± 0.00216 in.	450-510: 0,12 mm 450-510: 0.0047 in.

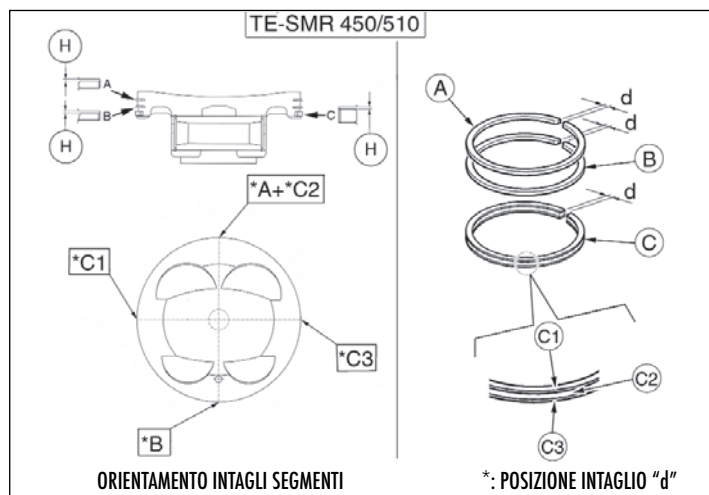
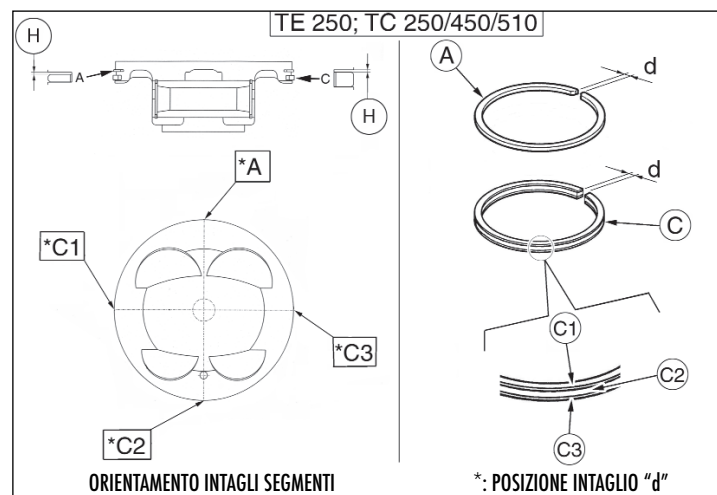


ACCOPIAMENTO SEGMENTI-CAVE SUL PISTONE

Usando uno spessimetro
misurare il gioco assiale (H) delle
fasce elastiche.

La stampigliatura "TOP" va sempre rivolta verso l'alto nel-
l'accoppiamento pistone-segmenti.

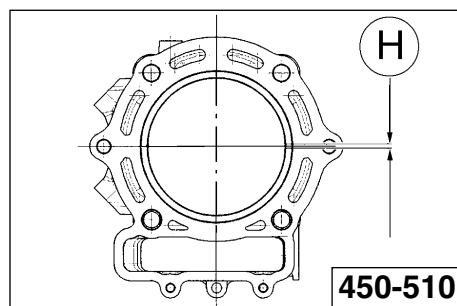
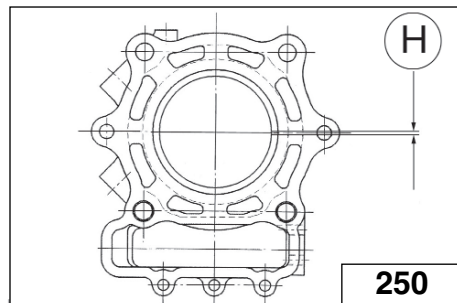
SEGMENTO	GIOCO AL MONTAGGIO (H)	LIMITE DI SERVIZIO
"A"	TE, TC 250: 0,011÷0,033 mm	0,07 mm
"A"	TC 450-510: 0,070÷0,110 mm	0,22 mm
"A"	TE-SMR 450: 0,065÷0,100 mm	0,24 mm
"A"	TE-SMR 510: 0,030÷0,065 mm	0,13 mm
"B"	TE-SMR 450: 0,035÷0,070 mm	0,15 mm
"B"	TE-SMR 510: 0,020÷0,055 mm	0,11 mm
"C"	TE, TC 250: 0,040÷0,110 mm	0,22 mm
"C"	TC 450-510: 0,040÷0,120 mm	0,24 mm
"C"	TE- SMR 450: 0,020÷0,110 mm	0,20 mm
"C"	TE- SMR 510: 0,010÷0,180 mm	0,35 mm



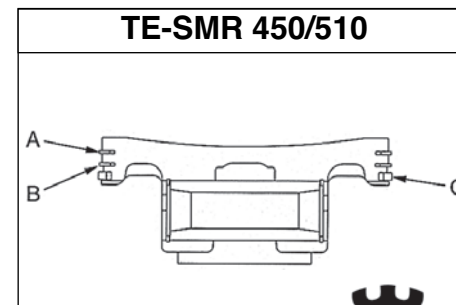
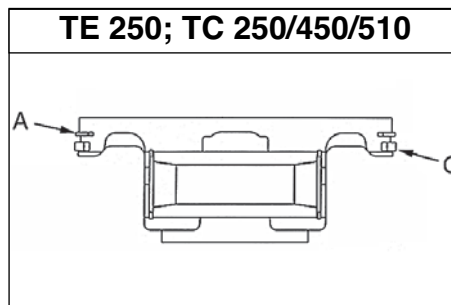
ACCOPIAMENTO SEGMENTI-CILINDRO

Introdurre il segmento nella zona più alta del cilindro (supportare il segmento con il pistone) avendo la cura di posizionarlo bene in "squadro"

e misurare la distanza (H) tra le due estremità del segmento.



GIOCO AL MONTAGGIO (H)	LIMITE DI USURA
250 (A): 0,20÷0,35 mm/0.00787÷0.0138 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,25÷0,40 mm/0.0094÷0.0157 in. TE-SMR 510 (A): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in.	250 (A): 0,5 mm/0.0197 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 510 (A): 0,7 mm/0.027 in.
TE-SMR 450, TC (B): 0,40÷0,55 mm/0.0157÷0.0216 in. TE-SMR 510 (B): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in.	TE-SMR 450, TC (B): 1 mm/0.0394 in. TE-SMR 510 (B): 0,7 mm/0.027 in.
250 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 510 (C): 0,10÷0,20 mm/0.00394÷0.0787 in.	250 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 510 (C): 0,35 mm/0.014 in.



ACCOPPIAMENTO SPINOTTO-PIEDE DI BIELLA

Il gioco di accoppiamento al montaggio deve essere di:
 $0,012 \pm 0,027$ mm.

Il limite massimo di usura ammesso è di: 0,055 mm.

GIOCO RADIALE TESTA DI BIELLA (B)

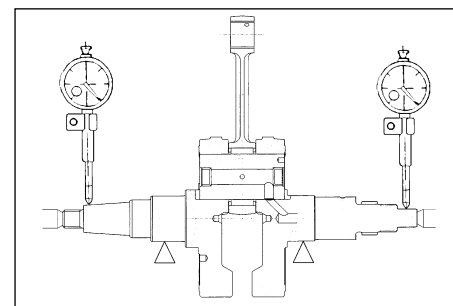
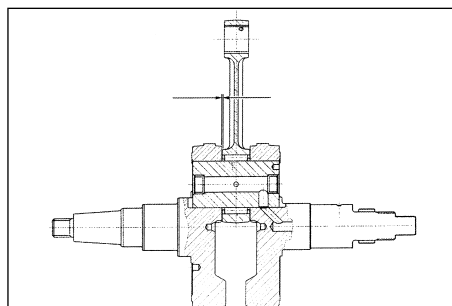
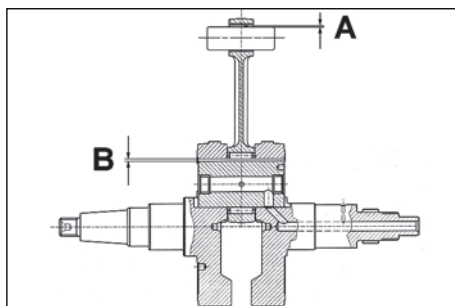
STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
$0,026 \pm 0,036$ mm (0.00102-0.00141 in.)	0,08 mm (0.00315 in.)

GIOCO ASSIALE TESTA DI BIELLA

STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
$0.300-0.677$ mm 0.012-0.027 in.	0,75 mm 0.03 in.

DISASSAMENTO ALBERO MOTORE

STANDARD	LIMITE MAX DI DISALLINEAMENTO
al di sotto di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)



DISCHI FRIZIONE

I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciature, solchi o deformazioni.

Misurare lo spessore dei dischi conduttori (quelli con materiale di attrito).

Spessore disco nuovo:
3 mm.

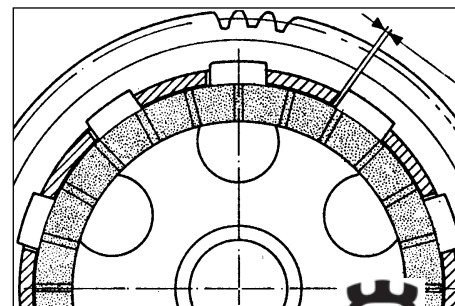
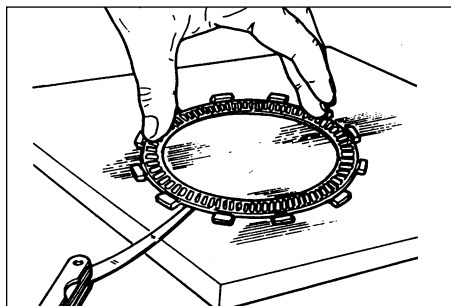
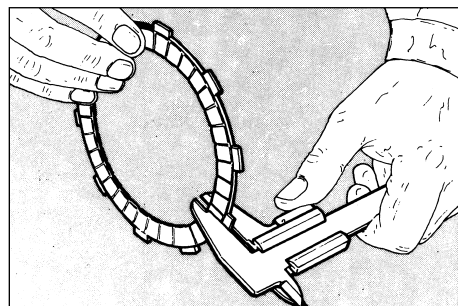
Limite di servizio
2,9 mm.

Controllare, appoggiandolo su di un piano, l'entità della distorsione di ogni disco (guarnito e liscio); utilizzare uno spessimetro.

Limite di servizio: 0,2 mm.

GIOCO SCATOLA FRIZIONE-DISCO D'ATTRITO

STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
0.30-0.50 mm 0.012-0.020 in.	0,6 mm 0.024 in.



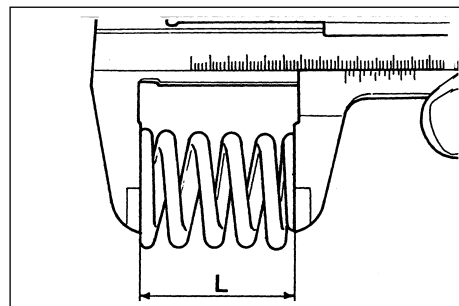
MOLLA FRIZIONE

Misurare la lunghezza libera "L" di ogni molla con un calibro.

"L" molla nuova = 41 mm

Limite di servizio: 39 mm

Sostituire qualsiasi molla che superi il limite di servizio.



GUIDAVALVOLA

Procedere ad un accurato controllo visivo del guidavalvola. Per rilevare l'usura dell'accoppiamento tra guida e valvola è necessario misurare il gioco utilizzando un comparatore a quadrante posizionato in modo da determinare il valore del gioco nelle direzioni "x" e "y", perpendicolari l'una all'altra.

Gioco a nuovo valvola di aspirazione:

0,008-0,035 mm/ 0.00031-0.00138 in.

Limite di servizio: 0,05 mm/ 0.002 in.

Gioco a nuovo valvola di scarico:

0,018-0,045 mm/ 0.0007-0.00177 in.

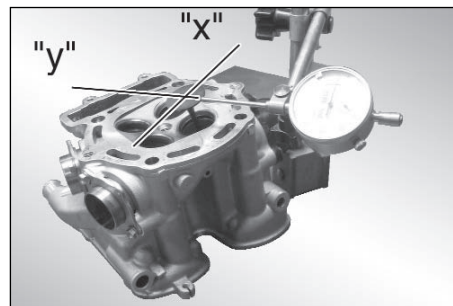
Limite di servizio: 0,08 mm/ 0.003 in.

VALVOLA

Controllare che lo stelo e la superficie di contatto con la sede valvola siano in buone condizioni. Non devono apparire vaiolature, incrinature, deformazioni o tracce di usura. Eseguire poi le seguenti verifiche:

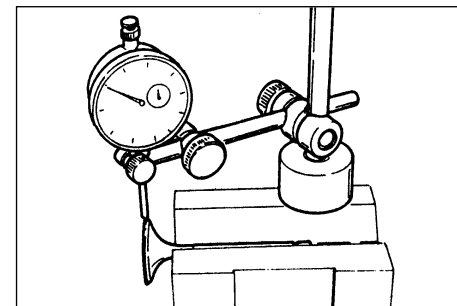
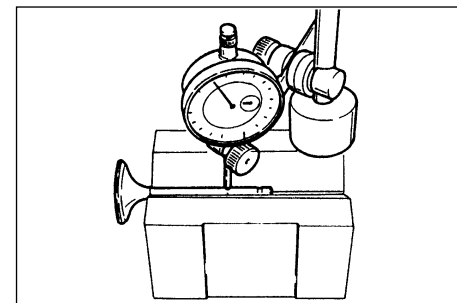
- verificare la deviazione dello stelo valvola appoggiandola su di un riscontro a "V" e misurando l'entità della deformazione con un comparatore.

Limite di servizio: 0,05 mm.



- Verificare la concentricità della testa sistemando un comparatore ad angolo retto con la testa e ruotando la valvola su di un riscontro a "V".

Limite di servizio: 0,03 mm.



MOLLA VALVOLA

L'indebolimento delle molle provoca una diminuzione della potenza erogata dal motore ed è spesso responsabile del rumore e delle vibrazioni provenienti dal meccanismo delle valvole. Controllare la loro lunghezza libera "L". Se il limite di servizio indicato è superato sostituire le molle.

"L" a nuovo = 35 mm (250); 43,4 mm (450-510)

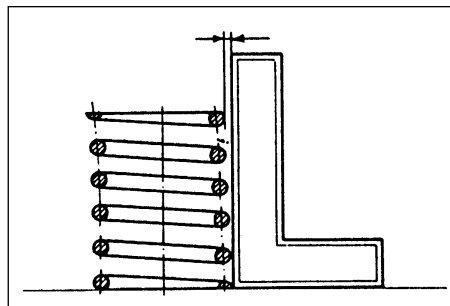
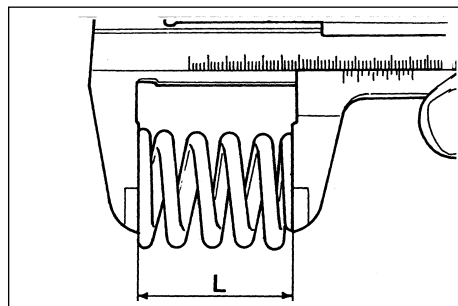
Limite di servizio: 33 mm (250); 41 mm (450-510)

NOTA

Sostituire tutte le molle delle valvole anche se una sola è oltre il limite di servizio.

Controllare l'ortogonalità delle molle valvole.

L'errore non deve superare 1,5 mm per parte.



ALBERO A CAMME

Controllare che le superfici di lavoro degli eccentrici siano prive di striature, solchi, scalini ed ondulazioni.

Inserire l'albero a camme tra due contropunte e con due comparatori verificare la deviazione. Limite di servizio: 0,1 mm.

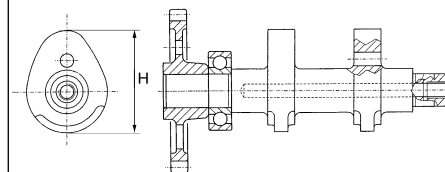
Controllare che le camme siano nelle migliori condizioni, senza solchi o deformazioni.

Altezza "H" delle camme a nuovo

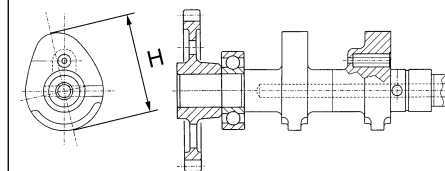
ASPIRAZIONE = 36,57 mm

SCARICO = 35,94 mm

ASPIRAZIONE



SCARICO



REVISIONE RUOTE

Le tabelle sono riportate mostrando i tipi di controllo a cui devono essere sottoposti cerchio e perno ruota.

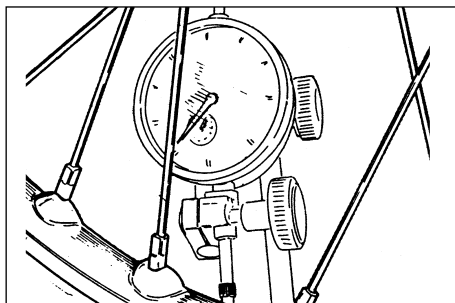
Nota*: se il cerchio è eccessivamente piegato, deve essere sostituito.

DEFORMAZIONI E CERCHIO

	STANDARD	LIMITE MAX.
Sbandamento laterale	meno di 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Eccentricità	meno di 0,8 mm	

RAGGI RUOTA

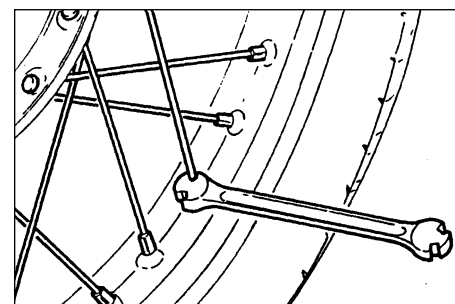
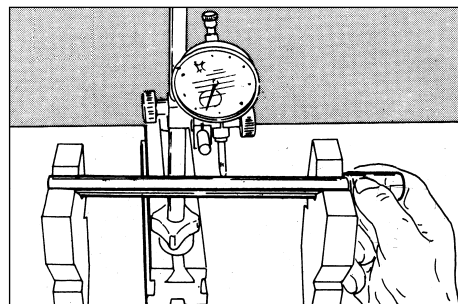
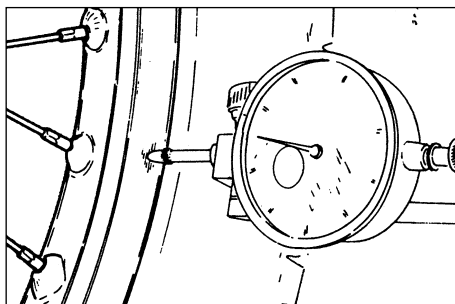
Accertarsi che tutti i nipples siano ben stretti e, se necessario, serrarli nuovamente. Una tensione insufficiente pregiudica la stabilità del motociclo; per effettuare un controllo immediato, è sufficiente battere i raggi con una punta metallica (ad esempio quella di un cacciavite): un suono vivo è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



PIEGATURA PERNO RUOTA

Se il valore della piegatura supera il limite max. consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo.

Se il perno non può essere raddrizzato entro il valore di limite max. prescritto (0,2mm), sostituirlo.



IMPIANTO ACCENSIONE (TC-TE-SMR) IMPIANTO ELETTRICO (TE-SMR)

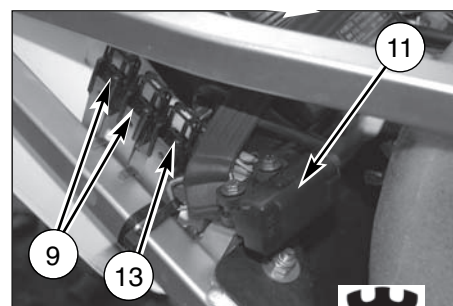
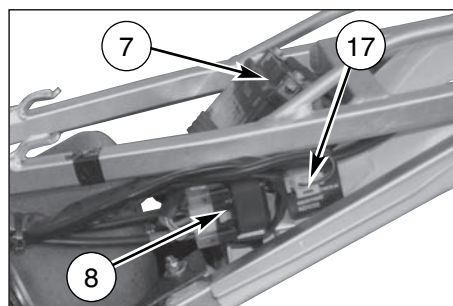
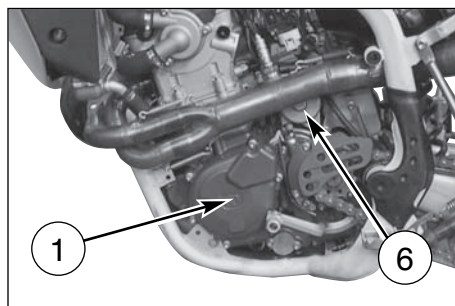
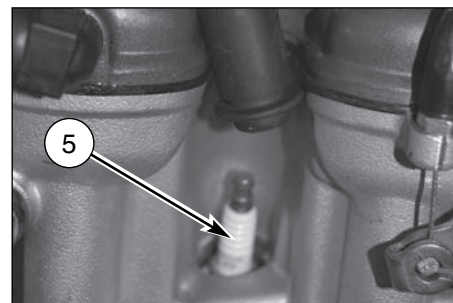
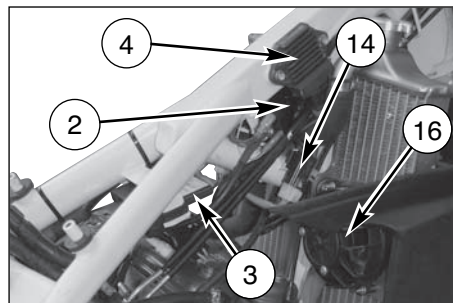
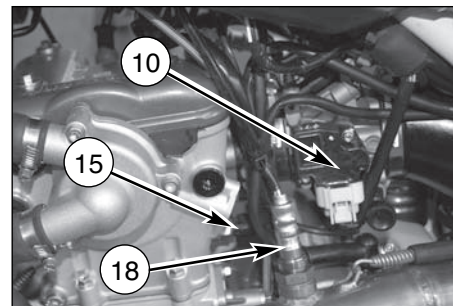
L'impianto di accensione è composto da:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicaratter sinistro;
- Bobina elettronica (2) sotto il serbatoio carburante;
- Centralina elettronica C.D.I. (3) sotto il serbatoio carburante;
- Regolatore di tensione (4) sotto il serbatoio carburante; (TE-SMR);
- Candela accensione (5) sulla destra della testa cilindro;
- Motorino di avviamento da 12V-450W (6) dietro al cilindro motore (TE-SMR);
- Teleruttore avviamento elettrico (8) sotto la sella (TE-SMR);
- Potenzimetro (10) sul corpo farfallato (TE-SMR);

L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi:

- Proiettore con lampada alogena biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione da 12V-3W;
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto da 12V-21W lampada luce di posizione 12V-5W;
- Illuminazione spie 12V-1,2W;
- Indicatori di direzione da 12V-10W;
- Illuminazione strumento 12V-2W;

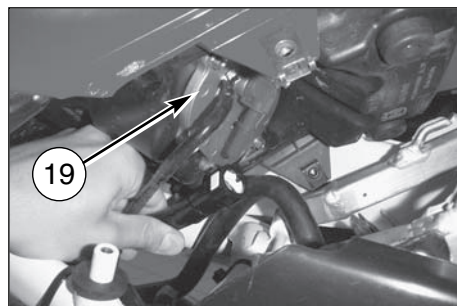
- Due fusibili (9) da 15A ed uno (13) da 20A, sotto il pannello laterale destro;
- Due fusibili da 20A, montati sul teleruttore avviamento elettrico (8);
- Batteria 12V-6Ah (7) sotto la sella.
- Relè (14) per elettroventola, sulla destra del telaio;
- Sensore (15) temperatura refrigerante;
- Elettroventola (16);
- Dispositivo intermittenza lampeggiatori (17);
- Sonda Lambda (18);
- Sensore di caduta (11) (SMR);



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

Legenda colore cavi

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



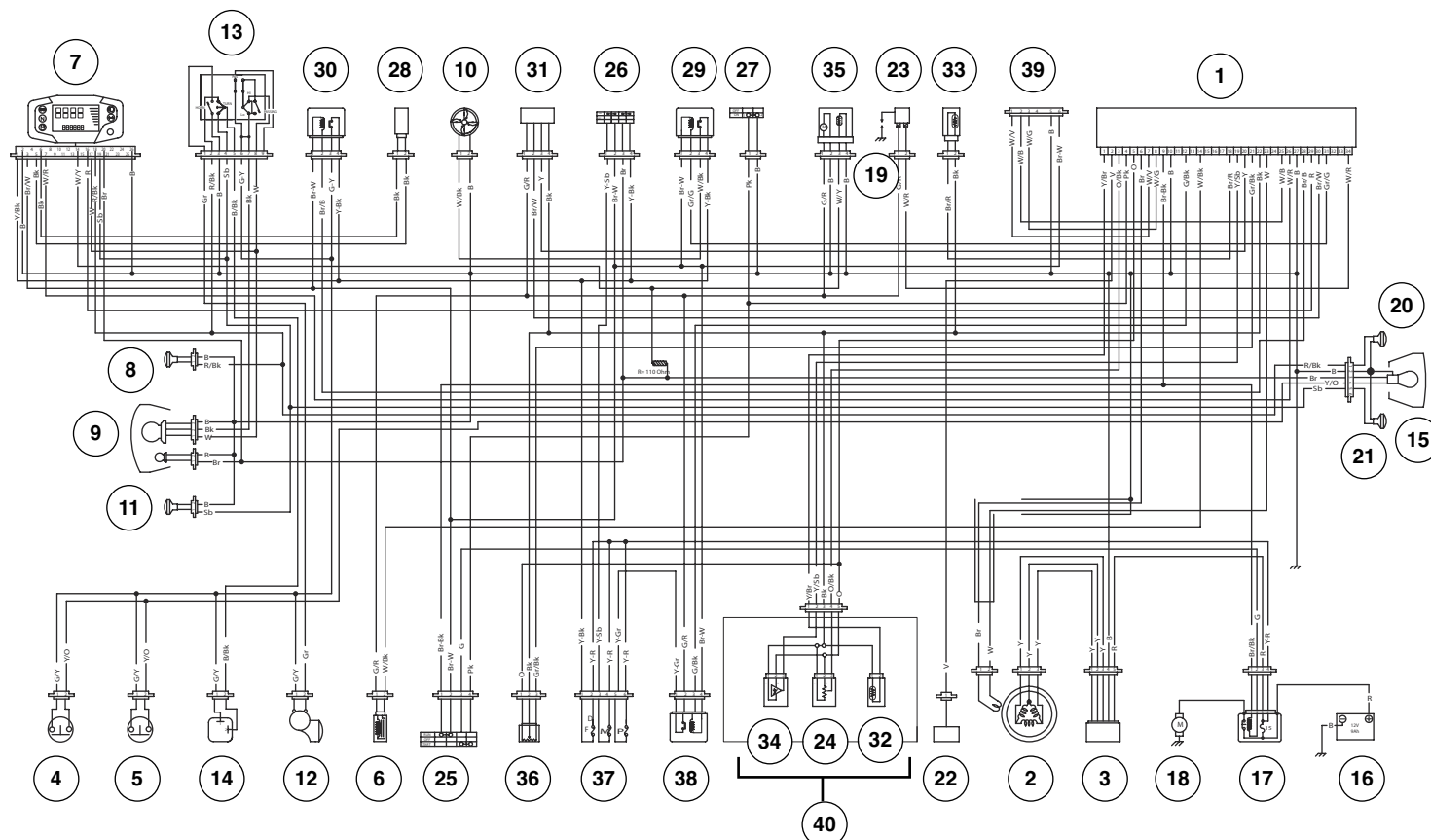
O/Bk	Arancio/Nero
Pk	Rosa
R	Rosso
R/Bk	Rosso/Nero
Sb	Azzurro
V	Viola
W	Bianco
W/B	Bianco/Blu
W/Bk	Bianco/Nero
W/G	Bianco/Verde
W/R	Bianco/Rosso
W/V	Bianco/Viola
W/Y	Bianco/Giallo
Y	Giallo
Y/Bk	Giallo/Nero
Y/Br	Giallo/Marrone
Y/Gr	Giallo/Grigio
Y/O	Giallo/Arancio
Y/Sb	Giallo/Azzurro
Y/R	Giallo/Rosso

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TE -SMR)

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

*: Arresta il motore
in caso di caduta.

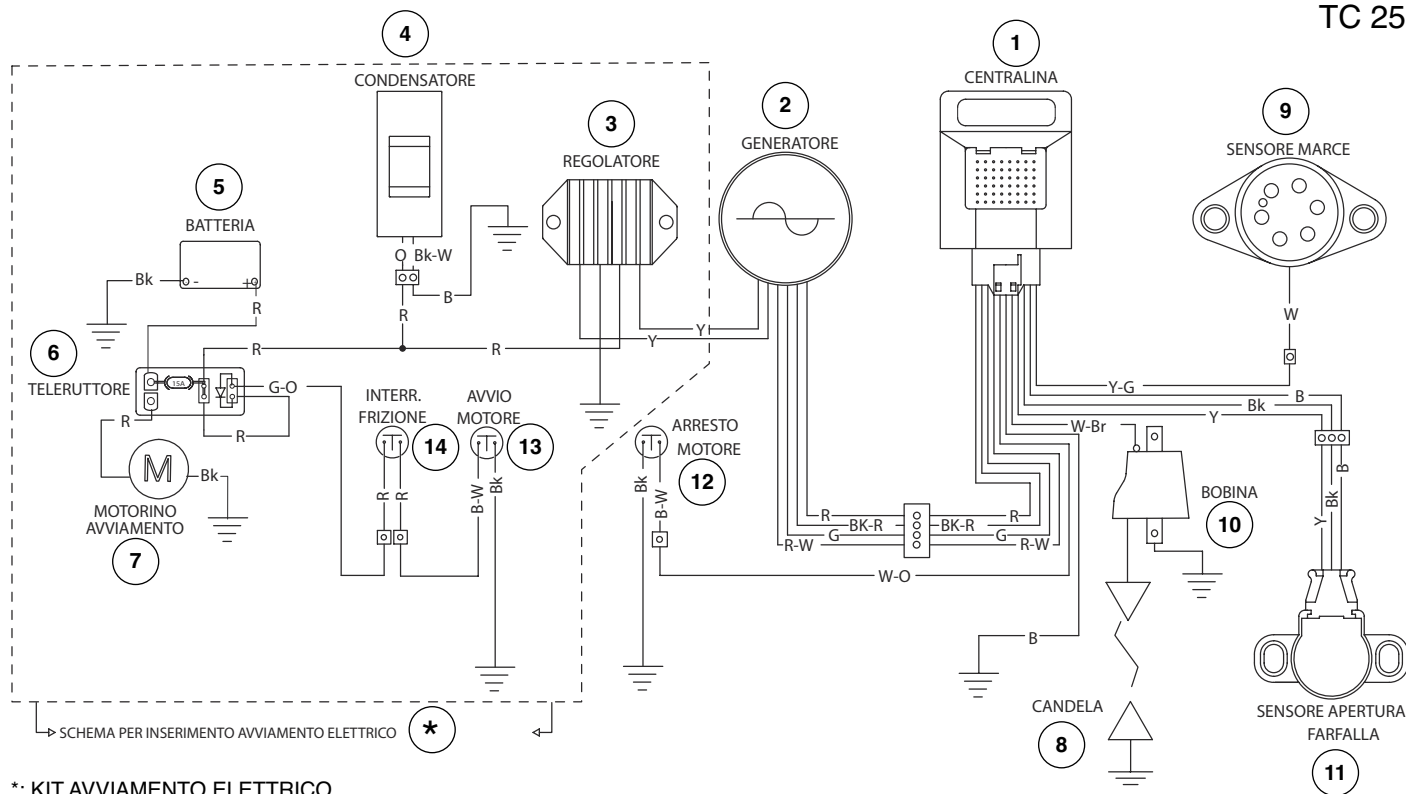
TE-SMR



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

1. Centralina elettronica
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione
4. Condensatore
5. Batteria
6. Teleruttore avviamento elettrico
7. Motorino di avviamento
8. Candela accensione
9. Sensore marce
10. Bobina elettronica
11. Sensore farfalla carburatore
12. Arresto motore
13. Avviamento motore
14. Interruttore frizione

TC 250



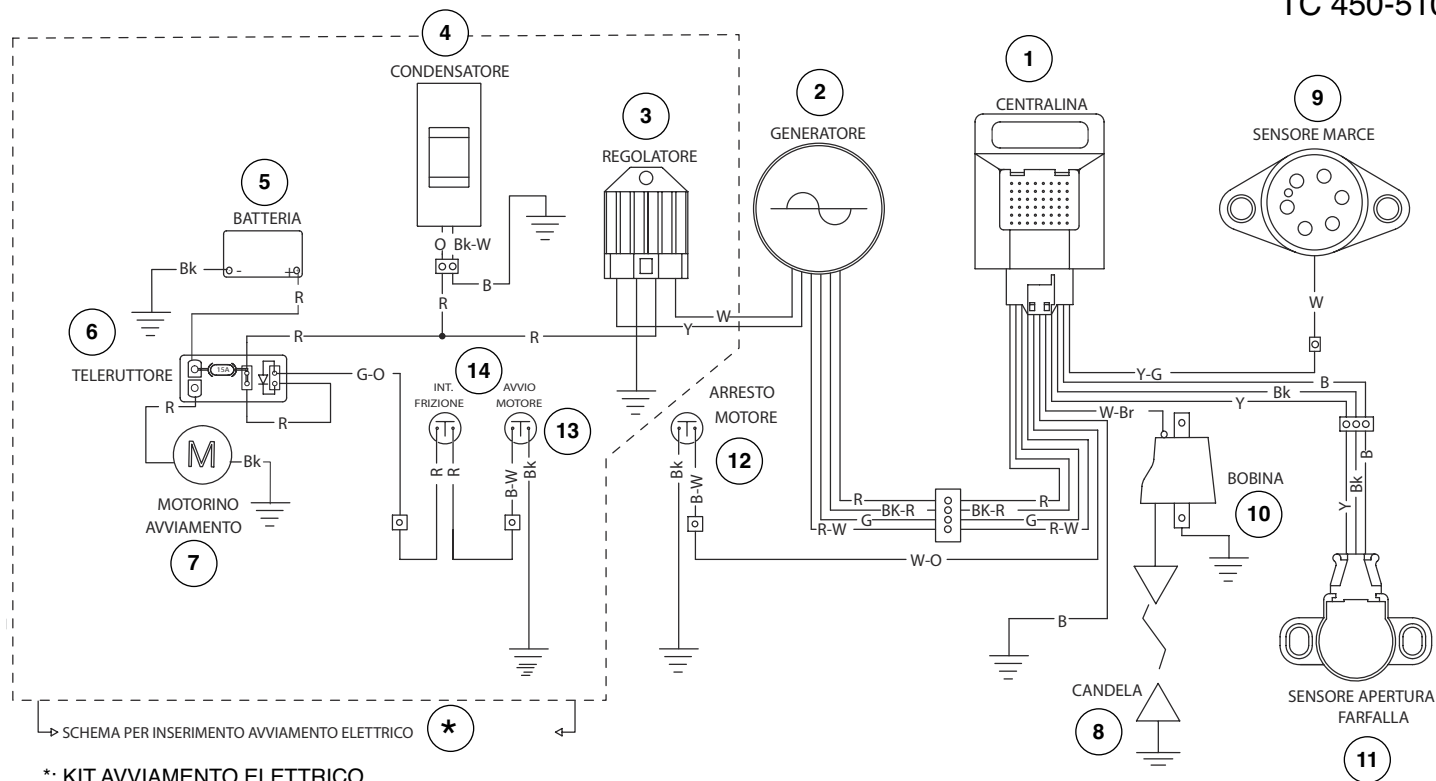
Legenda colore cavi

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

LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TC 450-510)

1. Centralina elettronica
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione
4. Condensatore
5. Batteria
6. Teleruttore avviamento elettrico
7. Motorino di avviamento
8. Candela accensione
9. Sensore marce
10. Bobina elettronica
11. Sensore farfalla carburatore
12. Arresto motore
13. Avviamento motore
14. Interruttore frizione

TC 450-510



BATTERIA

La batteria, di tipo sigillato, non necessita di manutenzione. Qualora si riscontrassero perdite di elettrolita o inconvenienti all'impianto elettrico, rivolgetevi al Concessionario HUSQVARNA.

Nel caso il veicolo debba rimanere inutilizzato per lunghi periodi, si consiglia di scollegare la batteria dall'impianto elettrico e conservarla al riparo dall'umidità.

- Dopo un uso intensivo della batteria, è consigliabile un ciclo di carica lenta (0.6A per 8 ore per batteria 12V-6Ah).
- La ricarica rapida è consigliata solo in situazioni di estrema necessità in quanto si riduce drasticamente la vita degli elementi in piombo (6A per 0.5 ore per batteria 12V-6Ah).

RICARICA BATTERIA

Per accedere alla batteria (2), è necessario:

- rimuovere la sella dopo aver ruotato in senso antiorario il perno posteriore (1) di fissaggio;

- rimuovere per primo il cavo negativo NERO o BLU poi quello positivo ROSSO (in fase di rimontaggio, collegare per primo il cavo positivo ROSSO poi quello negativo NERO o BLU);
- estrarre la batteria (3) dal proprio alloggiamento.

Verificare, con l'ausilio di un voltmetro, che la tensione della stessa non sia inferiore a 12.5V.

In caso contrario, la batteria necessita di un ciclo di ricarica.

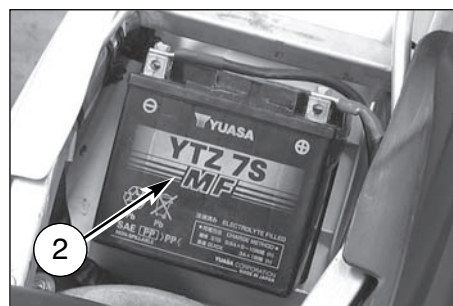
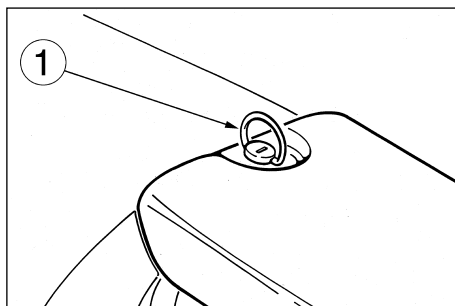
Utilizzando un caricabatteria a tensione costante, collegare per primo il cavo positivo ROSSO al morsetto positivo della batteria poi quello negativo NERO o BLU al morsetto negativo della stessa. Applicare alla tensione costante di 14,4 V una corrente di "x" Ampere come risulta dalla tabella sottostante, in funzione della percentuale di carica in cui si trova la batteria.

La tensione di riposo si regola su un valore costante solo dopo alcune ore, pertanto si consiglia di NON misurarla subito dopo aver caricato o scaricato la batteria.

Verificare sempre lo stato di carica della batteria prima di reinstallarla sul veicolo.

La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati.

ATTENZIONE*: La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con pelle, occhi e abiti. Antidoto: ESTERNAMENTE: - Sciacquare con acqua. INTERNAMENTE: - Bevete grandi quantità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesio, uova sbattute o olio vegetale. Chiamate subito un medico. Occhi: sciacquare con acqua per 15 minuti almeno e chiamate un medico.



ATTENZIONE*: Le batterie producono gas esplosivi, date aria quindi quando caricate o usate la batteria in ambienti chiusi. Quando usate un carica-batteria, collegate la batteria al caricatore prima di accenderlo. Questa pratica evita la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria che, potrebbero incendiare i gas contenuti nella batteria.



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



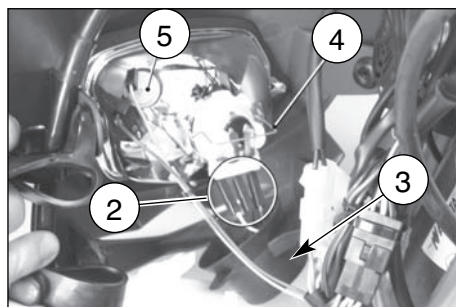
SOSTITUZIONE LAMPADINE PROIETTORE (TE-SMR)

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

- togliere i due elastici (1) di fissaggio e rimuovere il portafaro;
- togliere il connettore (2) della lampada biluce e la cuffia (3) in gomma;
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada.

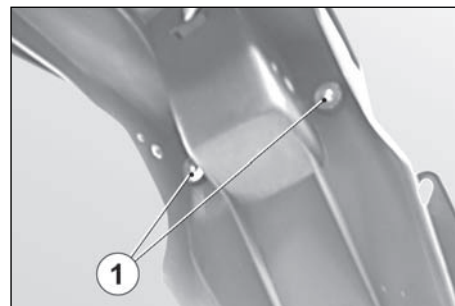
Per sostituire la lampada della luce di posizione (5) è sufficiente sfilarla dalla calotta interna.

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



SOSTITUZIONE LAMPADA FANALE POSTERIORE (TE-SMR)

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



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

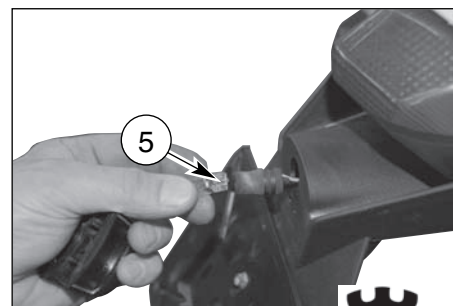
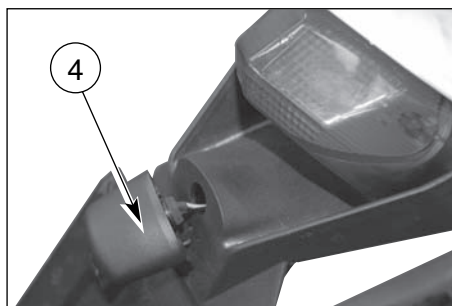
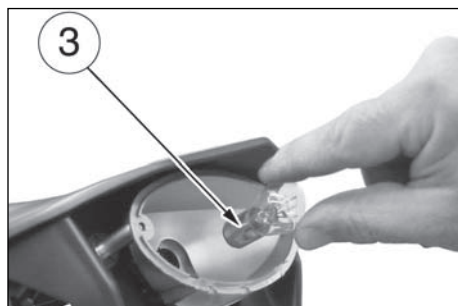
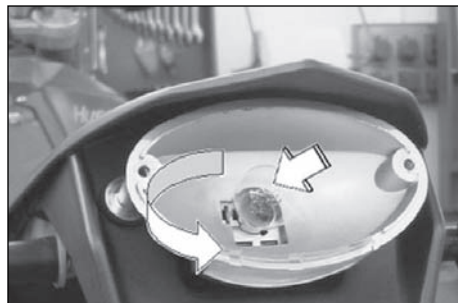
Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

NOTA: fare attenzione a non serrare eccessivamente le viti.

SOSTITUZIONE LAMPADA LUCE TARGA (TE- SMR)

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

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



REGISTRAZIONE FANALE ANTERIORE (TE- SMR)

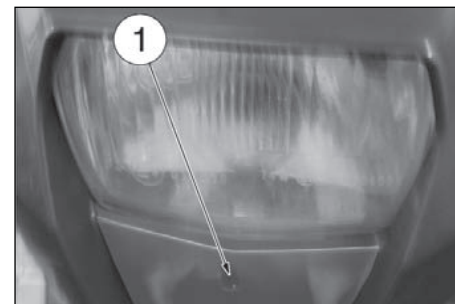
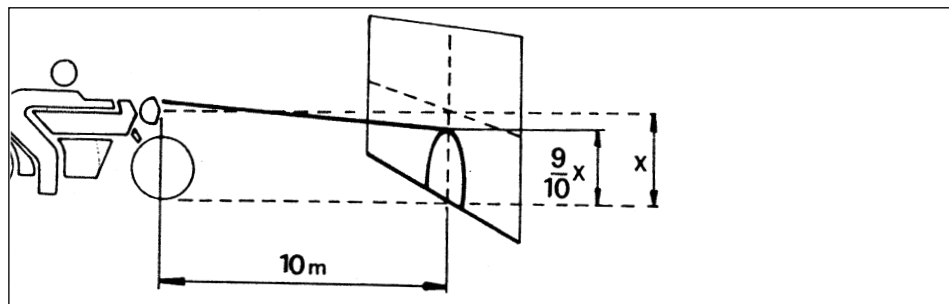
Per controllare se il fanale è orientato nel modo corretto mettere il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale.

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

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.

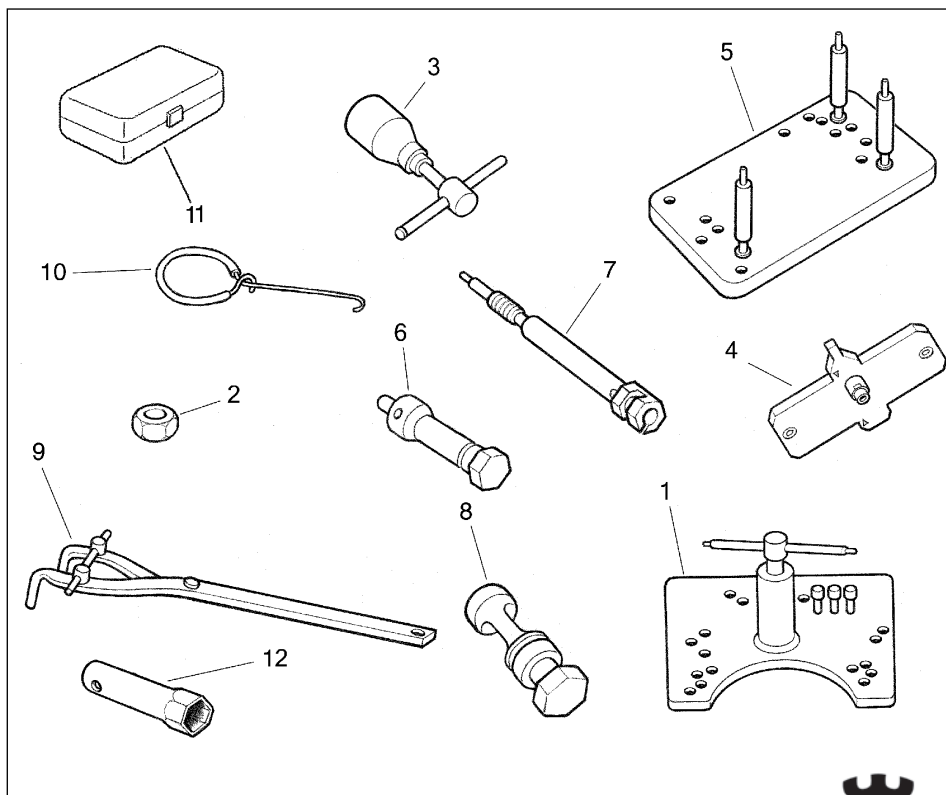
Accendendo la luce abbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a $\frac{9}{10}$ dell'altezza da terra del centro del proiettore.

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



ATTREZZI SPECIALI

1	1517 94702	Estrattore basamento
2	8000 A1580	Protezione alb. motore
3	8000 A1559	Estrattore volano (TC)
3	8000 B0144	Estrattore volano (TE-SMR)
4	8000 A1512	Attrezzo contr. accensione
5	8A00 90622	Supporto per montaggio
6	8000 A5773	Attrezzo mont. semiconi (250: aspirazione e scarico)
6	8A00 A5773	Attrezzo mont. semiconi (450-510: aspirazione)
6	8000 A5773	Attrezzo mont. semiconi (450-510: scarico)
7	8000 A1625	Attrezzo portacomparatore
8	8000 A1579	Attrezzo smont. semiconi
9	8000 79015	Chiave di fermo mozzo frizione
10	1519 84701	Gancio per molle
11	8000 A9634	Kit software diagnosi (TE-SMR)
12	8000 95749	Chiave candela



COPPIE DI SERRAGGIO

MOTORE

± 5%

Applicazione	Filettatura		
Vite fiss. cappello albero a camme	M6x1	12 Nm	1,2 Kgm
Tappo perno bilanciare	M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm	2,55 Kgm
Vite fiss. coperchio testa	M6x1	8 Nm	0,8 Kgm
Dado fiss. testa	M8x1,25	15 Nm	1,5 Kgm
Dado fiss. testa e cilindro	M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°	3,8 Nm+90°
Vite fiss. tubo olio sulla testa cilindro	M10x1	15 Nm	1,5 Kgm
Tappo foro olio su perno di biella	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Dado fiss. ingr. conduttore trasm. primaria	M18x1,25 (+LOCTITE 243)	180 Nm	18 Kgm
Vite fiss. disco centrifugo su albero a camme	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
ASPIRAZIONE			
Vite fiss. pattino catena distribuzione	M8x1,25	12 Nm	1,23 Kgm
Vite fiss. piastrine ritengo cuscinetti basamento	M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm	1,1 Kgm
Tappo scarico olio motore	M16x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Tappo filtro olio motore	M14x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Vite fiss. coperchio filtro olio	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. cornetto carburatore (TC)	M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm	0,3 Kgm
Dado fiss. alternatore	M12x1	75 Nm	7,65 Kgm
Vite fiss. statore	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm	0,8 Kgm
Candela accensione	M10x1	10+12 Nm	0,98+1,23 Kgm
Vite fiss. pick-up	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm	0,6 Kgm
Dado fiss. mozzo e campana frizione	M18x1	75 Nm	7,6 Kgm
Vite fiss. piastra ritengo ingranaggi avviamento	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Vite fiss. tamburo selettore	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Vite fiss. saltarello e piastra comando cambio	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Vite fiss. segnalatore marce	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Dado fiss. girante pompa acqua	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm	0,4 Kgm
Vite fiss. corpo pompa acqua	M6x1 (+LOCTITE 542)	8 Nm	0,8 Kgm
Vite fiss. piastrina anello di tenuta per pignone uscita cambio	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm

MOTOTELAIO

± 5%

Applicazione	Filettatura		
Vite fiss. inferiore telaio posteriore	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vite fiss. protezione motore	M6x1	14,7 Nm	1,5 Kgm
Vite fiss. rullo catena	M8x1,25	26,95 Nm	2,75 Kgm
Vite fiss. cavalletto laterale	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	11,75 Nm	1,2 Kgm
Vite fiss. superiore telaio posteriore	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vite fiss. telaio-piastra motore	M8x1,25 (+LOCTITE 270)	35,3 Nm	3,6 Kgm
Vite fiss. inferiore motore	M8x1,25	35,3 Nm	3,6 Kgm
Vite fiss. cavallotti frizione e freno anteriore	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Vite fiss. supporti comando gas	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Vite fiss. superiore tubazione freno anteriore (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Vite fiss. superiore tubazione freno anteriore (TC)	M10x1	24,7 Nm	2,5 Kgm
Vite fiss. pedale freno posteriore	M10x1,25 (+LOCTITE 243)	41,65 Nm	4,25 Kgm
Vite fiss. pompa freno posteriore	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. piastrina pompa freno anteriore (SMR)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. serbatoio liquido freno posteriore	M6x1	2,45 Nm	0,25 Kgm
Interruttore stop posteriore (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Vite fiss. connettore interruttore stop anteriore (SMR)	M2x0,4	0,8 Nm	0,1 Kgm
Vite fiss. camma pedale freno posteriore	M6x1	14,7 Nm	1,4 Kgm
Vite fiss. piastrina guidatubazione freno anteriore	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. tappo serbatoio freno anteriore (SMR)	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Vite fiss. gambe forcella	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Vite fiss. perno ruota anteriore	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Ghiera registro cuscinetti di sterzo	M25x1	3,45 Nm	0,35 Kgm
Dado perno di sterzo	M24x1	83,3 Nm	8,5 Kgm
Vite fiss. morsetto superiore manubrio	M8x1,25	28,4 Nm	2,9 Kgm
Vite fiss. supporto manubrio	M10x1,5	21,1 Nm	2,15 Kgm
Vite fiss. protezioni steli forcella	M5x0,8	7,85 Nm	0,8 Kgm
Vite fiss. anelli protezioni steli forcella	M5x0,8	2,45 Nm	0,25 Kgm
Dado fiss. perno forcellone	M16x1,5 (+LOCTITE 243)	122,5 Nm	12,5 Kgm
Dado fiss. bilanciare-forcellone	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm

COPPIE DI SERRAGGIO

MOTOTELAIO

± 5%

Applicazione	Filettatura		
Dado fiss. tirante-bilanciere	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Dado fiss. telaio-tirante	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Ingrassatore	M6x1	2,95 Nm	0,3 Kgm
Vite fiss. ammortizzatore-telaio	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Vite fiss. bilanciere- telaio	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Vite fiss. guidacatena-forcellone (TE-SMR)	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Vite fiss. anteriore guidacatena-forcellone (TC)	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. posteriore guidacatena-forcellone (TC)	M6x1 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. staffa-guidacatena (TE-SMR)	M6x1 (+LOCTITE 243)	2 Nm	0,2 Kgm
Vite fiss. inf. pattino catena e passatubazione freno posteriore	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Vite fiss. post. pattino catena e passatubazione freno posteriore (TC)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Vite fiss. copricatena (TE-SMR)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Dado fiss. tendicatena	M8x1,25	4,4 Nm	0,45 Kgm
Vite fiss. spoiler a serbatoio	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. superiore portanumero anteriore (TC)	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. inferiore portanumero anteriore (TC)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. protezione ammortizzatore	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. anteriore parafrangente posteriore	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. posteriore parafrangente posteriore	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. parafrangente anteriore	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. protezione radiatore	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. pannello laterale	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. portatarga	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Dado fiss. catadiottro posteriore	M4x0,7	1,9 Nm	0,2 Kgm
Vite fiss. anello passatubazione freno al cupolino	ø 3,5	1,9 Nm	0,2 Kgm
Vite fiss. indicatori direzione	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vite fiss. gruppo ottico anteriore	ø 3,9	1,45 Nm	0,15 Kgm
Vite fiss. cavi teleruttore	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. tampone anteriore serbatoio carburante	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm

MOTOTELAIO

± 5%

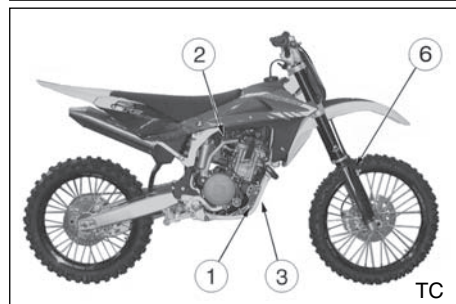
Applicazione	Filettatura		
Vite fiss. rubinetto serbatoio carburante	ø5,5	2,45 Nm	0,25 Kgm
Vite fiss. posteriore serbatoio carburante	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vite fiss. anteriore scatola filtro	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Dado fiss. flangia scatola filtro	M5x0,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Vite fiss. pinza freno	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vite fiss. inferiore tubazioni freni	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Vite fiss. perno ruota anteriore (SMR)	M10x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Vite fiss. pinza freno	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vite fiss. piastra pinza freno alla forcella (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vite fiss. perno ruota anteriore (TE-TC)	M20x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Vite fiss. disco freno anteriore (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Vite fiss. disco freno anteriore (SMR)	M8x1,25	34,7 Nm	3,54 Kgm
Vite fiss. disco freno posteriore (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Nipplo per raggio ruota anteriore	M4,07x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Nipplo per raggio ruota posteriore	M4,5x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Dado fiss. corona	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	34,3 Nm	3,5 Kgm
Dado perno ruota posteriore	M20x1,5	142,1 Nm	14,5 Kgm
Vite fiss. coperchio pignone cambio al carter sinistro	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Vite fiss. silenziatore di scarico	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Vite fiss. tubi di scarico alla testa cilindro	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Vite fiss. strumento	ø4,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Vite fiss. radiatore	M6x1	7 Nm	0,72 Kgm



KIT

N. Codice	DENOMINAZIONE
1 8000 A1320	Kit protezione carter destro (TE-TC)
2 8000 A4295	Kit carburatore KEIHIN 37 (TC 250)
2 8000 A4296	Kit carburatore KEIHIN 41 (TC 450/510)
2A 80A0 A6211	Kit paramani (TE)
3 8000 B0157	Paramotore (TE-TC)
4 8000 B0152	Kit compl. poggiatesta (TE-SMR)
5 8000 B0150	Kit indicatori di direzione
6 8000 A6441	Kit gancio per la fase di partenza della gara (TC)

*: Non per USA/CDN



PARTI OPTIONAL (TE)

1- Gruppo anelli di tenuta motore (250) 8000 80373
 Gruppo anelli di tenuta motore (450-510) 8000 80364

2- Corona posteriore

8A00 96837 (Z=47) &
 8800 96837 (Z=48)
 8C00 96837 (Z=49)
 8D00 96837 (Z=50) §

3- Pignone uscita cambio

8000 63827 (Z=12)
 8000 63828 (Z=13) *
 8000 63829 (Z=14)
 8000 63830 (Z=15)

4- Manuale di officina 8000 80148

5- Olio forcella (lattina da 1000 cm³) 8000 80260

6- Olio ammortizzatore
 (lattina da 500 cm³) 8000 88231

7- Kit molla forcella+distanziale * (K=4,5 N/mm) *

8- Molla ammortizzatore (K=5,4 Kg/mm) §

Molla ammortizzatore (K=5,6 Kg/mm) &

9- Catalogo ricambi 8000 80149

10- Olio freni (lattina da 250 cm³) 8000 71445

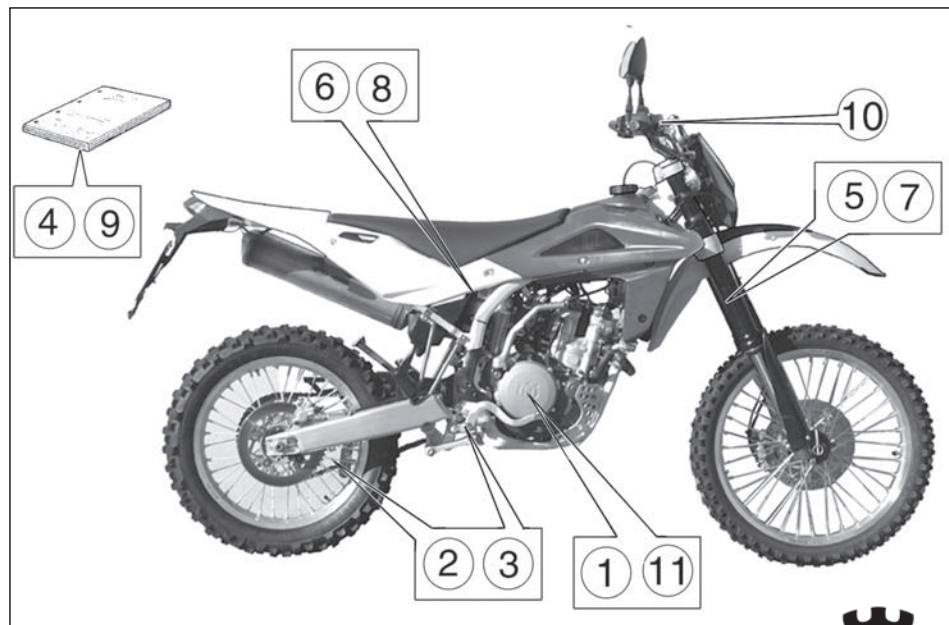
11- Gruppo guarnizioni motore (250) 8000 A5755

Gruppo guarnizioni motore (450-510) 8000 A5982

*: DI SERIE

§: DI SERIE su 250

&: DI SERIE su 450-510



PARTI OPTIONAL (TC)

1- Gruppo anelli di tenuta motore (250) 8000 A5735
 Gruppo anelli di tenuta motore (450-510) 8000 A5736

2. Manuale di officina 8000 B0148

3. Corona posteriore
 8A00 96837 (Z=47) @
 8B00 96837 (Z=48)
 8C00 96837 (Z=49)
 8D00 96837 (Z=50) §,&

4. Pignone uscita cambio
 8000 63827 (Z=12) §
 8000 63828 (Z=13)
 8000 63829 (Z=14) &,@
 8000 63830 (Z=15)

5. Gruppo guarnizioni motore (250) 8000 A5755
 Gruppo guarnizioni motore (450-510) 8000 A5982

6. Olio forcella
 (lattina da 1000 cm³) 8000 80260

8- Kit molla forcella+distanziale
 (K=4,8 N/mm) §
 (K=5 N/mm) &,@

9- Molla ammortizzatore
 (K=5,4 Kg/mm) §
 (K=5,6 Kg/mm) &,@

10. Catalogo ricambi 8000 B0149

11. Olio freni (lattina da 250 cm³) 8000 71445

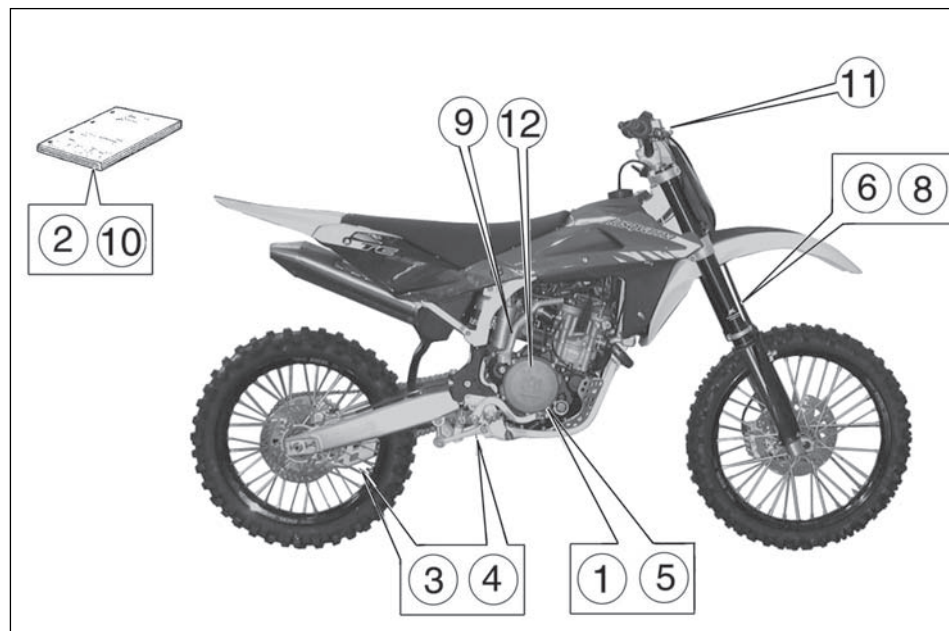
12. Kit avviamento elettrico 8000 B0455

*: DI SERIE

§: DI SERIE su 250

&: DI SERIE su 450

@: DI SERIE su 510



PARTI OPTIONAL (SMR)

1- Gruppo anelli di tenuta motore 8000 B0364

2- Corona posteriore

8000 A4859 (Z=42) *

8A00 A4859 (Z=43)

8800 A4859 (Z=44)

8G00 96837 (Z=45)

3- Pignone uscita cambio

8000 63829 (Z=14) *

4- Manuale di officina

8000 B0148

5- Olio forcella (lattina da 1000 cm³)

8000 80260

6- Olio ammortizzatore
(lattina da 500 cm³)

8000 88231

7- Kit molla forcella+distanziale
(K=5 N/mm)

8000 98803 *

8- Molla ammortizzatore
(K=6,4 Kg/mm)

8000 98520 *

9- Catalogo ricambi

8000 B0149

10- Olio freni (lattina da 250 cm³)

8000 71445

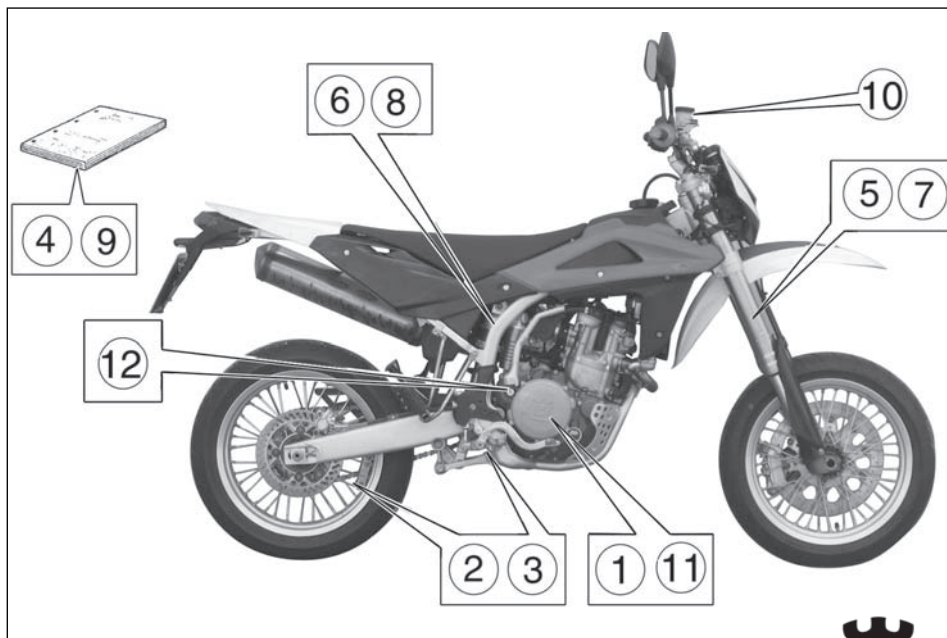
11- Gruppo guarnizioni motore

8000 A5982

12- Kit avviamento a pedale

8000 B0591

*: DI SERIE



APPENDICE

VERIFICHE DOPO LA GARA

Dopo la gara, pulire il motociclo come sottoportato poi ispezionare il veicolo ponendo particolare attenzione ai punti indicati nella Tabella

“MANUTENZIONE” (Appendice A) come filtro aria, carburatore, freni etc. Effettuare una lubrificazione generale ed eventualmente le registrazioni necessarie.

INATTIVITA' PROLUNGATA (TC)

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

- Pulire completamente il motociclo.
- Riempire il serbatoio con carburante miscelato ad uno stabilizzatore DOPO aver effettuato l'operazione sottoportata: porre la tubazione (1) in una bacinella, allentare la vite di scarico (2) posta nella parte inferiore della vaschetta e serrarla nuovamente una volta eliminato il carburante.

ATTENZIONE

Non disperdere il carburante eliminato nell'ambiente e far girare il motore all'aria aperta, non in ambienti chiusi.

- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

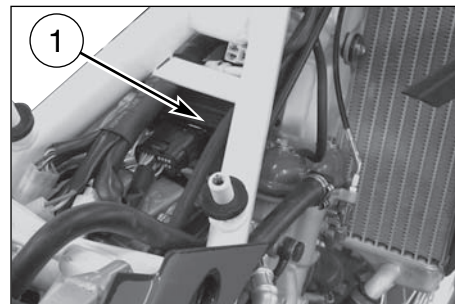
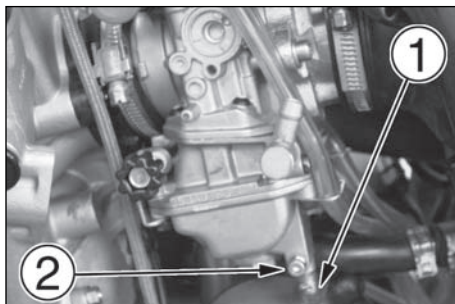
- Accertarsi che la candela sia serrata.
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter (pagina 29).
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione “Controlli e Registrazioni” (Appendice A).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione “Lubrificazione” (Appendice A).

PULIZIA

Premesso che, prima del lavaggio del motociclo, è necessario proteggere opportunamente dall'acqua le seguenti parti:

- a) Apertura posteriore dello scarico;
- b) Leve frizione e freno anteriore, manopole, commutatori sul manubrio;
- c) Aspirazione filtro aria;
- d) Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote;
- e) Leveraggi sospensione posteriore,

è necessario EVITARE ASSOLUTAMENTE CHE GETTI D'ACQUA O D'ARIA AD ALTA PRESSIONE vengano a contatto con le PARTI ELETTRICHE e con quelle dell'IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE, specialmente la centralina elettronica (1) ed il gruppo sensori M.A.Q.S. (2) (pag 97).



1) Preparazione per il lavaggio

Prima del lavaggio, prendere le seguenti precauzioni per impedire che l'acqua entri a contatto con le seguenti parti:

- Apertura posteriore dello scarico:
- Coprire con una busta in plastica fissandola con fascette in gomma
- Leve frizione e freno anteriore, manopole, pulsante arresto motore:
- Coprire con una busta in plastica
- Aspirazione filtro aria:
- Chiudere l'apertura con del nastro o dei panni puliti

2) Dove porre particolare attenzione

Non spruzzare acqua a pressione elevata vicino alle seguenti parti:

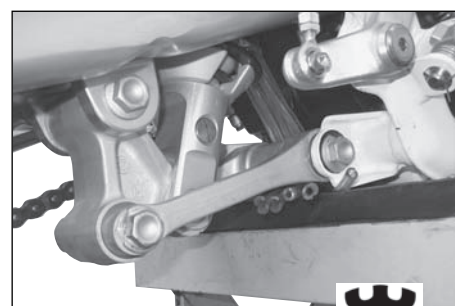
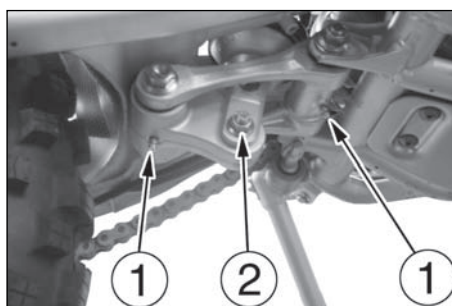
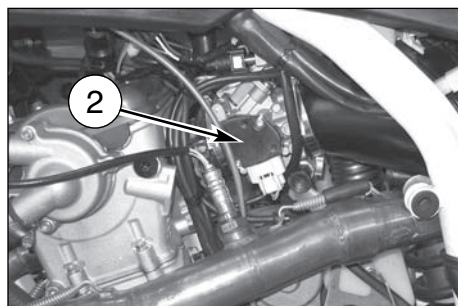
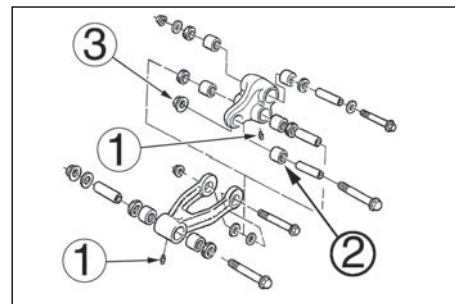
- Filtro aria
- Sotto il serbatoio carburante
Se l'acqua entra nella bobina o nella pipetta candela, il motore non partirà e sarà necessario asciugare tutte le parti bagnate
- Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote.
- Leveraggi sospensione posteriore.

3) Dopo il lavaggio

- Togliere le buste in plastica e liberare l'apertura dell'aspirazione filtro aria.
- Lubrificare i punti riportati nella "tabella di manutenzione" (Appendice A).
- Effettuare un breve riscaldamento del motore
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

ATTENZIONE* : Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.

Ad ogni rimozione degli ingrassatori (1) per lubrificare le gabbie a rulli dei leveraggi della sospensione posteriore, è necessario lubrificare anche la gabbia a rulli (2) sul fissaggio inferiore dell'ammortizzatore dopo aver rimosso il dado (3) e lo spinotto.



❄❄ : presente solo su alcuni modelli

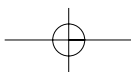
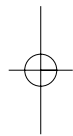
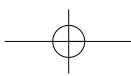
INDICE ALFABETICO

	Pagina
A	
Accensione	8
Accoppiamenti di montaggio motore	68
Arresto del motociclo	28
Arresto del motore	28
Attrezzi speciali	89
Avviamento motore (TC)	24
Avviamento motore (TE-SMR)	22
B	
Bloccasterzo	18
Batteria	84
C	
Candela accensione	8
Carburante	12
Carburatore	8
Catena trasmissione secondaria	8
Cavalletto laterale	12
Comando cambio	20
Comando freno anteriore	18
Comando freno posteriore	20
Comando frizione	19
Comando gas	18
Commutatore sul manubrio	19
Componenti elettrici	77
Controlli durante il rodaggio	21
Controlli preliminari	21
Controllo candela	33
Controllo filtro aria	37
Controllo livello fluido freno ant.	39
Controllo livello fluido freno post.	41
Controllo livello fluido frizione	41
Controllo livello olio	29
Controllo livello refrigerante	30
Controllo usura catena, pignone, corona	50
Corona posteriore	8
D	
Decompressore manuale	23

F	
Forcella anteriore	9
Freni	55
Frizione	8
I	
Inattività prolungata	96
Iniezione	11
L	
Liquido di raffreddamento	10
Livello olio forcella	45
Lubrificazione catena	50
Lubrificazione motore	10
M	
Modifica posizione manubrio	46
Montaggio pastiglie freno	57
N	
Numero identificazione motociclo	5
P	
Piegatura perno ruota	76
Pignone uscita cambio	8
Pneumatici	9, 55
Premessa importante	3
Pulizia disco freno	59
Pulizia filtro aria	37
Pulizia generale	96
Pulizia pastiglie	57
R	
Raggi ruota	76
Registrazione carburatore	32
Registraz. catena trasm. second.	49
Registraz. fanale anteriore	88
Registraz. freno idraulico ammort.	48
Registraz. frizione	41
Registrazione minimo	32
Registraz. precarico molla ammort.	47
Regolatore di tensione	33
Regolazione cavo comando gas	31

Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista	43
Regolazione forcella	44
Regolazione gioco cuscinetti di sterzo	38
Regolazione gioco valvole	34
Regolaz. leva comando freno ant.	39
Regolaz. posizione pedale freno post.	40
Revisione ruote	76
Riempimento impianti frenanti	60
Rimozione serbatoio	
Rodaggio	21
Rubinetto carburante	11
Ruote	9, 52
S	
Schema elettrico	79, 81, 83
Starfallamento disco freno	58
Silenziatore di scarico	67
Smontaggio pastiglie freno	56
Smontaggio dei particolari	3
Smontaggio ruota anteriore	52
Smontaggio ruota posteriore	54
Sostituzione fluido freni	59
Sostituzione lampadine proiettore	86
Sostituzione lampada fanale posteriore	86
Sostituzione lampada luce targa	87
Sostituzione olio, pulizia filtri	29
Sostituzione refrigerante	30
Spurgo frizione idraulica	42
Spie	14
Spurgo impianto frenante anteriore	62-64
Spurgo impianto frenante posteriore	65
Starter carburatore	13
Strumento digitale	14
U	
Ubicazione comandi	7
Usura disco freno	58
Usura pastiglie freno	56
V	
Verifiche dopo la gara	96





ENGLISH



PRESENTATION

Welcome to the Husqvarna motorcycling Family!

Your new Husqvarna motorcycle is designed and manufactured to be the finest in its field.

The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.

Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance. Information covering repair of major units such as engine, transmission, etc. is provided in the Husqvarna Service Manual. The information concerning details or main work of repair or maintenance are described in the Husqvarna Service Manual. This manual is available upon request by stating the code number set on pages 95, 96, 97, 98. Work of this kind requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment.

Your Husqvarna dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

This "Owner's Manual" and the "Purchase Registration Booklet" are parts and parcels of the motorcycle, hence, they have to remain with the motorcycle even when sold to another user. This "Owner's Manual" and the "Purchase Registration Booklet" are parts and parcels of the motorcycle, hence, they have to remain with the motorcycle even when sold to another user.

This motorcycle uses components designed thanks to systems and state of the art technologies which are thereafter tested in competition.

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

IMPORTANT NOTICES

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

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

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



MOTOCROSS



ENDURO



SUPERMOTARD



IMPORTANT

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

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

This motorcycles was not designed for long trips with the engine always at maximum rpm as can occur whilst travelling on roads or highways. Long trips at full throttle can cause severe damage to the engine. This motorcycles is setup for competition use and therefore guarantees maximum performance with the rider alone. It is thereby not recommended to use the vehicle on circuits or off-road with a passenger.

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

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

In order to maintain the vehicle's "Guarantee of Functionality", the client must follow the maintenance program indicated in the user's manual by carrying out maintenance checks at authorized HUSQVARNA dealers. The cost for substitut-

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

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

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceded by the following words:

Warning*: Indicates a possibility of severe personal injury or loss of life if instructions are not followed.

Caution*: Indicates a possibility of personal injury or equipment damage if instructions are not followed.

Note*: Gives helpful information.

Parts Replacement

When parts replacement is required, use only Husqvarna ORIGINAL parts.

Warning*: After an upset, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious crash.

Warning*: Never attempt to start or operate your motorcycle unless you are wearing appropriate protective clothing. Always wear a motorcycle helmet, motorcycle boots, gloves, goggles and other appropriate protective clothing.

Warning*: This motorcycle is a state of the art competition bike. Do not attempt to start or ride this motorcycle until you have received expert instruction and are in excellent physical condition.

PRECAUTIONS FOR CHILDREN WARNING

- Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged. Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to topple over, with subsequent risk of serious harm to people or children.
- To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.
- Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious burns.



IDENTIFICATION DATA

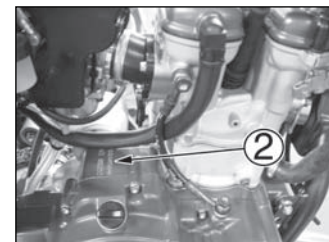
The engine number is printed on the upper side of the engine case, whereas the frame number is printed on the steering tube.

Always state the number stamped on the frame (and write it on this booklet), when placing orders for spare parts, or when asking for information on your motorcycle.

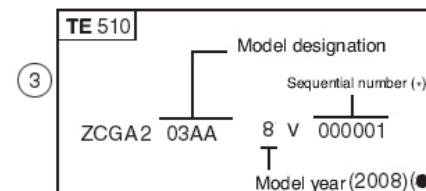
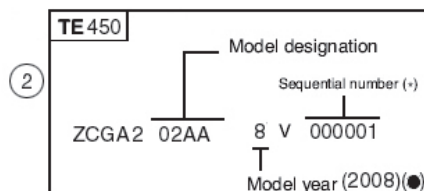
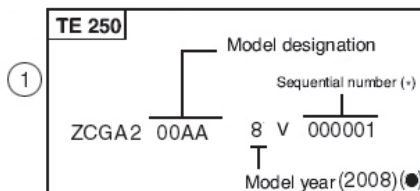
FRAME NUMBER

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

The full 17 digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering head tube (R.H. side).



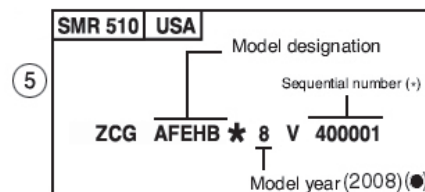
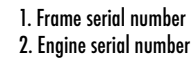
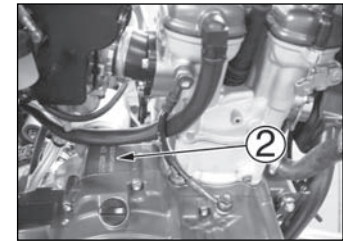
1. Frame serial number
2. Engine serial number



(*): Progressiv nr.

(!): Year of the model

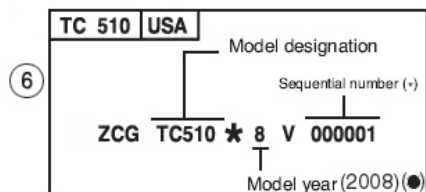
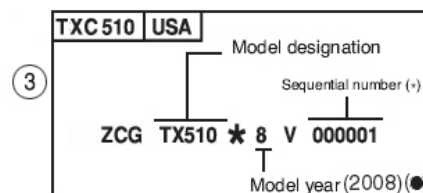
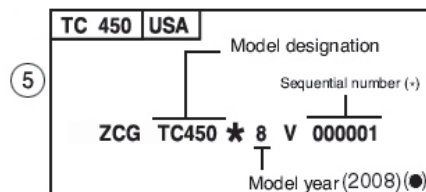
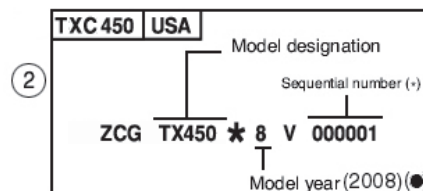
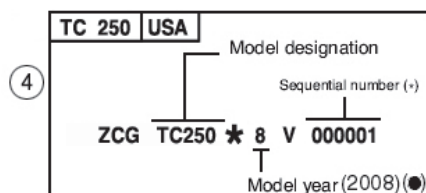
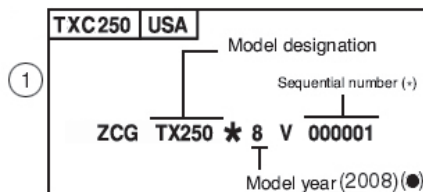




6

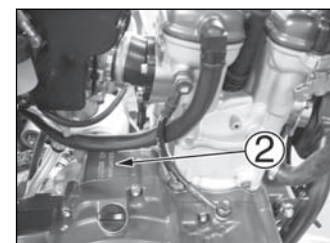
VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

The full 17 digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering head tube (R.H. side).



(*) : Progressiv nr.

(!) : Year of the model



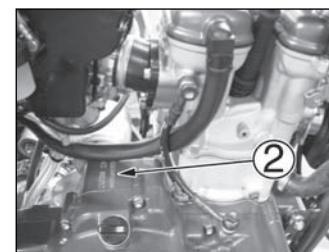
1. Frame serial number
2. Engine serial number

EN

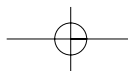


The full 17 digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering head tube (R.H. side).

(I): Year of the model

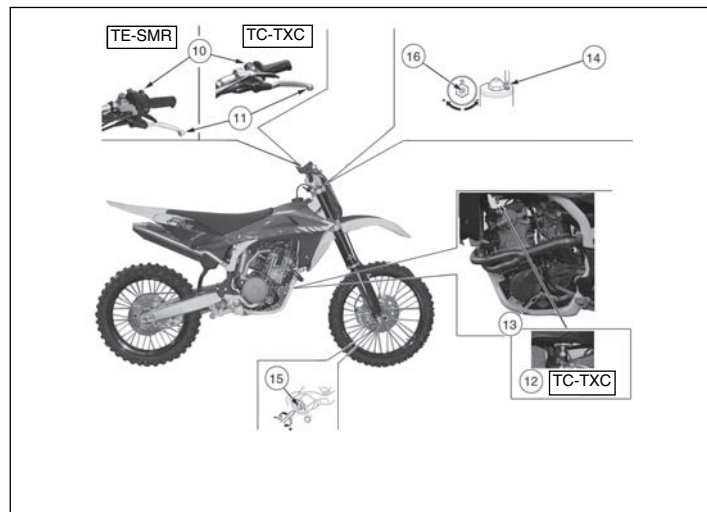
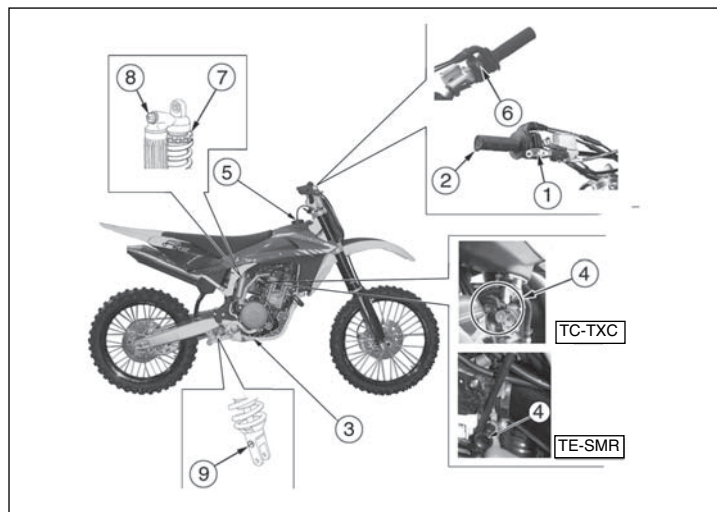


1. Frame serial number
2. Engine serial number

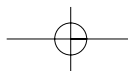


Control location

1. Front brake lever
2. Throttle grip
3. Rear brake control pedal
4. Choke (L.H. side)
5. Fuel tank filler cap
6. R.H. commutator (engine electric start)
7. Rear shock absorber spring preload adjustment
8. Rear shock absorber compression damper adjustment (low and high damping speeds)
9. Rear shock absorber extension damper adjustment
10. L.H. commutator (TE, SMR)
10. Engine stop button (TC-TXC)
11. Clutch control lever
12. Fuel cock (TC-TXC)
13. Gearbox control pedal
14. Air bleeding screw on front fork leg
15. Compression damper adjustment (front fork leg bottom side)
16. Extension damper adjustment (front fork leg top side)



10



FINAL RATIOS

1st gear (TE-TXC 250)	28,205
1st gear (TE-TXC 450-510)	19,806
1st gear (TC 250)	26,055
1st gear (TC 450)	18,261
1st gear (TC 510)	17,159
1st gear (SMR 450-510)	16,435
2nd gear (TE-TXC 250)	22,721
2nd gear (TE-TXC 450-510)	15,955
2nd gear (TC 250)	21,348
2nd gear (TC 450)	14,130
2nd gear (TC 510)	13,283
2nd gear (SMR 450-510)	13,239
3rd gear (TE-TXC 250)	18,803
3rd gear (TE-TXC 450-510)	13,204
3rd gear (TC 250)	17,631
3rd gear (TC 450)	12,357
3rd gear (TC 510)	11,616
3rd gear (SMR 450-510)	10,956
4th gear (TE-TXC 250)	15,329
4th gear (TE-TXC 450-510)	10,764
4th gear (TC 250)	15,172
4th gear (TC 450)	10,633
4th gear (TC 510)	9,995
4th gear (SMR 450-510)	8,932
5th gear (TE-TXC 250)	12,974
5th gear (TE-TXC 450-510)	9,111
5th gear (TC 250)	13,324
5th gear (TC 450)	9,338
5th gear (TC 510)	8,778
5th gear (SMR 450-510)	7,560
6th gear (TE-TXC 250)	11,491
6th gear (TE-TXC 450-510)	8,069
6th gear (SMR 450-510)	6,696

FRAME

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

FRONT SUSPENSION

Type "Upside-Down" telescopic hydraulic front fork with advanced axle (adjustable in compression and rebound stroke); stanchions tubes 1.97 in.
Legs axis stroke (TE, TC, TXC) 11.8 in.; (SMR) 9.84 in.

REAR SUSPENSION

Type progressive with hydraulic single shock absorber
Wheel stroke (TC-TXC-TE) 11.6 in.
Wheel stroke (SMR) 11.4 in.

FRONT BRAKE

Type fixed disc 10.24 in. dia (TE, TC, TXC)
floating disc 12.6 in. dia (SMR)
with hydraulic control; floating caliper (TE, TC, TXC)
or fixed radial caliper (SMR)

REAR BRAKE

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

RIMS

Front (TE, TC, TXC) TAKASAGO "Excel" in light alloy: 1,6x21"
Front (SMR) SANREMO in light alloy: 3,50x17"
Rear (TE, TXC) TAKASAGO "Excel" in light alloy: 2,15x18"
Rear (TC) TAKASAGO "Excel" in light alloy: 1,85x19" (250);
2,15x19" (450-510)
Rear (SMR) SANREMO in light alloy: 4,25x17"

TIRES

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

Rear

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

Cold tire pressure (front TC) 0,9÷1,0 Kg/cm² (12.8-14.2 psi)
Cold tire pressure (rear TC) 0,8÷0,9 Kg/cm² (11.4-12.8 psi)

(*) Cold tire pressure (front TE-TXC) 0,9÷1,0 Kg/cm² (12.8-14.2 psi)
(*) Cold tire pressure (rear TE-TXC) 0,8÷0,9 Kg/cm² (11.4-12.8 psi)

(•) Cold tire pressure (front TE-TXC) 1,1 Kg/cm² (15.6 psi)
(•) Cold tire pressure (rear TE-TXC) 1,0 Kg/cm² (14.2 psi)
(*) Cold tire pressure (front SMR) 1,4 Kg/cm² - 20 p.s.i.
(•) Cold tire pressure (front SMR, rider only) 1,8 kg/cm² - 25.6 p.s.i.
(•) Cold tire press. (front SMR, rider and passenger) 2,0 kg/cm² - 28.4 p.s.i.
(*) Cold tire pressure (rear SMR) 1,6 kg/cm² - 22.7 p.s.i.
(•) Cold tire pressure (rear SMR, rider only) 2,0 kg/cm² - 28.4 p.s.i.
(•) Cold tire pressure
(rear SMR, rider and passenger) 2,2 kg/cm² - 31.3 p.s.i.

(•) Road use

(*) in case of racing use



Fillers for radiator

AREXONS TURAEFALLE LIQUIDO

CONTROLS

FUEL COCK (TC-TXC)

The left-side tap (2) is a screw tap: screw the ring nut (A) to close the tap, loosen the ring nut to open the tap.

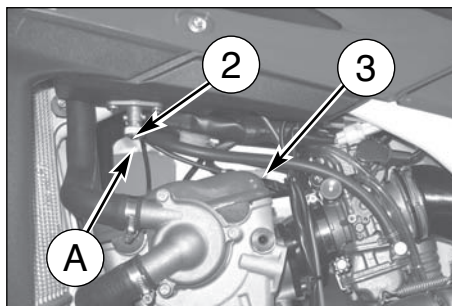
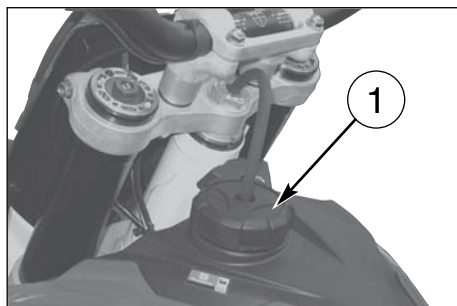
WARNING*: Be careful not to touch the hot engine while operating the fuel valve.

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

- 1 Loosen the input plug (1) on the fuel tank and close the tap;
- 2 Remove the fuel hose (3) from the carburetor and insert the hose in a vessel;
- 3 Open the tap and drain the fuel out of the tank;
- 4 Remove the fuel valve by removing the screws. Wash the fuel screen filter in cleaning solvent;
- 5 Reassemble the fuel valve in the reverse order of removal. Open the tap and check for leaks.

FUEL INJECTION ENGINE (TE-SMR)

On vehicles which are fitted with a fuel injection engine, the fuel pump is built into the fuel tank and there is no tap mounted on the fuel supply system. The quantity of remaining fuel is indicated on the digital dash-board by the special warning light (see on page 16).



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

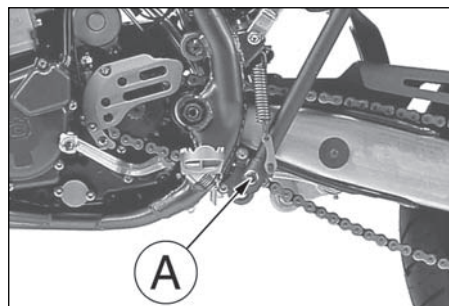
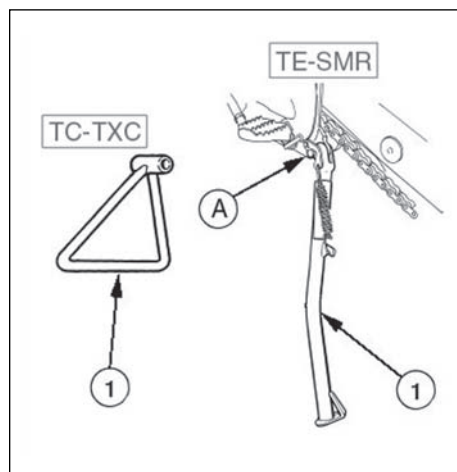


SIDESTAND

A sidestand (1) is supplied with every motorcycle.

WARNING*: The stand is designed to support the weight of the **MOTORCYCLE ONLY**. Do not sit on the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand and could cause serious bodily injury.

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



FUEL

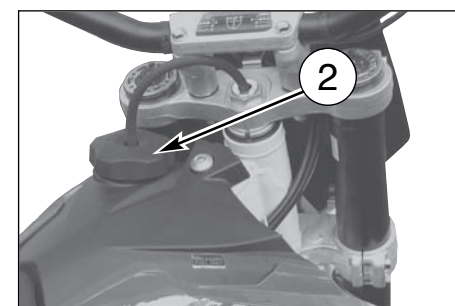
Recommended fuel: premium grade unleaded fuel. (R.O.N. 98).

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

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

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

WARNING*: Do not overfill the tank. After refueling, make sure the tank cap (1) is closed securely.



CARBURETOR CHOKE (TC-TXC)

The starter knob, located on the left side of the carburetor, is used to enrich the mixture during the engine start. Pull out the knob to open the starter, and pull the lever upwards to close it.

The carburetor is equipped with two knobs:

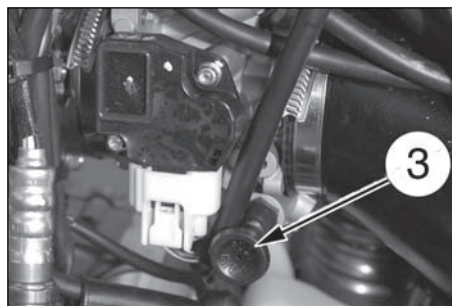
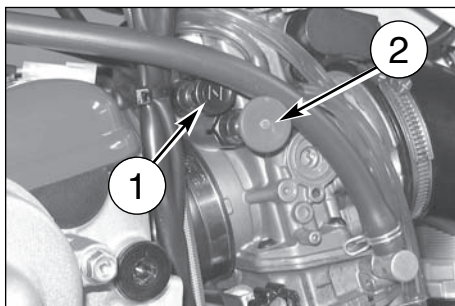
- 1) BLACK KNOB: COLD start (°)
- 2) RED KNOB: WARM start (°)

(°) See page 26

COLD START (TE-SMR)

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

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



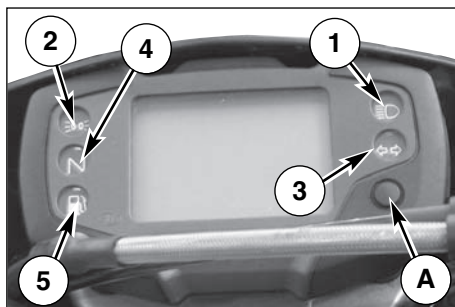
DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS (TE-SMR)

The motorcycle is equipped with a digital instrument; on the instrument are located 5 warning lights too: high beam, lights (with display lighting), blinkers, neutral and fuel reserve.

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

NOTES

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



- 1- SPEED / ODO (figure 1, page 17)
- 2- SPEED / H (figure 2, page 17)
- 3- SPEED / CLOCK (figure 3, page 17)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figure 4, page 18)
- 5- SPEED / STP 1 (figure 5, page 18)
- 6- SPEED / AVS 1 (figure 6, page 18)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figure 7, page 19)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figure 8, page 19)
- 9- SPEED / TRP 2 / CLOCK (figure 9, page 19)
- 10- SPEED / RPM (engine r.p.m. numerical value) (figure 10, page 19)

.....

NOTE

The RPM function, shown on the vertical LED indicator, is ALWAYS on.

***IMPORTANT:** Functions of the GREEN warning light (4) "NEUTRAL" in case of FUEL INJECTION SYSTEM malfunction (contact your local HUSQVARNA Dealer)

a) With the GEARBOX NOT in NEUTRAL position: the warning light FLASHES INTERMITTENTLY.

b) With the GEARBOX in NEUTRAL position: the warning light is initially constantly ON then it FLASHES TWICE IN RAPID SUCCESSION then returns to being constantly ON. This cycle repeats itself. After eliminating the malfunction, the warning light (4) returns to its normal operation.

1- SPEED (kmh or mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- ODO: odometer- maximum value: 99999 km;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

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

- 1) set to figure 1, stop the engine and push the knob SCROLL (A);
- 2) start the engine while pushing for 3 seconds the knob SCROLL (A).

After the kilometers-miles or miles-kilometers setting operation, for 3 seconds, "SET" and miles/mph or km/kmh will be on.

NOTE

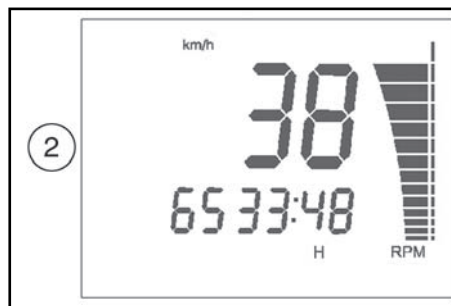
After the previously described operation, the ODO setting will be convert and all the others data will be reseted (the H Counter is unchanged).

2- SPEED / H / RPM (figure 2)

- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 kmh or 299 mph;
- H: shows the running hours of the engine (data are saved in permanent memory every 10 minutes)- Maximum value: 9999:59;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 kmh or 299 mph;
 - CLOCK: clock- Reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after battery detachment);
- To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob and then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.



(^{*}): see figure 5

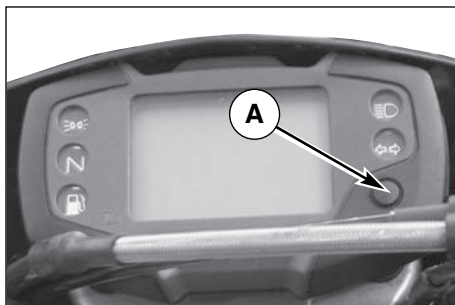
(^{*}): see figure 6

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.



7- SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED: motorcycle speed maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- V MAX: shows the motorcycle MAXIMUM speed (reached MAX speed), kmh or mph. Maximum value: 299 kmh or 299 mph. To set to zero V MAX, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

**8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)**

- SPEED: motorcycle speed maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- TRIP 2: distance- maximum value: 999, 9 km / miles (the data will be lost after battery detachment); To set to zero TRIP 2, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figure 9)

- TRIP 2: distance- Max value: 999.9 km / miles (the data will be lost after battery detachment). To set to zero TRIP 2, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;
- CLOCK: clock- Reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after battery detachment). To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

**10- SPEED /RPM (engine r.p.m. numerical value) (figure 10)**

- SPEED: motorcycle speed maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- RPM: engine r.p.m.; both vertical LED indicator and numerical value are on.



THROTTLE CONTROL

The throttle knob (1), is located on the right hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two fastenig screws .

CAUTION

Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.

FRONT BRAKE CONTROL

The brake control lever (2) is located on the right hand side of the handlebar. The position of the throttle control can be adjusted by loosening the two fastenig screws .

CAUTION

Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.

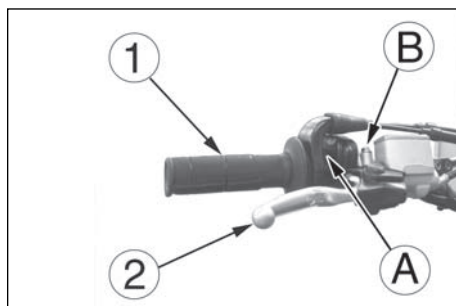
STEERING LOCK (TE-SMR)

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

To lock it, procede as follows:

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

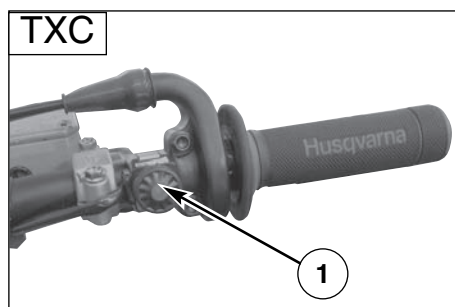
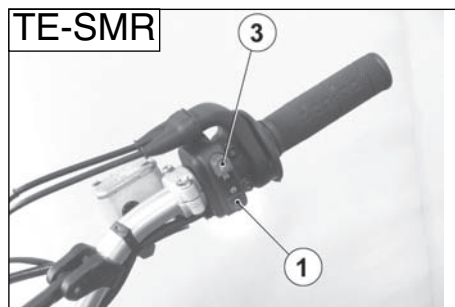
To unlock the steering lock, reverse the above procedure.



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

The right commutator has the following controls:

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

**L.H. HANDLEBAR COMMUTATOR (TE-SMR)**

CONTROLS:

- 1) High beam flash (self cancelling)

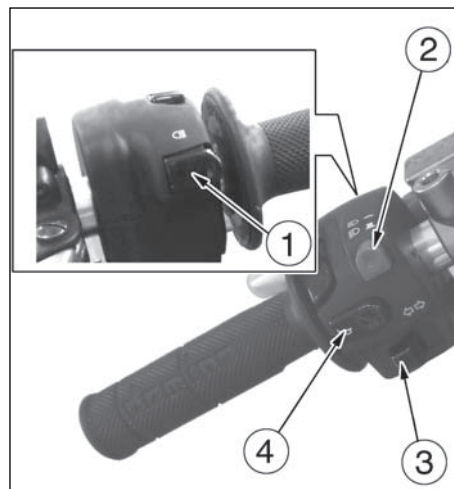
- 2) Selection control High beam

- Selection control Low beam

- 3) Left turn signals (automatic return)
 Right turn signals (automatic return)

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

- 4) Warning horn

**ENGINE STOP BUTTON (TC-TXC)**

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

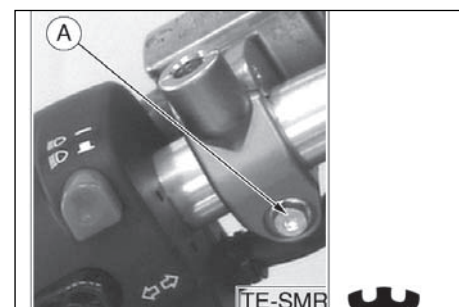
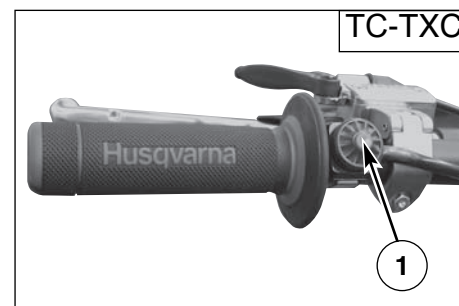
CLUTCH CONTROL

The hydraulic clutch control lever is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt with a rubber guard.

The clutch control position on the handlebar can be adjusted by loosening the lower fastening screw (A).

CAUTION

Do not forget to tighten the screw after the adjustment.



REAR BRAKE CONTROL

The rear brake control (1) is placed on the right-hand side of the motorcycle. On models TE and SMR as stop switch, during the braking action, causes the rear light to come on.

GEAR SHIFT CONTROL

The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. The operator must release the lever after each gear change to allow it to return to its central position before another gear change can be made.

Neutral position (N) is between first (low) and second gears. First gear is engaged by pushing the lever downwards; all the other gears are engaged, by pushing the lever upwards.

The position of the gear shift lever on the shaft can be varied by:

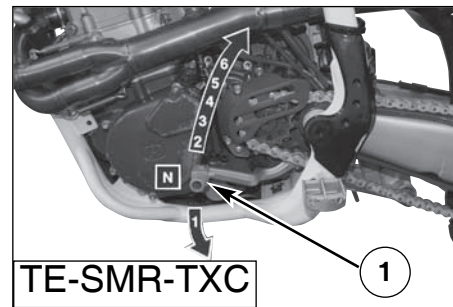
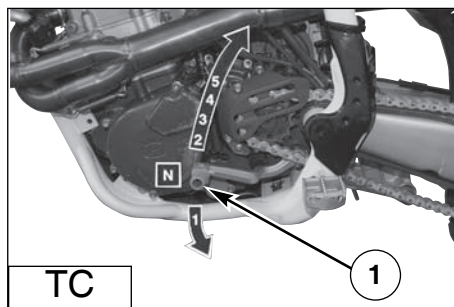
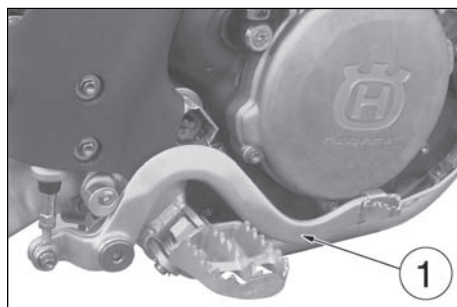
- loosening screw;
- pulling lever out;
- placing lever in new position on the shaft when the operation is over tighten the screw and then tightening the screw.

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

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

N: Neutral

N: Neutral



RIDING

BEFORE EVERY RIDE MAKE FOLLOWING CHECKS

WARNING!

Before each ride, to prevent accidents or failures during ride, make sure to go through following list.

1. Check all fluids

- A. Engine-transmission oil level
- B. fuel level
- C. coolant level

Make sure all caps are properly adjusted.

WARNING*: Don't remove radiator cap when hot!

2. Check all controls

- A. Throttle handgrip
 - B. Clutch lever
- Make sure cables are not damaged and turn smoothly.

3. Check brakes

Look for brake fluid leaks and worn hoses. Check for proper functioning.

4. Check suspensions

Compress fork and rear suspensions. Look for oil leaks and ensure proper functioning.

5. Check wheels

Check spokes and look for worn bearings.
Check rims and tyres.
Check tyre pressure.

6. Check chain rollers and sprockets

Check wear on chain rollers and sprockets
Ensure chain is correctly adjusted and lubricated.

7. Check air filter and intake system

Check that air filter is clean
Check all rubber connections and clamps.

8. Check exhaust system

Check hook up, look for cracks
Check muffler.

9. Check torque

- A. Spark plug
- B. Cylinder-head nuts
- C. General check of torque

10. Check steering action

Check bearing play.

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

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

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

RUNNIN IN

Before using the motorcycle for sporting activities run in the engine for two hours at least to increase the life and the performance of the engine.

During the first half-hour of driving we advise keeping a low speed and avoiding sudden accelerations. Never open the throttle fully.

Change the oil and carry out all the necessary maintenance operations. After the first half-hour of driving, lightly increase the rev number, but never run the engine at full throttle. Never keep low speeds when the high gears are inserted.

Slowly drive the motorcycle for two hours before using it for sporting activities.

CHECKS WHILE RUNNING IN

- SPOKE TENSION OF WHEELS (see page 78);
- TIGHTENING OF WHEELS (see page 92-93);
- FORK PIN TIGHTENING (see page 92);
- CHAIN ADJUSTMENT (see page 51);
- STEERING BEARING PLAY (see page 40);
- HANDLEBAR TIGHTENING (see page 92);
- ENGINE GRIP TO FRAME (see page 92);
- SUCTION FITTING GRIP (see page 92);
- HEAD AND CYLINDER NUTS GRIP (see page 92);

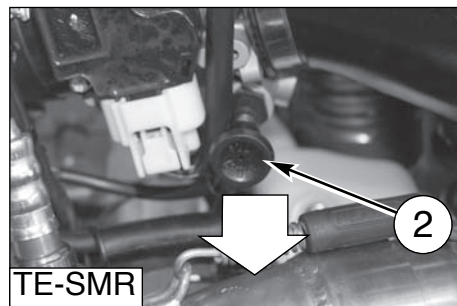
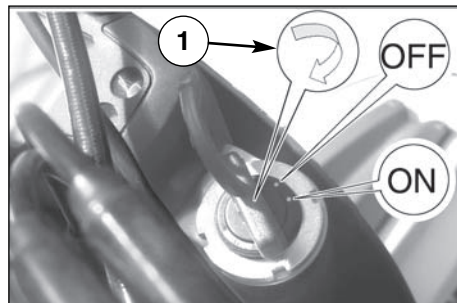
OFTEN CHECK THE BATTERY CHARGE CONDITION (see page 86).



ENGINE START (TE-SMR)

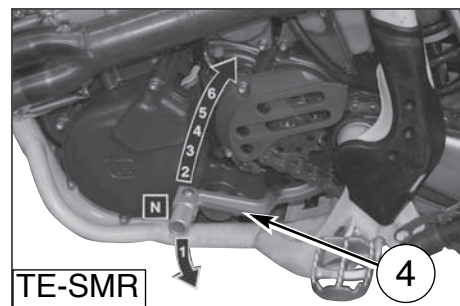
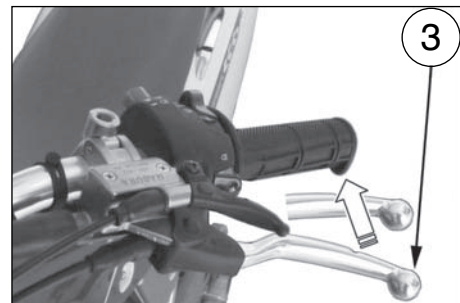
With cold engine, as after a prolonged inactivity of the motor-cycle or in presence of a low external temperature, proceed as follows:

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



- 3) pull the clutch lever (3);
- 4) shift gear pedal (4) in neutral position then release the clutch control lever;
- 5) press the engine start-stop switch (5) then the start button (6).

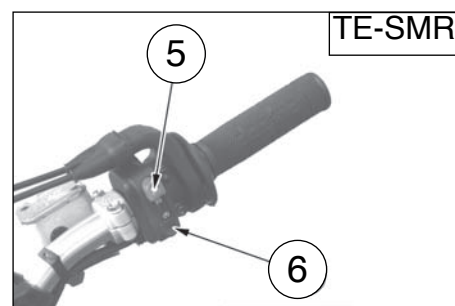
Put the start lever (2) in its initial position as soon as the engine is idling. When starting with an already warmed up engine **DO NOT USE** the starter. When a cold engine has just been started, do not increase revs, to ensure an adequate oil warm-up and circulation.

**NOTE**

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

IMPORTANT

NEVER START WITH DISCONNECTED BATTERY.



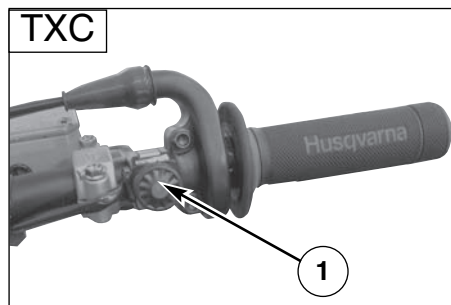
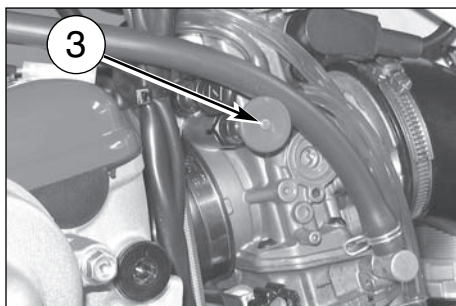
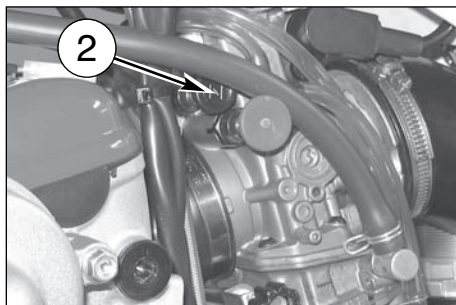
ENGINE START (TXC)

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

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

Release the clutch control lever.

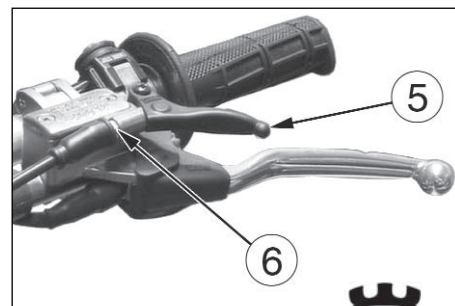
*: after a prolonged inactivity of the motorcycle or in presence of a low external temperature.



STARTING DECOMPRESSOR

Though the engine is provided with an automatic decompressor, can be necessary, in some cases (carburetor flooding or starting difficulties due to a battery inadequate charge), to use the manual starting decompressor on the L.H. side of the handlebar. In these cases, pull the lever (5) whilst simultaneously pressing the starter button, release the lever (5) keeping the button pressed and afterwards release the latter as well.

In order to adjust the lever decompressor free play (approximately 3 mm- 0.12 in.), the lever holder is provided with the adjuster (6); the adjustment can be also effected with the tightener (7) on the R.H. side of the engine (use this tightener if it is not possible to obtain the correct free play with the adjuster on the handlebar).



ENGINE START (TC-TXC)

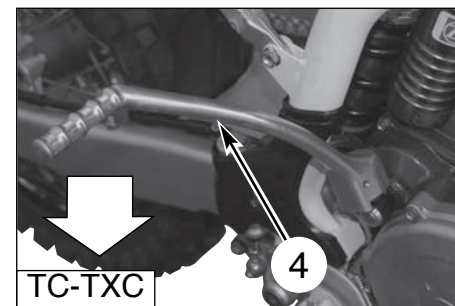
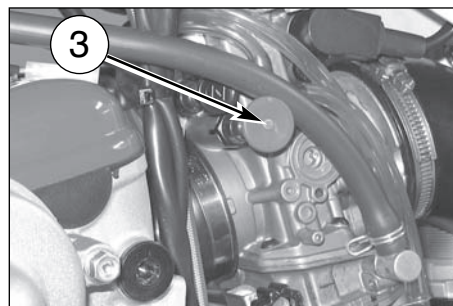
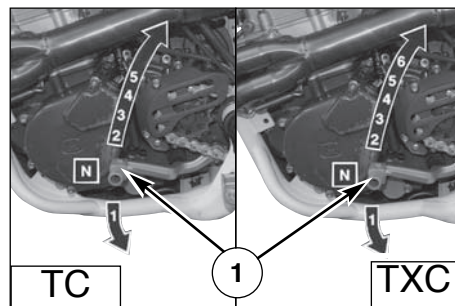
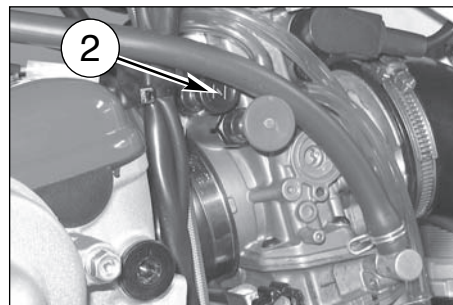
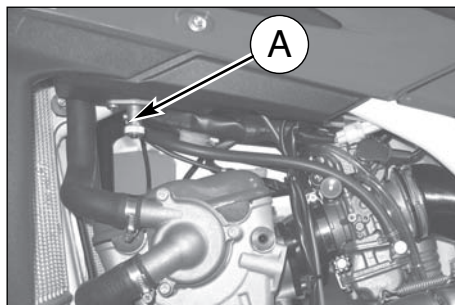
Proceed as follows:

- 1) make sure the fuel tap (A) is in the Open position;
- 2) shift gear pedal (1) in neutral positio.

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

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

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

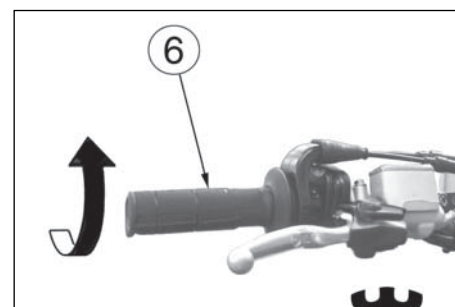
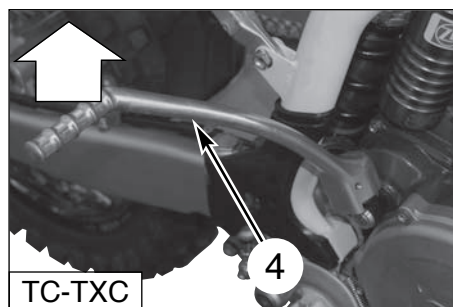
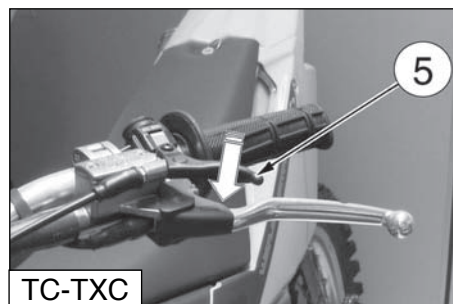
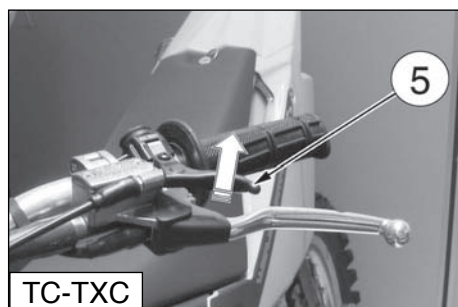


5) pull the lever (5) and lower further, by a limited stroke, the pedal until the abovementioned resistance is overcome (surpassing of T.D.C.);

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

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

EN



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

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

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

IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

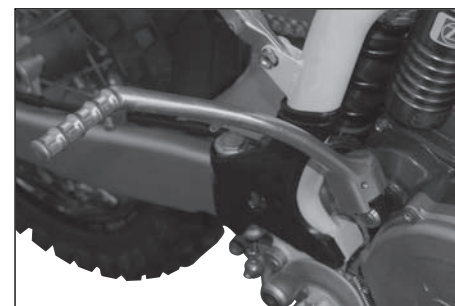
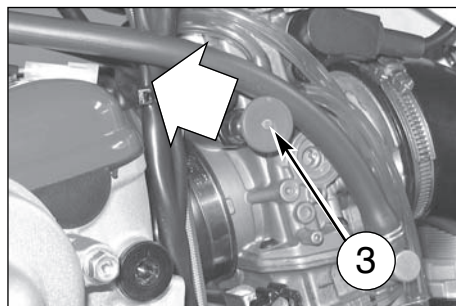
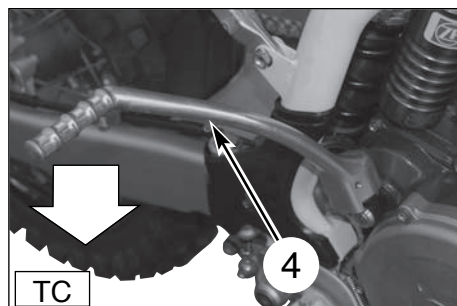
It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter, there is a normal response from the engine when opening the throttle. In this way the oil can reach all the surfaces needing lubrication and the coolant will reach the necessary temperature for correct engine function. Avoid overheating the engine.

IMPORTANT

Never accelerate the engine after a cold start.

WARNING*: Exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed garage or in a confined area. In the case of using a kick-starter, keep in mind the undermentioned note. Kick start pedal

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



HOT START (TC-TXC)

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

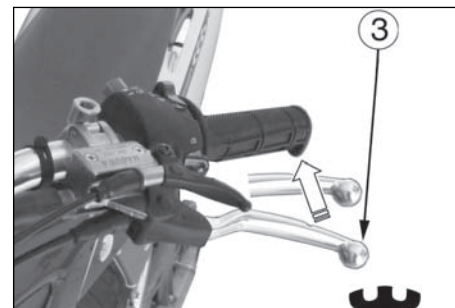
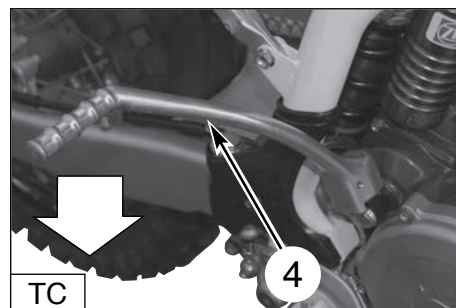
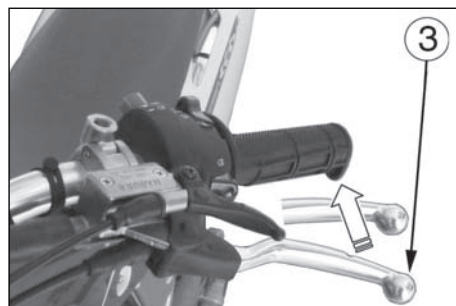
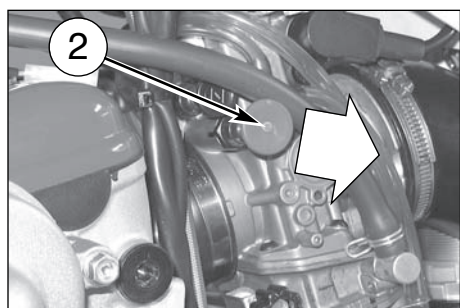
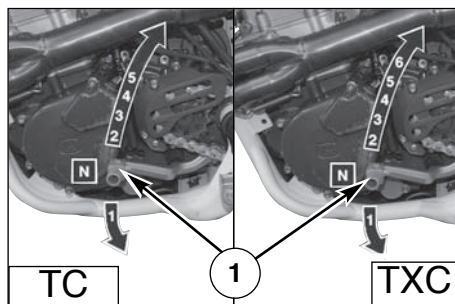
- 1) the transmission (1) should be placed in neutral;
- 2) pull the RED knob of the starter (2);

- 3) pull the clutch lever (3);
- 4) push the kick-starter pedal (5) to start the vehicle.

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

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

NE



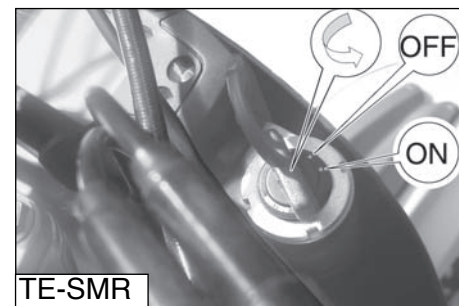
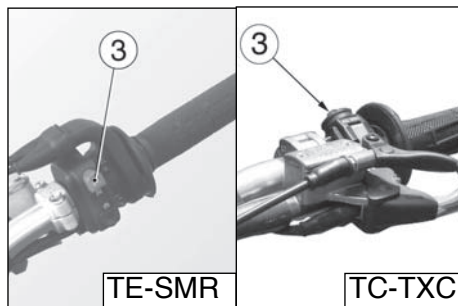
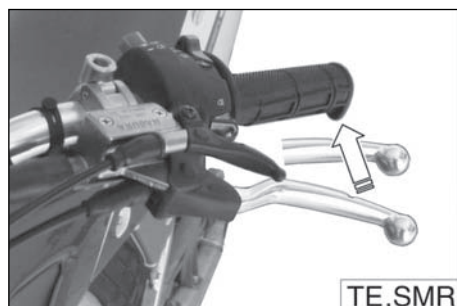
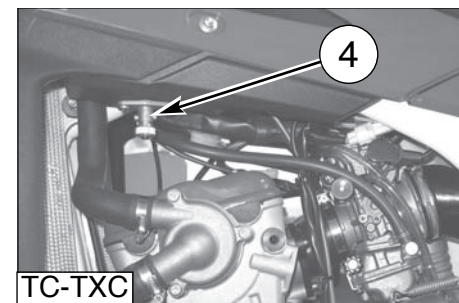
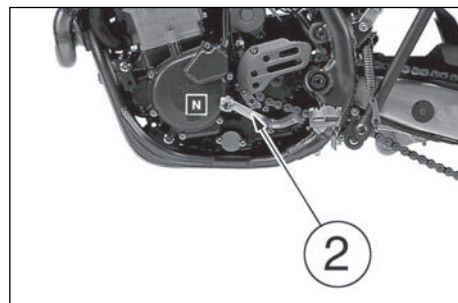
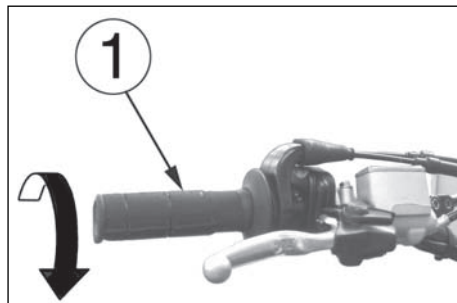
STOPPING THE MOTORCYCLE AND THE ENGINE

- Close the throttle (1) completely so that the engine will help slow down the motorcycle.
- For normal braking, gradually apply both front and rear brakes while down shifting (for maximum deceleration, apply the front and rear brakes firmly).
- When stopped, pull the clutch lever and shift gear lever (2) in neutral position.

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

WARNING*: Independent use of the front or rear brake may be advantageous under certain conditions. Use caution when using the front brake, especially on slippery surfaces. Improper use of the brakes can lead to a serious crash.

WARNING*: In the event of stuck throttle or other malfunction which causes the engine to run uncontrollably, immediately depress the engine stop button and hold it down. Control the motorcycle by normal use of the brakes and steering while holding the engine stop button down.



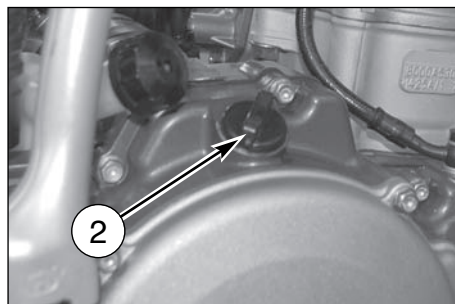
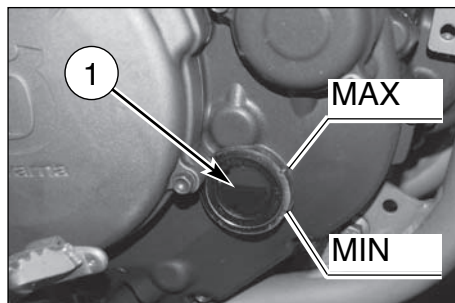
CHECKING THE OIL LEVEL

Keeping the motorbike level and in a vertical position, check the oil level through the inspection (1) window on the right crankcase. Make sure the level is in between the MIN and MAX notches.

To fill up, remove the filler cap (2).

Note*: Have this operation made with warmed-up engine.

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

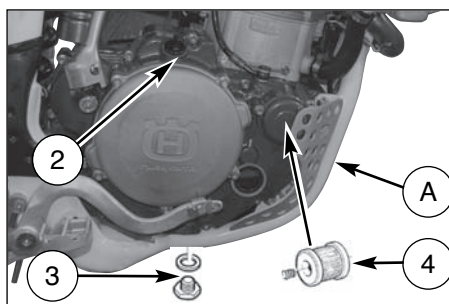
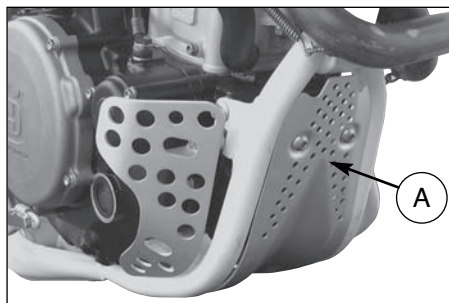


ENGINE OIL REPLACEMENT AND BAG FILTERS-FILTER CARTRIDGE CLEANING OR REPLACEMENT

WARNING*: Be careful not to touch hot engine oil.

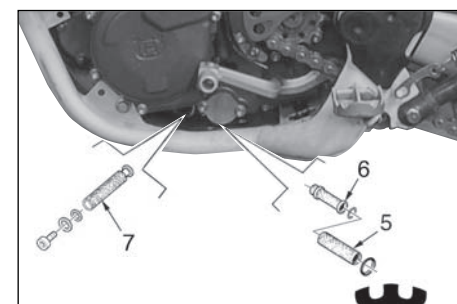
Drain the oil with WARM ENGINE; proceed as follows:

- remove oil filler cap (1);
- remove the engine guard (A)
- place an oil drain pan under the engine block
- remove the oil drain cap (2)
- drain the used oil completely then clean the magneto on the cap;



- remove the three filters (4), (5) and (6) on the L.H. side of the engine, check O-Rings for wear then clean filters with fuel; reassemble using the reverse procedure;
- in order to replace the filter cartridge (3), unscrew the three fastening screws then the filter cartridge cover;
- after filters replacement, reassemble the drain cap (2), the engine guard (A) then pour the recommended oil quantity.

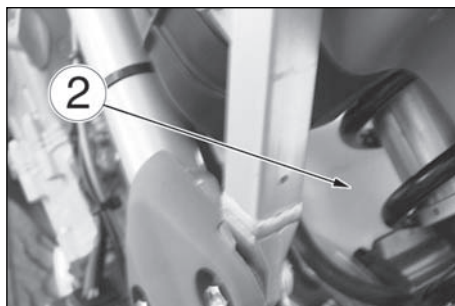
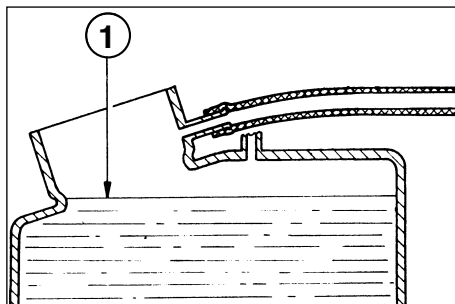
NE



COOLANT LEVEL CHECK

Check level (1) in right-hand radiator when engine is cold (place the motorcycle so that it is perpendicular to the ground). The coolant should be approximately 10 mm above cells and besides, on TE-TXC and SMR models, it doesn't exceed the middle of the expansion tank (2) located in front of the rear shock absorber.

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



WARNING

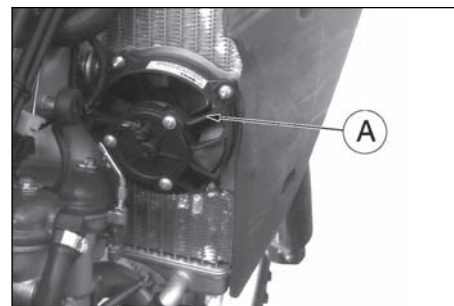
Avoid removing radiator cap when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.

WARNING

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

NOTE

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

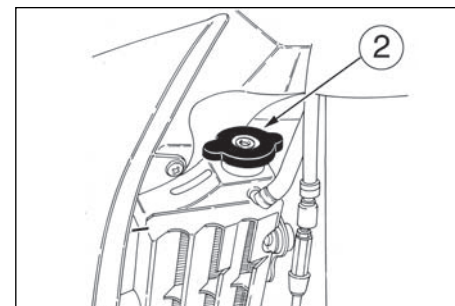
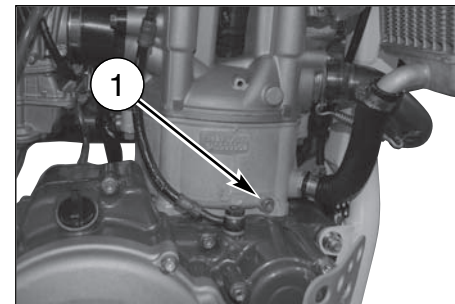


REPLACEMENT OF COOLING FLUID

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

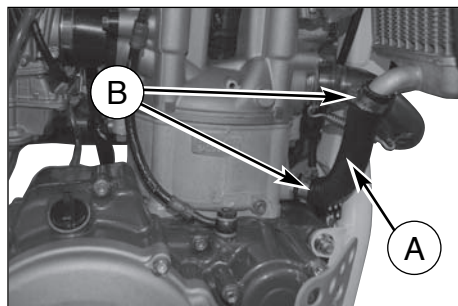
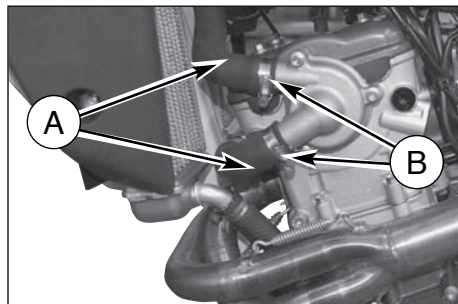
FIRST remove the screw (1) then SLOWLY open the R.H. radiator cap; slope the motorcycle on the right side to drain the coolant easily in the vessel. Reassemble the screw (1).

Pour the necessary quantity of coolant in the radiator then warm up the engine in order to eliminate any possible air bubble.



Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): this will avoid coolant leakages and consequent engine seizure. If hoses (A) show cracks, swelling or hardenings due to sheats desiccation, their replacement shall be advisable.

Check the correct tightening of the clamps (B).



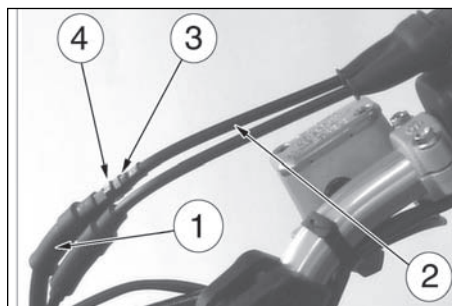
THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

To check the correct adjustment of the throttle operate as follows:

- remove the upper rubber cap (1);
- by moving cable (2) back and forth check for 2 mm. clearance;
- should the clearance be incorrect, unblock the counter ring-nut (3) and turn the adjusting screw (4) (by unscrewing it, the clearance is reduced, while by screwing screw (4) it is increased);
- tighten the counter ring-nut again (3).

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

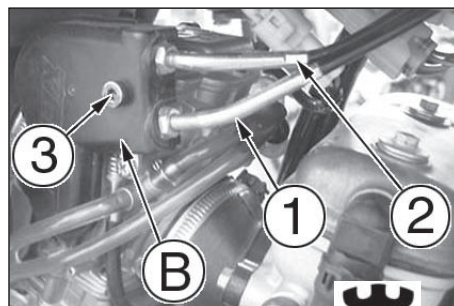
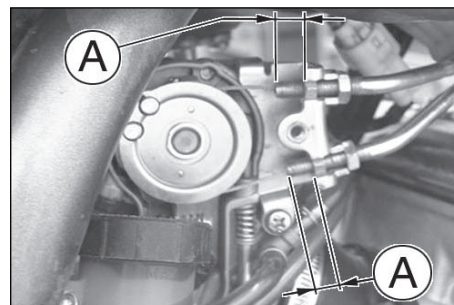
WARNING*: Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.



NOTE

In case of throttle control cables (1) and (2) replacement it is necessary to respect, during reassembly, the measure A (10mm/0.4 in.), as shown in the picture. Then reassemble guard cover (B) using screw (3) and adjust throttle control cables on handlebar as described at side.

To replace throttle control cables, first remove the fuel tank as shown on pages 35, 36.



ADJUSTING THE CARBURETTOR (TC-TXC)

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

Work as follows:

- Turn slow running adjusting screw (1) on the left side of the bike, , until the engine is turning over at fairly high rpm (turn the screw clockwise to increase the rpm, and anticlockwise to decrease the rpm).
- Turn adjusting screw (2) clockwise until the fully closed position is reached then turn back 1,5 turns (250) 2,0 turns (450-510)
- progressively loosen adjusting screw (1) to obtain the slow running required.

ADJUSTING THE IDLE (TC-TXC)

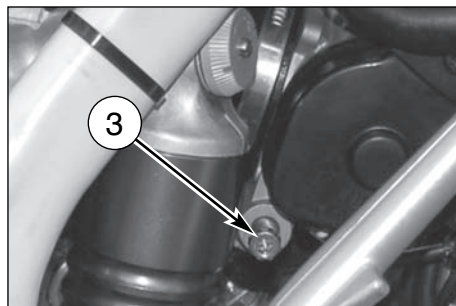
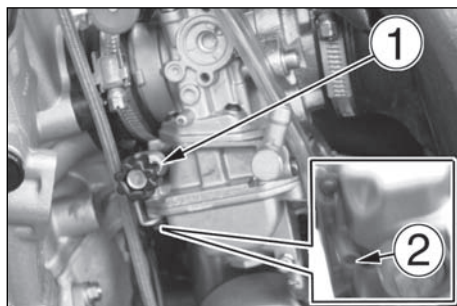
Adjust the carburetor with warm engine and with the throttle control in closed position. Proceed as follows:

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

ADJUSTING THE IDLE (TE-SMR)

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

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



SPARK PLUG CHECK

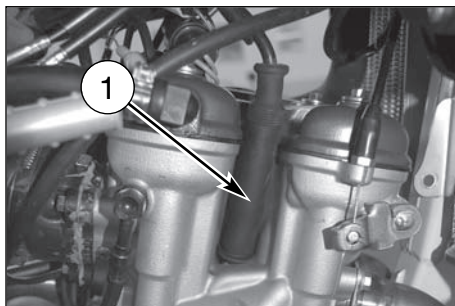
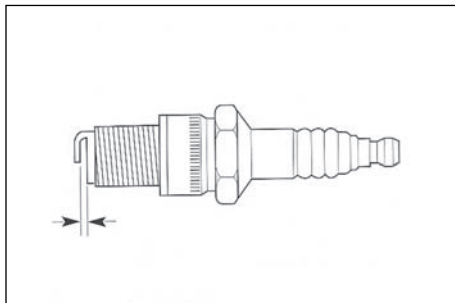
Use NGK CR8EB spark plug; the gap is 0.027 in.

A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.

A gap that is too narrow may cause difficulties when accelerating, when idling the engine or when performing at low speeds.

Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder after removing the cap (1).

It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications.



Correct heat rating:

The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.

High heat rating:

In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.

Low heat rating:

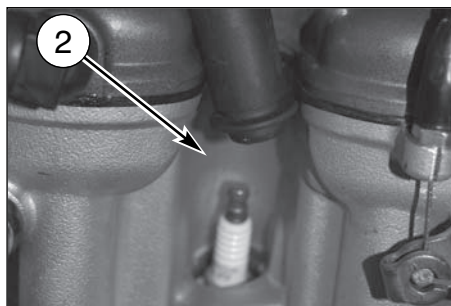
In this case, the spark plug is overheated and insulator tip is vitreous, white or grey in colour.

CAUTION*: Select a spark plug with a colder or hotter heat range carefully and cautiously. A spark plug with too hot a heat range may lead to preignition and possible engine damage. A spark plug with too cold a heat range may foul as the result of too much carbon buildup.

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

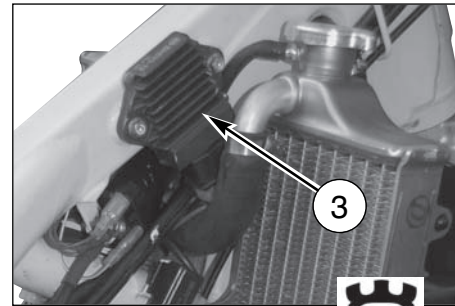
Apply a little graphite grease to the spark plug thread; fit and screw the spark plug by hand then tighten to the torque of 10÷12 Nm-7.4÷8.9 ft/lb. Loosen the spark plug then tighten it again to the torque of 10÷12 Nm-7.4÷8.9 ft/lb.

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



VOLTAGE REGULATOR (TXC-TE-SMR)

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



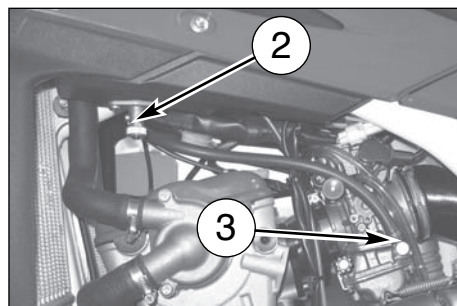
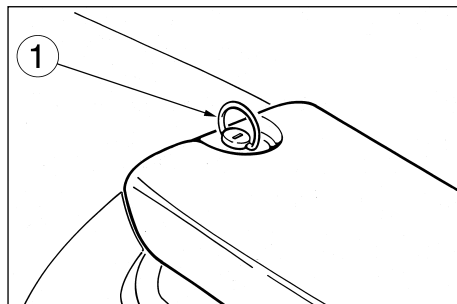
EN



ADJUSTING THE VALVE PLAY

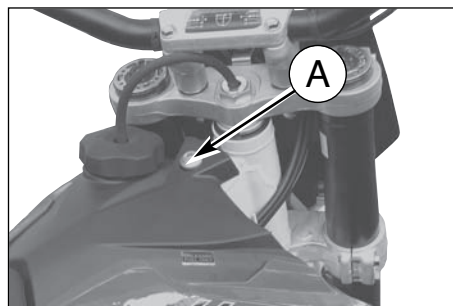
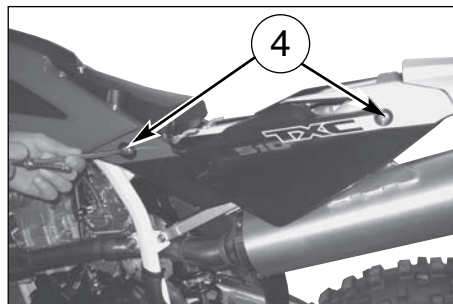
To check the valve clearance, proceed as follows, WITH COLD ENGINE:

First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove the saddle.



HOW TO REMOVE THE TANK (TC-TXC)

Close the fuel tap (2) and loosen the strap (3) on the connecting pipe to the carburettor, pull the pipe out of the carburettor. Remove the screws (4) and the side panels.



Remove the locking screw (A) and pull out the tank with its conveyors.



HOW TO REMOVE THE TANK (TE-SMR)

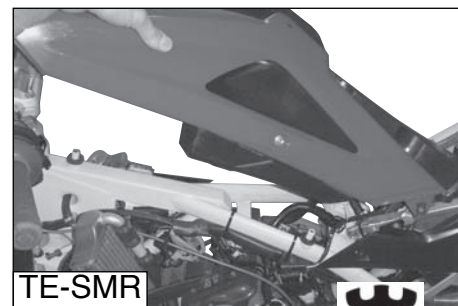
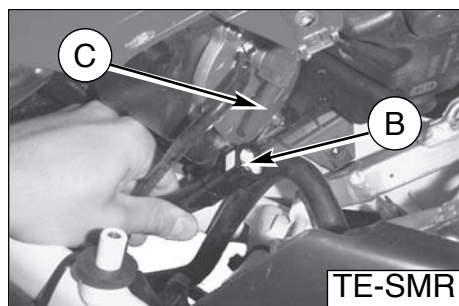
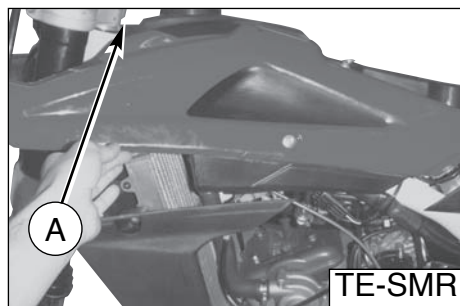
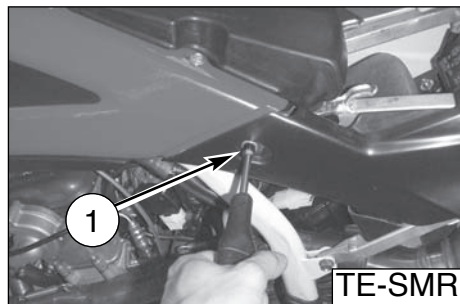
Remove the screws (1) and the side panels. Remove the locking screw (A) of the tank.

Lift the tank, then disconnect the connector of the fuel pump from the main cabling.

Disconnect the feeding pump (B) from the outlet coupling (C) on the fuel pump in the lower back section of the tank.

Pull out the tank with its conveyors.

EN



Remove the spark plug (5), the four cylinder head cover fastening screws (6) and the cylinder head cover.

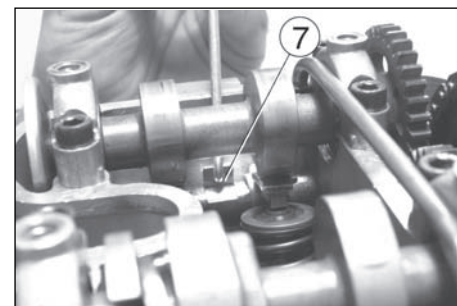
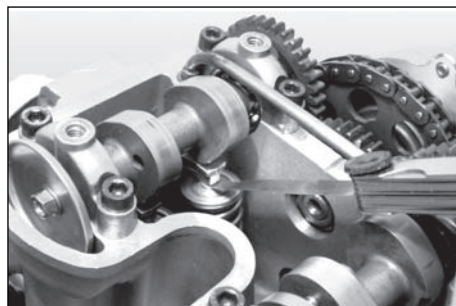
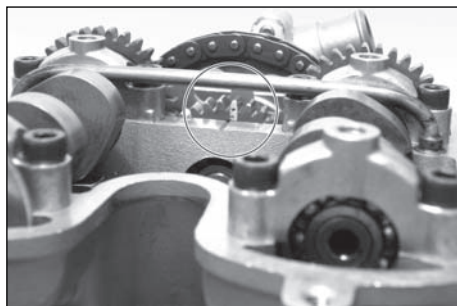
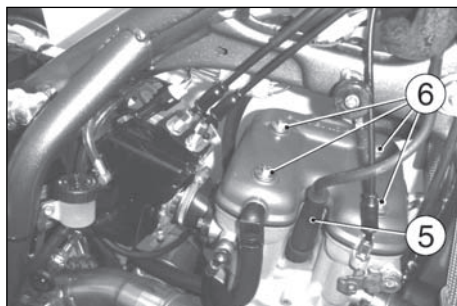
Engage second gear and, moving the vehicle forwards and backwards, bring the piston to Top Dead Center (in this condition, the mark on the cylinder head is aligned with the two marks on the idle gear of the camshafts, as illustrated in the figure).

Check, by means of a feeler gauge, that the valve clearance is $0,10 \pm 0,15$ mm (0.004 ± 0.006 in.) for INTAKE and $0,15 \pm 0,20$ mm (0.006 ± 0.008 in.) for EXHAUST;

Otherwise, lift the retaining clip (7) using a hook, let the rocker arm slide to one side, extract the pad with a pair of pliers and check the thickness;

Depending on the result, fit a new pad (as spare parts, pads are supplied ranging from 1.60 mm to 2.60 mm in steps of 0.05 mm) and return the clip and rocker arm;

Check the valve clearance again and, if it's correct, reassembly the removed parts using the reverse procedure.

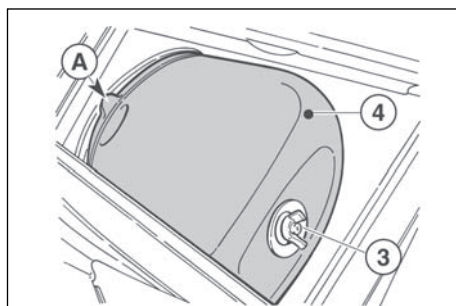
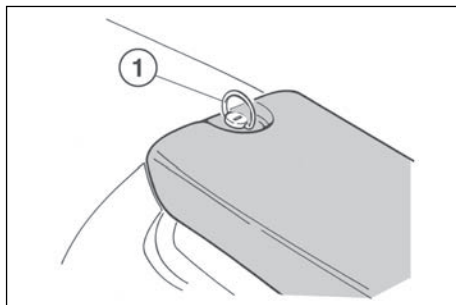


AIR FILTER CHECK

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

Turn forward the housing box complete with the battery (1) (it is not necessary to remove the battery from its housing box). To gain access to the air filter, lift a little the electronic power unit (2).

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



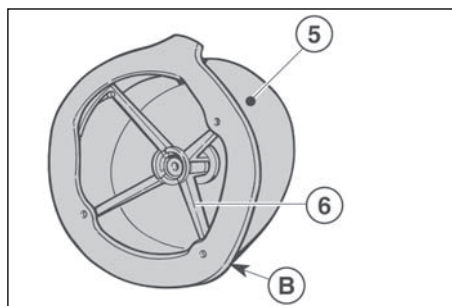
AIR FILTER AND CLEANING

Wash the filter with a specific detergent (AGIP "Filter clean foam air detergent fluid" or similar) then dry it fully (wash filter with gasoline only in case of necessity).

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

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

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

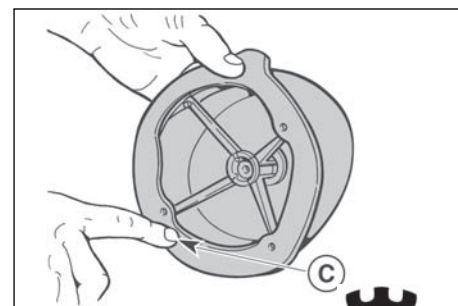


ASSEMBLY

To ensure tight fit, slightly (C) grease filter edge on side facing filter housing.

While re-inserting the filter into its housing, make sure that piece A is turned upwards and edge B is on the left lower side of the filter case. Reassemble the parts previously removed (battery: connect the positive cable first).

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



STEERING WHEEL BALL PLAY ADJUSTMENT

To ensure maximum safety, the steering wheel should always be regulated so that the handlebars steering the motorcycle rotate freely without play. To check steering wheel adjustment, place kick stand or other support under the engine so that the front wheel is raised from ground.

Place slight pressure on the tips of the handlebars to rotate steering wheel; the handlebars should also rotate without effort. Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in the direction of their axis.

If play is noticed, proceed with adjustment as follows:

Loosen steering sleeve nut (1).

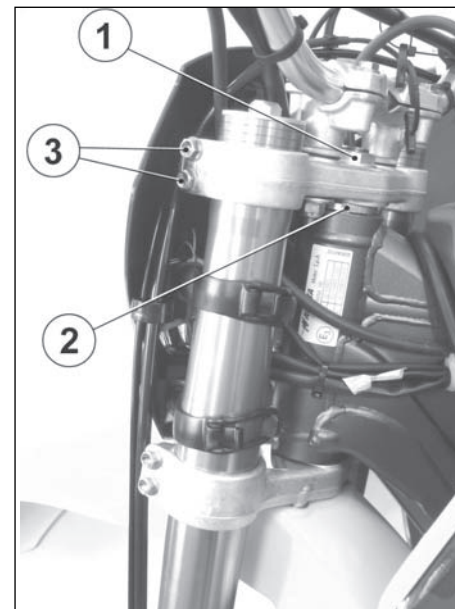
Loosen four screws that fix steering head to fork rods (3).

Turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly.

Tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of 57,9÷65,1 Lb/ft; (78,4÷88,3 Nm).

Tighten four screws on the steering head (3) to a torque of 22,5÷26,5 Nm (16.6÷19.5 Lb/ft).

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



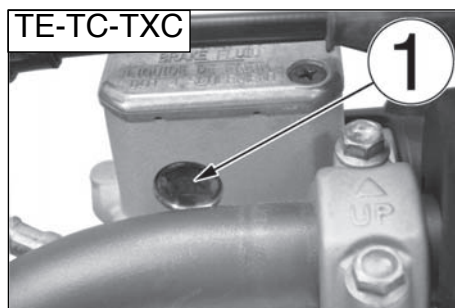
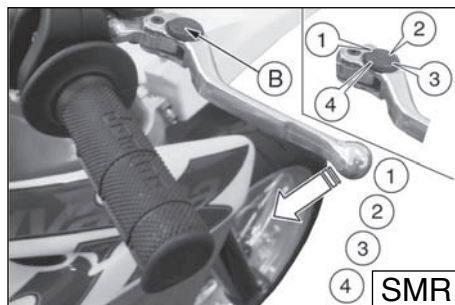
ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND CHECK OF THE FRONT BRAKE FLUID LEVEL

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

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

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

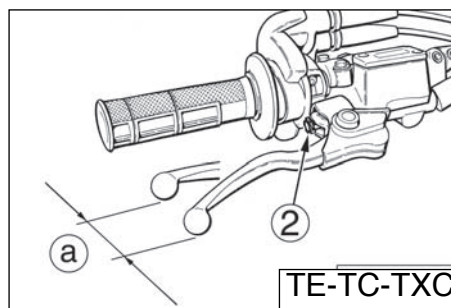
The level of the fluid in pump reservoir must never be below the minimum value (1), which can be checked from the window



on the rear side of the pump body (TE, TC). For SMR model, check the level on the fluid reservoir.

A decrease of the fuel level will let air into the system, hence an extension of the level stroke.

WARNING*: If the brake lever feels mushy when it is applied, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake checked immediately by an authorized HUSQVARNA dealer.

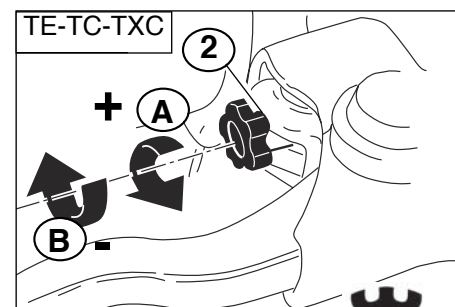


CAUTION*: Do not spill brake fluid on to any painted surface or lenses.

CAUTION*: Do not mix two brands of fluid. Change the brake fluid in the brake line if you wish to switch to another fluid brand.

CAUTION*: Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.

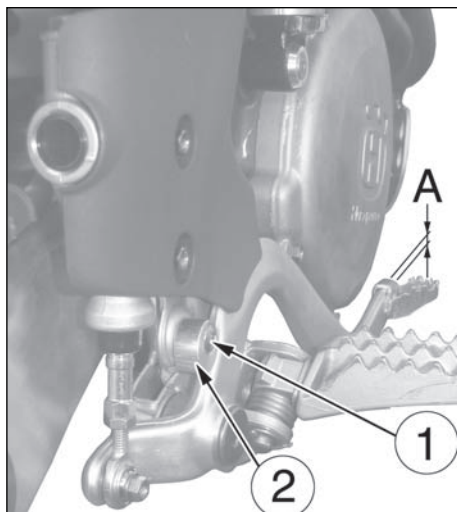
A: to increase clearance
B: to decrease clearance



REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

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

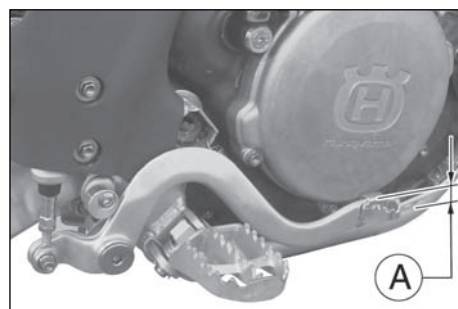
- loosen the screw (1);
- turn the cam (2) in order to adjust the brake pedal idle stroke (A);- the operation done, tighten the screw (1).



The adjusting operation carried out, adjust the idle stroke of the pedal as indicated in page 43.

REAR BRAKE IDLE STROKE ADJUSTMENT

The rear brake foot pedal should have a (B) 5 mm (0.2 in.) idle stroke before starting the true braking action.

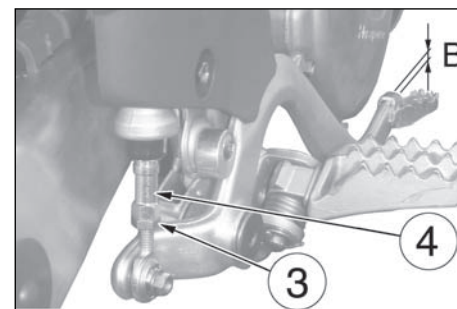
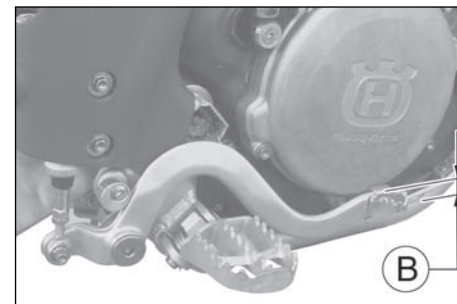


Should this not happen as follows:

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

WARNING

When the idle stroke figures are not met, the brake pads will be subjected to a fast wear that may bring to the TOTAL BRAKE IN-EFFECTIVENESS.



CHECKING THE FLUID LEVEL

The level (A) must be set between the pump tank notches.

ADJUSTMENT OF THE CONTROL LEVER AND CHECK OF THE HYDRAULIC CLUTCH FLUID LEVEL

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

The lever position can be adjusted for any driver hand size.

To decrease the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (B) CLOCKWISE.

To increase the lever distance from the handle grip, rotate the adjuster (B) COUNTERCLOCKWISE.

To check the fluid level, proceed as follows:

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

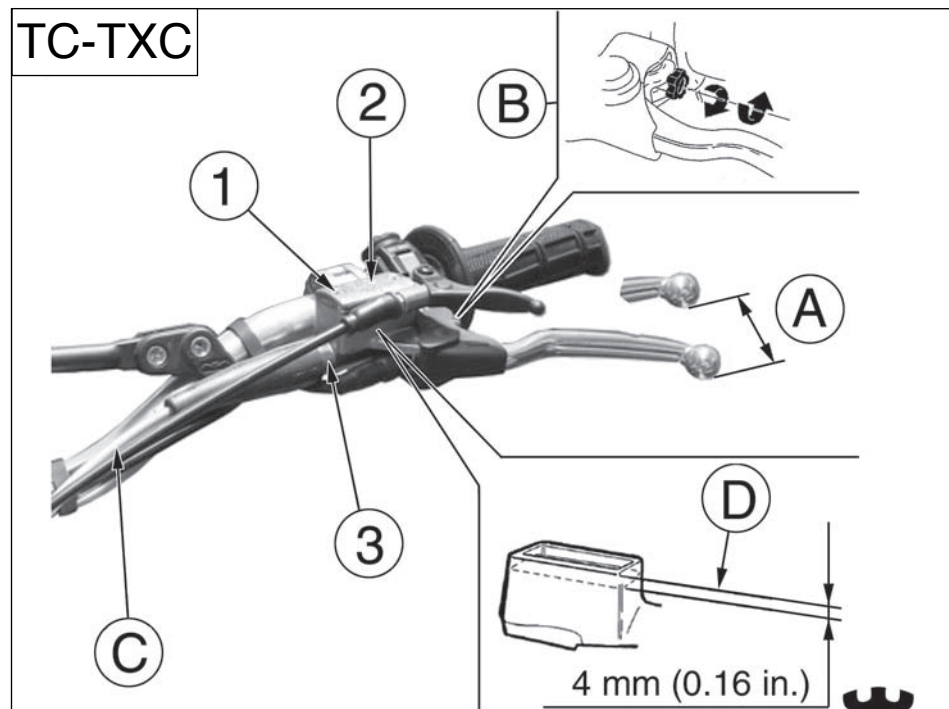
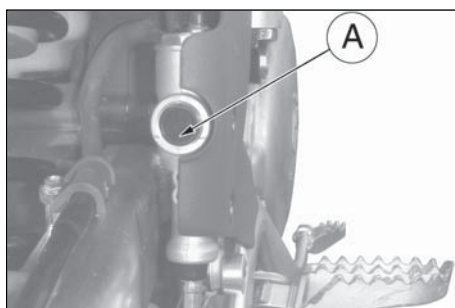
- by keeping the master cylinder (3) in horizontal position, check the fluid level is NOT BELOW 4 mm (0.16 in.) from the upper surface (D) of the pump body;
- if necessary, add fluid until the correct level is reached see TABLE FOR LUBRICATION-SUPPLIES for the fluid type page 12.

CAUTION*: NEVER use brake fluid.

Reassembly the removed parts using the reverse procedure.

Periodically check the connecting hose (see "Periodical maintenance card"): if the hose (C) show is bent or cracked, its replacement is advised.

NE



HYDRAULIC CLUTCH BLEEDING

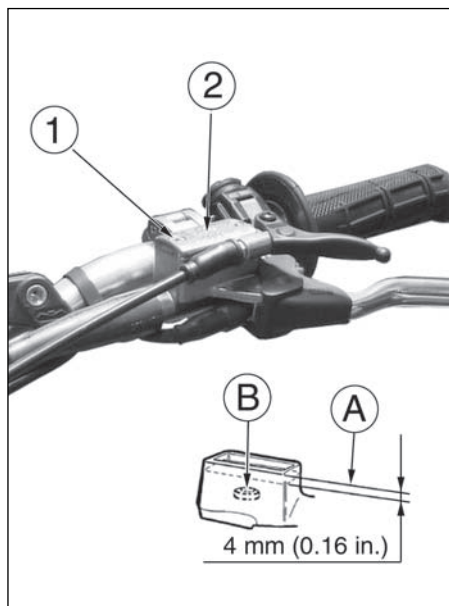
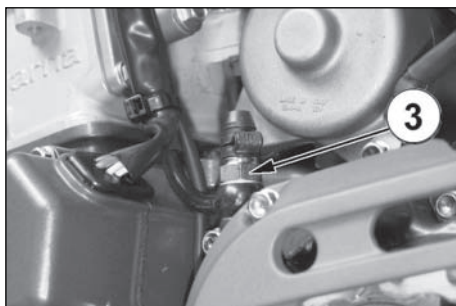
Proceed as follows:

- remove screws (1), cap (2) and rubber pump diaphragm;
- remove the bleeding nipple (3);
- mount a syringe in the bleeding nipple hole, then refill with fresh fluid see LUBRICATION TABLE on page 12.

CAUTION *: NEVER use brake fluid.

- refill until fluid is discharged from the lower hole (B) on the pump body WITHOUT BUBBLES.

The fluid level MUST NEVER BE below 4 mm from the top (A) of the clutch pump body (see picture). Reassemble the removed parts.



ADJUSTING THE SUSPENSIONS ACCORDING TO PARTICULAR TRACK CONDITIONS

The following information is a useful guide for setting up the suspensions according to the road conditions. Always start from the standard calibration before making any change on the suspensions. Afterwards, increase or decrease the adjusting clicks one at a time.

HARD GROUND

Fork: softer compression adjustment.

Shock absorber: softer compression adjustment.

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

SANDY GROUND

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

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

MUDDY GROUND

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

Shock absorber: have a harder compression and extension adjustments, or replace the standard spring with a harder one. Work on the spring preload to lift the motorcycle rear side.

We advise replacing the springs of both suspensions to compensate the weight increase due to the piling of the mud.

NOTE:

When the fork results as either too soft or too hard for any adjustment conditions, check the oil level inside the forkrod.

The level can either be too low or too high. Remember that too

much oil inside the fork will involve a more frequent air drainage. When the suspensions do not react to the changes of calibration, check that the adjusting units are not blocked.



The standard calibrations and the adjustment procedures are shown on the next pages. The springs available upon request, together with the preload spacers, are shown on pages 95, 96, 97, 98.

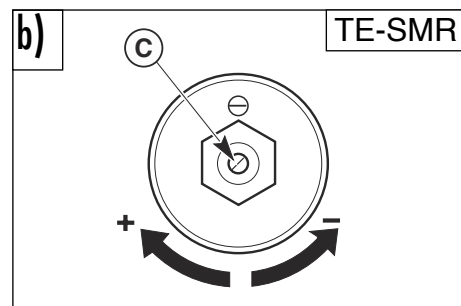
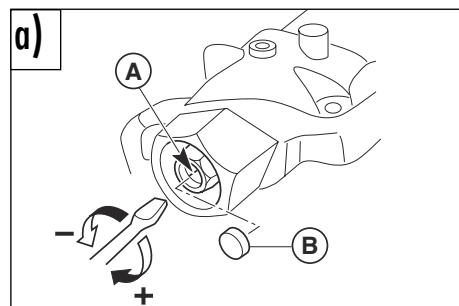
ADJUSTING THE COMPRESSION FORK

a) Compression (Lower register)

Standard calibration: -15 clicks (TC-TXC);

Standard calibration: -12 clicks (TE-SMR).

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

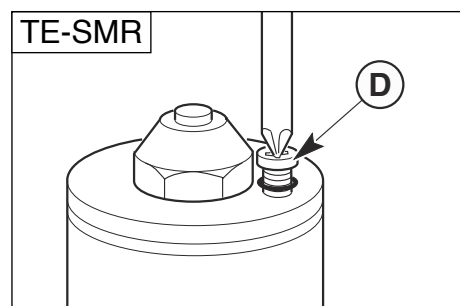
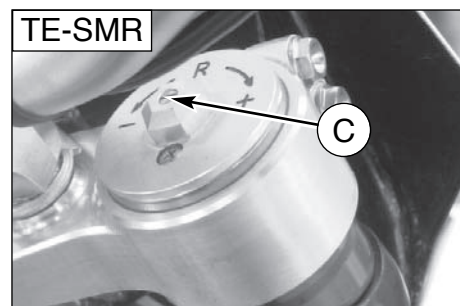


b) EXTENSION (upper register)

Standard calibration: - 15 clicks (TC-TXC);

Standard calibration: - 12 clicks (TE-SMR).

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



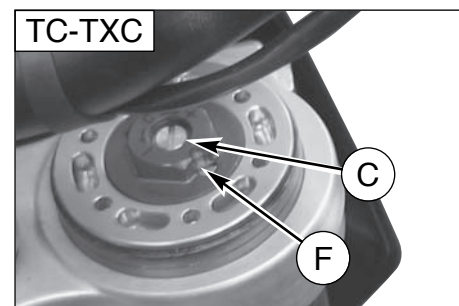
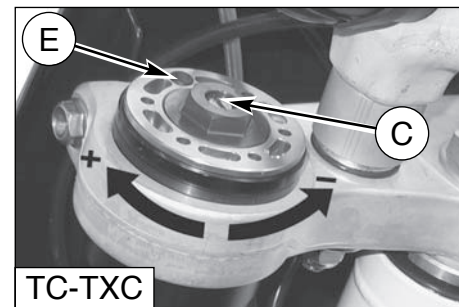
c) AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly). TE-SMR: set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

TC-TXC: Place the vehicle on a central stand, pull the fork all out, then remove the cap (E) and press the valve with a tip. Fit the cap back in.

WARNING!

NEVER loosen the screw (F).

WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.



OIL FORK LEVEL

For the regular fork operation, both legs must be provided with the necessary oil quantity. Remove the forkrods from the fork to check the oil level inside the forkrods. Work as follows:

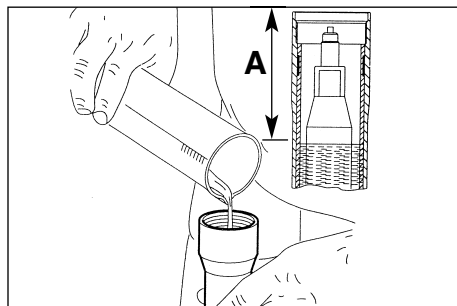
- remove the power rod caps;
- remove springs from the stems letting the oil drop into the latter;
- bring forks to stroke end;
- check that the level is at distance "A" below the upper limit of rods.

OIL QUANTITY IN EACH FORK LEG

- TC: 310 cm³ (18.9 cu. in.)
- TE: 775 cm³ (47.3 cu. in.)
- SMR: 740 cm³ (45.1 cu. in.)

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE



NOTE

Besides the serial spring with flexibility index:

K=4,5 N/mm (TE)

K=4,8 N/mm (TC-TXC 250)

K=5 N/mm (TC-TXC 450,510 - SMR)

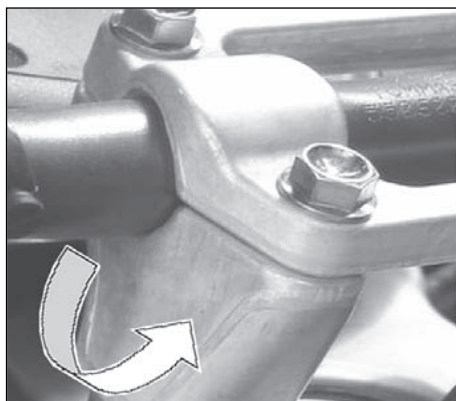
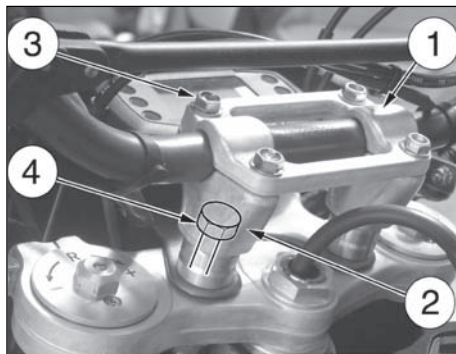
and relevant preload spacer harder or softer springs, together with spacers are available upon request.

NOTE

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

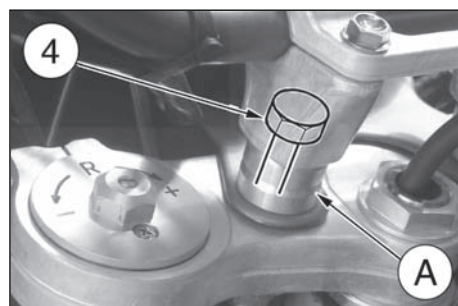
HANDLEBAR POSITION AND HEIGHT CHANGE

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



a) Handlebar position change

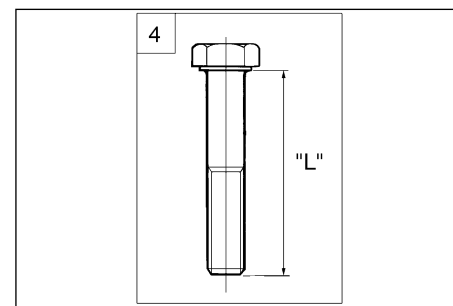
Turn the lower clamp (2) 180° to move forward or backward (10mm- 0.04in.) the handlebar position with respect to the original setup.



b) Handlebar height change

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

Once these operations are completed, tighten the screws (3) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the screws (4) to 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/fts).



ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER

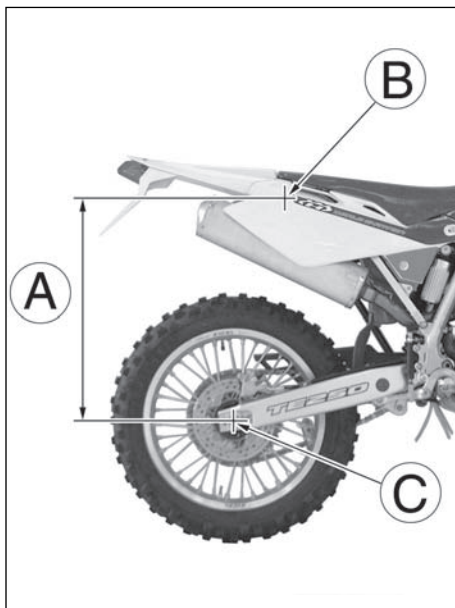
The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.

Proceed as follows:

1. With motorcycle on the stand, measure distance (A).
2. Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.
3. With somebody's help, take the new distance (A).

B: axis of the panel screw

C: axis of rear wheel pin



4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.

Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.

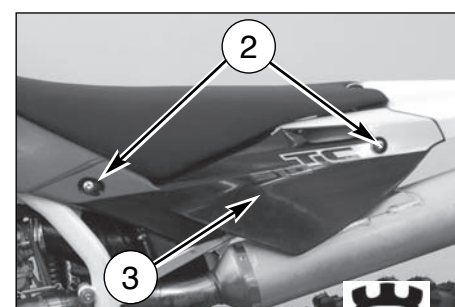
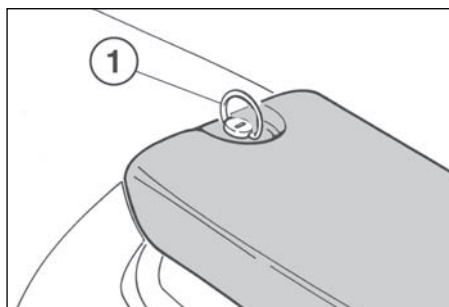
5. To get the right SAG according to your weight, adjust the shock absorber spring preload as described at side.

WARNING*: Never disassemble shock absorber, which contains highly compressed nitrogen. Contact your Dealer for such major service. Do not incinerate.

ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD

Proceed as follows:

1. First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and R.H. side panel (3).



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

WARNING*: Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock absorber.

SHOCK ABSORBER DAMPING ADJUSTMENT

Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.

A) COMPRESSION - Standard calibration:

- 1) Low damping speed:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(register 4)

2) High damping speed:

- 15 clicks (± 2 clicks)
(register 6)

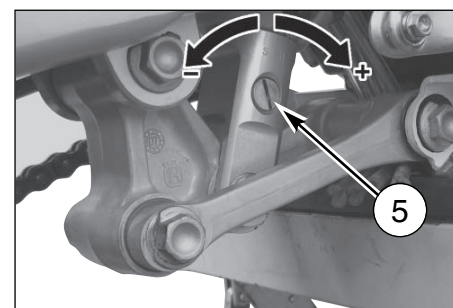
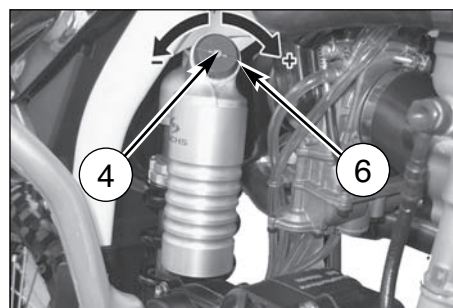
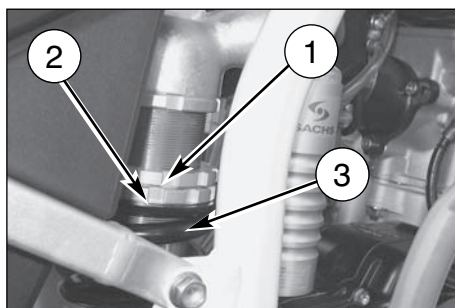
To reset the standard calibration, turn upper registers (4) and (6) clockwise until reaching fully closed position.

Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the registers anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

B) EXTENSION - Standard calibration:

- 18 clicks (± 2 clicks)

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



CHAIN ADJUSTMENT

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

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

Fast adjustment (Fig. B).

In the point shown in the figure, fit a bush (a), 35 mm diameter (or alternatively a shim in the same size) and make sure the lower branch (C) of the chain is slightly taut.

If it is not, proceed as follows:

- on the right side, with a 27 mm Allen screwdriver, loosen the locking nut (1) of the wheel pin;
- with a 12 mm screwdriver, loosen the check nuts (2) on both chain stretchers and work on the screws (3) to achieve the right tension;
- when the adjustment is over, tighten the check nuts (2) and the wheel pin nut (1).

When the adjustment is over check the wheel for alignment.

A = 0±2 mm (0±0.08 in.)

Fig. A

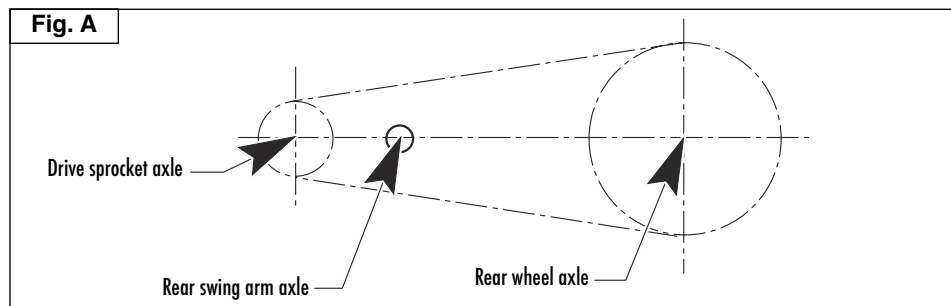
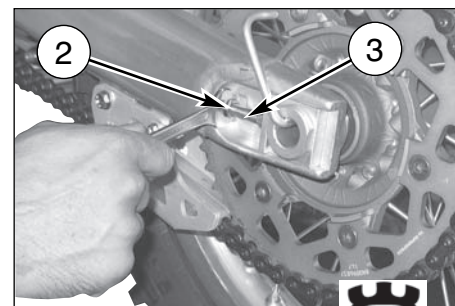
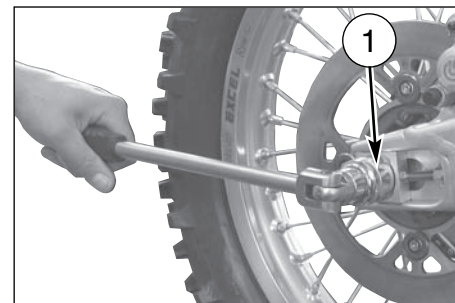
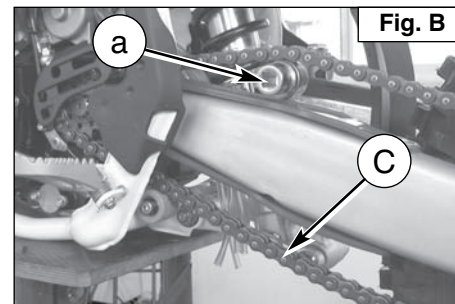


Fig. B



CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET

Proceed as follows:

- fully stretch the chain with the adjusting screws.
- mark 20 chain links.
- measure the distance "A" between 1st pin center and 21 st pin center.

STANDARD	WEAR LIMIT
317,5 mm	323 mm

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

Remove the wheel and check the wear of the rear sprocket teeth. The below figure shows the outline of teeth in normal and excessive wear. Should the sprocket be badly worn out, replace it by loosening the six fastening screws to the hub.

WARNING*: Misalignment of the wheel will result in abnormal wear and may result in an unsafe riding condition.

Note*: In muddy and wet conditions, mud sticks to the chain and sprockets resulting in an overtight chain. The pinion, the chain, and the rear sprocket wheel wear increases when running on muddy ground.

LUBRICATING THE CHAIN

Lubricate the chain following these instructions.

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

Disassembling and cleaning

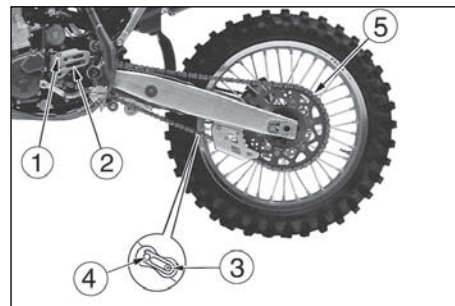
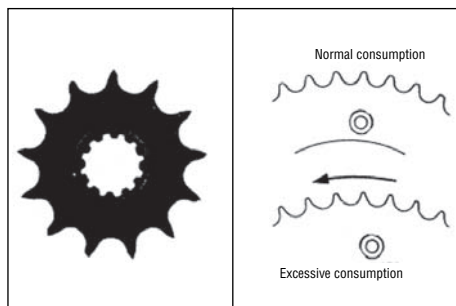
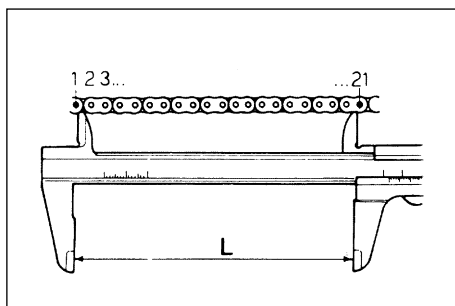
When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication.

Work as follows:

- 1 - Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.

Remove: screws (1), transmission sprocket guard (2), clip (3), master link (4) and transmission chain (5);

To reassemble, reverse the above procedure.



- 2 - Check that the chain is neither worn out nor damaged. If the rollers or the links are damaged, replace the chain by following the instructions given in the Periodical Maintenance Table.
- 3 - Check that neither the sprocket nor the crown are damaged.
- 4 - Wash and clean the chain as described hereunder.

Washing the chain without OR

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

Washing the chain with OR

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

Lubricating the chain without OR

First dry, then plunge the chain in a bisulphide molybdenum lubricant, or in high viscosity engine oil. Warm up the oil before use.

Lubricating the chain with OR

Lubricate all metallic and rubber (OR) elements using a brush, and use engine oil with SAE 80-90 viscosity for the internal and external parts.

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

NOTE*: Even if all the joints are reusable when in good conditions, for safety purposes we advise using new joints when reassembling the chain.

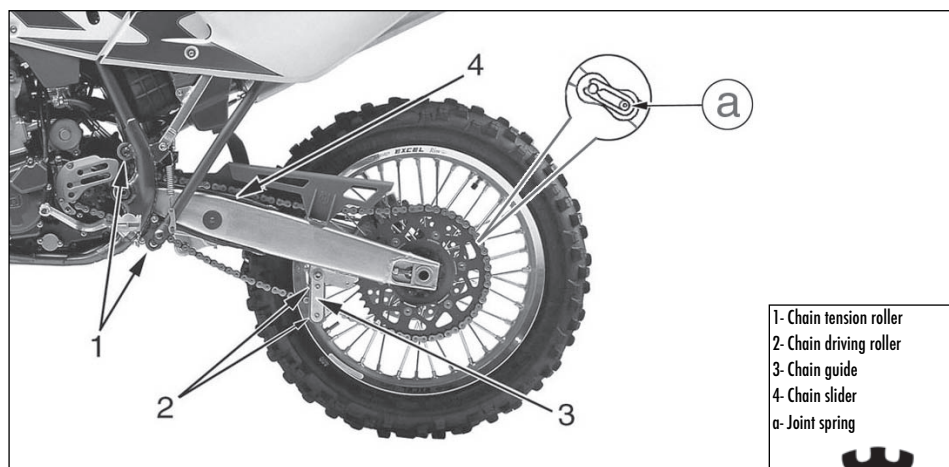
- 7 - Accurately adjust the chain as described on page 51.

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

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

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

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



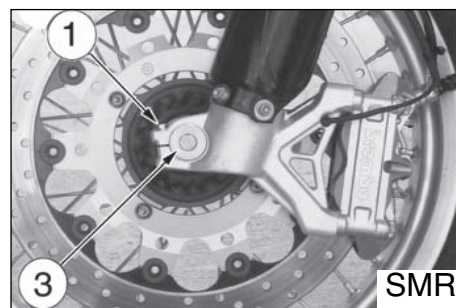
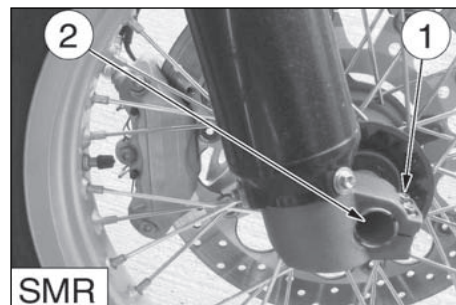
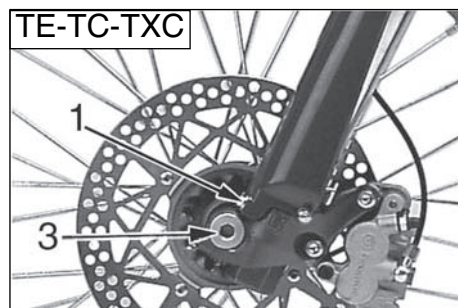
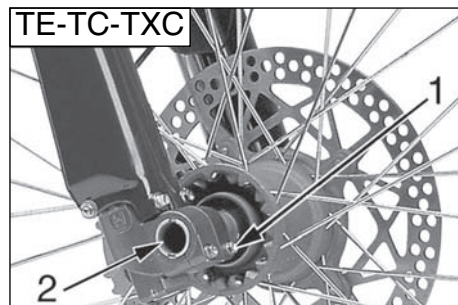
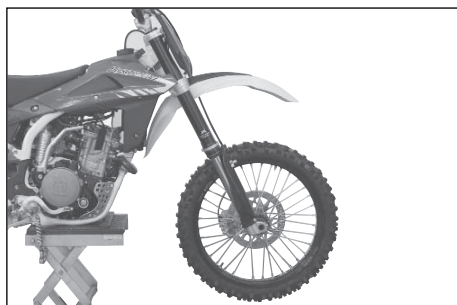
REMOVING THE FRONT WHEEL

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

SMR: remove the two screws (A) and the brake caliper. Hold the head of the wheel axle (2) in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.

NOTES

Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top.



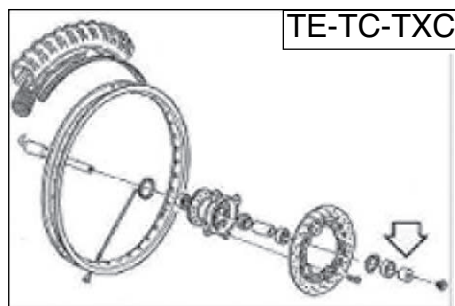
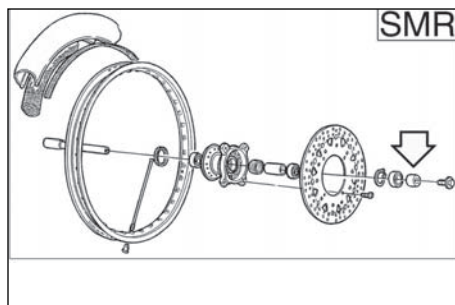
REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

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

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

SMR: Fit the wheel between the front fork legs.

Fit the wheel axle (2) from the R.H. side, after greasing it and push it to the stop on the L.H. leg; during this operation, the wheel should be turned. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it. Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned.



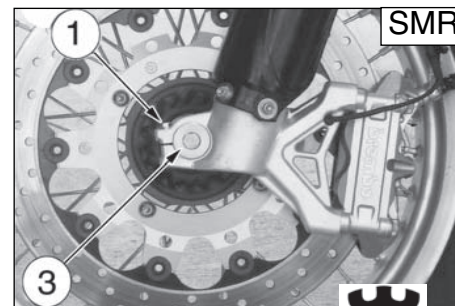
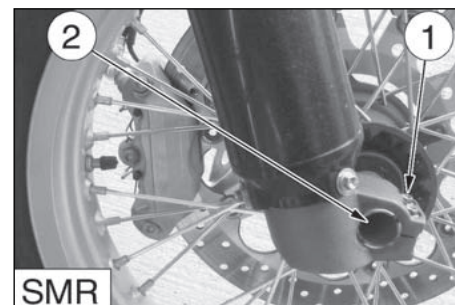
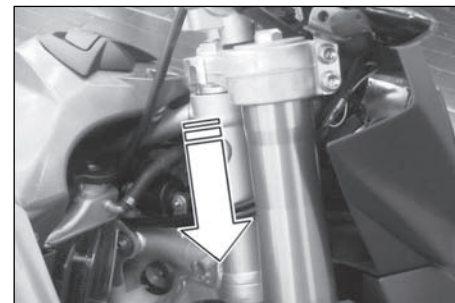
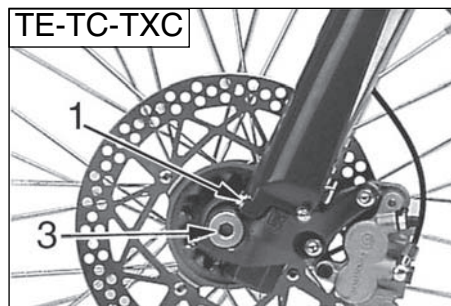
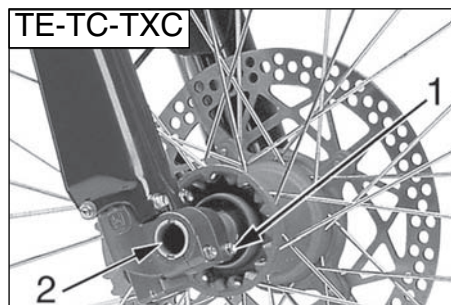
Lock: the screws (1) on the R.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), the screw (3) on the L.H. side (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb), the screws (1) on the L.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

SMR: fit the brake caliper on the disc; assemble the caliper on its holding plate and tighten the screws (A) at 25,5 Nm/ 2,6 Kgm/ 18.8 ft-lb.

Check that the brake disc slides between the caliper pads without any friction.

NOTE

After reassembly, pump the brake control lever until the pads are against the brake disc.



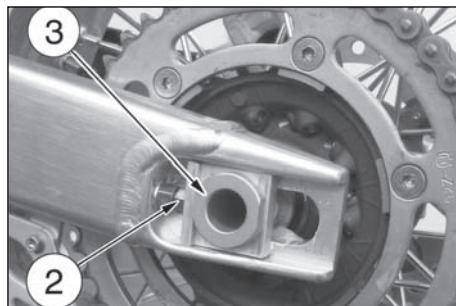
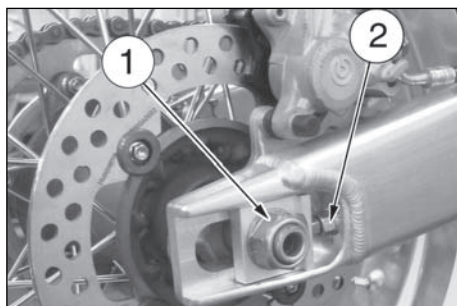
REMOVING THE REAR WHEEL

Unscrew the nut (1) of the wheel pin (3) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.

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

NOTES

Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards. After removal, lay down the wheel with brake disc on top. After reassembly, pump the brake control pedal until the pads are against the brake disc.

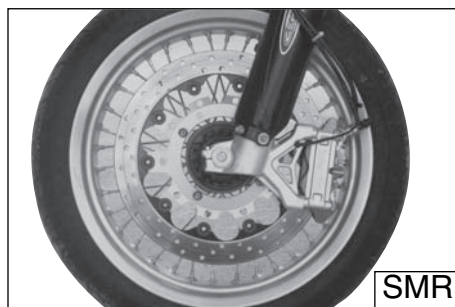
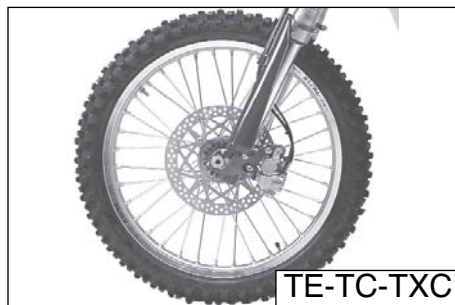


TIRES

Care should be taken to keep the tires properly inflated. See tire data for correct tire inflation pressure (page 11). Replace the tire if its wear exceeds what is shown on the table below.

MINIMUM HEIGHT OF THE TREAD

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



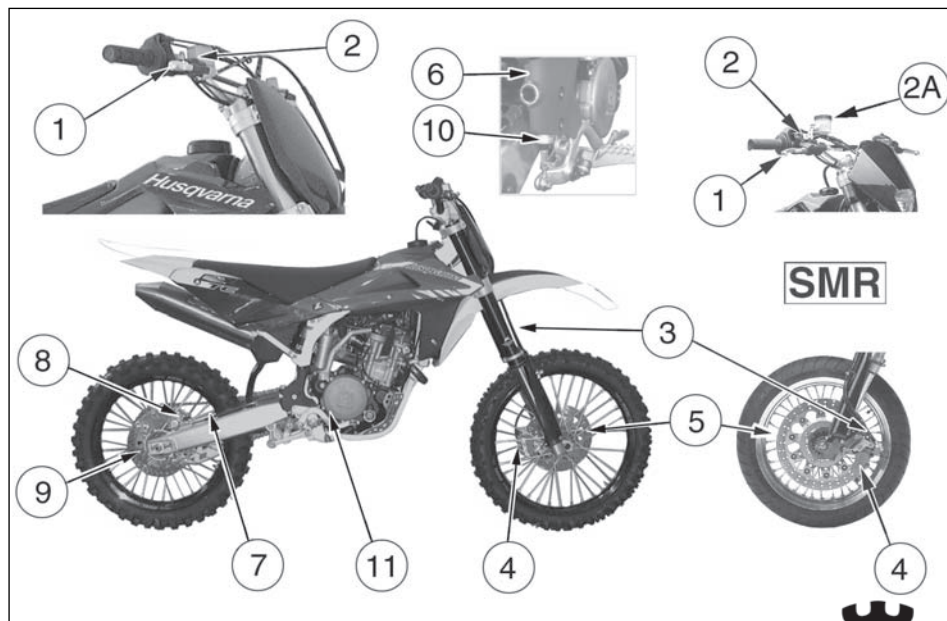
BRAKES

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

LEGEND

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

4. Front brake caliper
5. Front brake disc
6. Rear brake oil tank
7. Rear brake hose
8. Rear brake caliper
9. Rear brake disc
10. Rear brake pump
11. Rear brake control pedal



BRAKE PADS REMOVAL

- Remove springs (1).
- Remove pins (2).
- Remove pads.

CAUTION!

Don't operate the brake lever or pedal while removing the pads.

PADS WEAR (TE-TC-TXC)

Inspect pads for wear.

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

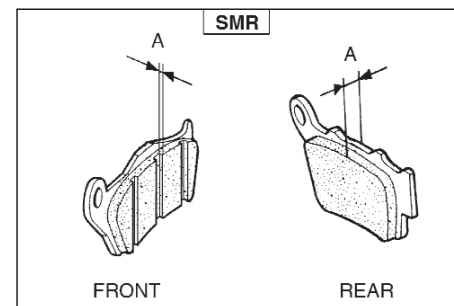
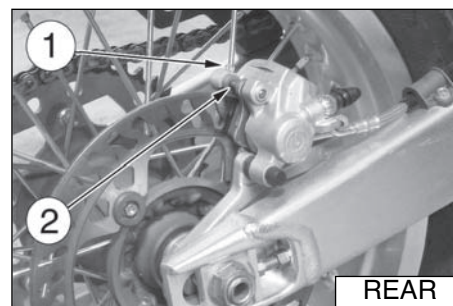
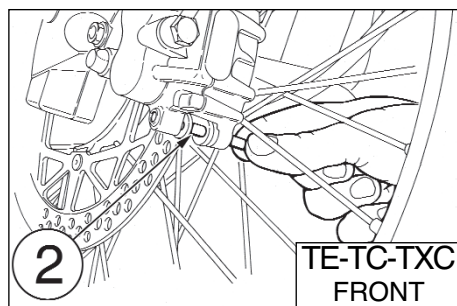
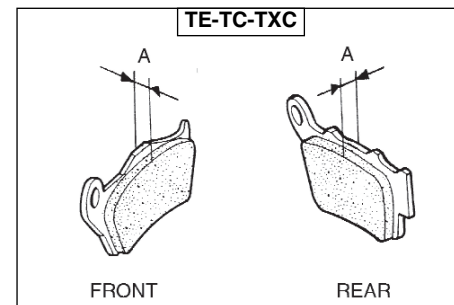
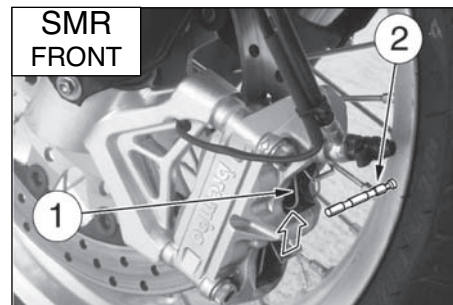
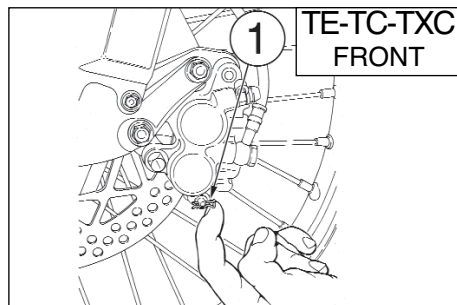
If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.

PADS WEAR (SMR)

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

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

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



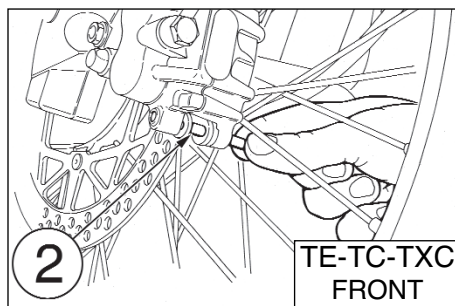
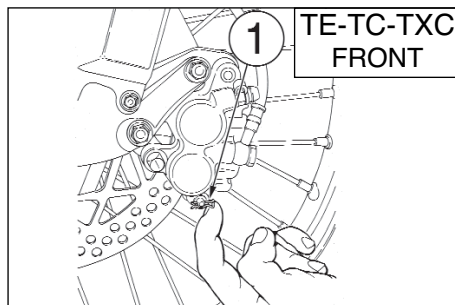
PADS CLEANING

Be careful that no disc brake fluid or any oil gets on brake pads or discs. Clean off any fluid or oil that inadvertently gets on the pads or disc with alcohol.

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

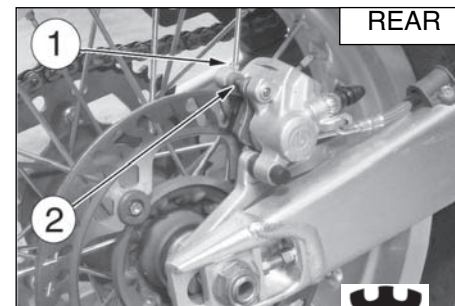
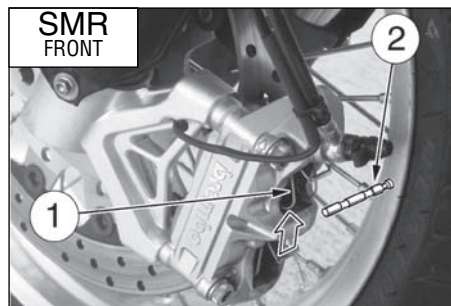
PADS INSTALLATION

- Install new brake pads.
- Reassemble the two pins (2) and the springs (1).



WARNING!

Do not attempt to ride the motorcycle until the brake lever or pedal are fully effective. Pump the brake lever or pedal until the pads are against the discs. The brake will not function on the first application of the lever or pedal.



BRAKE DISC WEAR

Measure the thickness of each disc at the point where it has worn the most. Replace the disc if it has worn past the service limit.

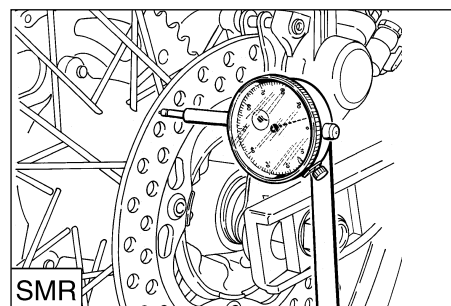
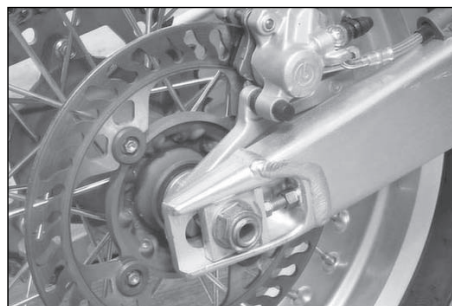
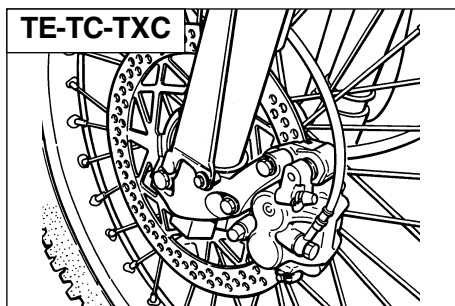
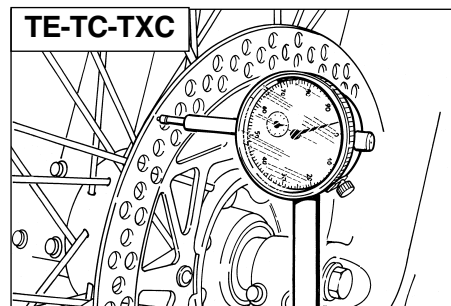
Disc Thickness

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
Front (TE-TC-TXC)	3 mm	2,5 mm
Front (SMR)	5 mm	4,5 mm
Rear	4 mm	3,5 mm

DISC WARPAGE

Measure disc warpage. Service limit for both discs is 0,15 mm (0.006 in.)

Replace the disc if warpage is more than service limit.



DISC CLEANING

Poor braking can also be caused by oil on the disc. Oil or grease on the disc must be cleaned off with a high flash-point oil free solvent, such as acetone or lacquer thinner.

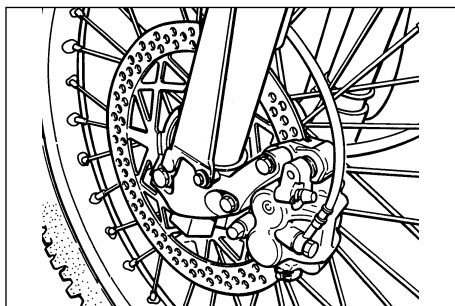
FLUID CHANGE

The brake fluid should be checked and changed in accordance with the Periodic Maintenance Chart or whenever it is contaminated with dirt or water. Don't change the fluid in the rain or when a strong wind is blowing.

NE

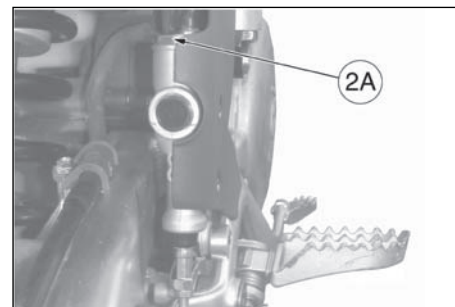
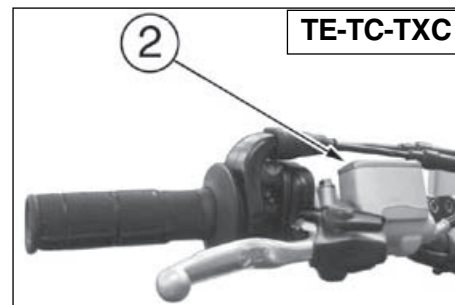
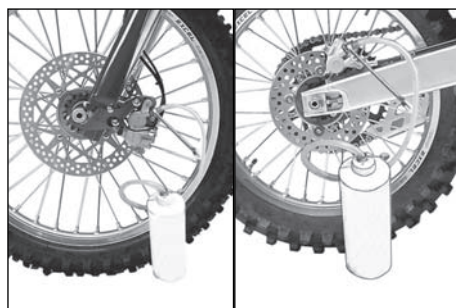
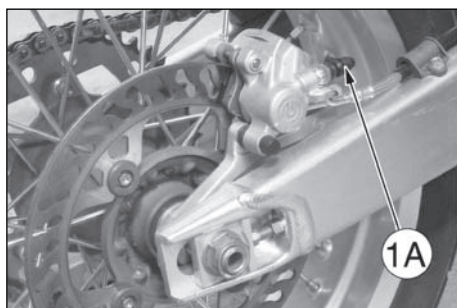
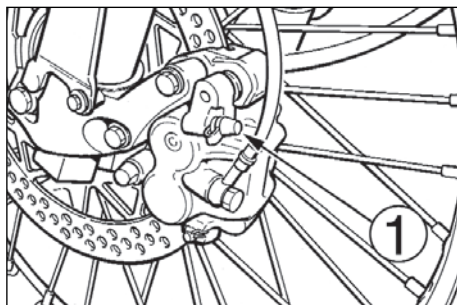
CAUTION!

- * Use only brake fluid from a sealed container (DOT 4). Never use old brake fluid.
- * Never allow contaminants (dirt, water, etc.) to enter the brake fluid reservoir.
- * Don't leave the reservoir cap off any length of time to avoid moisture contamination of the fluid.
- * Handle brake fluid with care because it can damage paint.
- * Don't mix two types of fluid for use in the brake. This lowers the brake fluid boiling point and could cause the brake to be ineffective. It may also cause the rubber brake part to deteriorate.



To replace the fluid, proceed as follows:

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

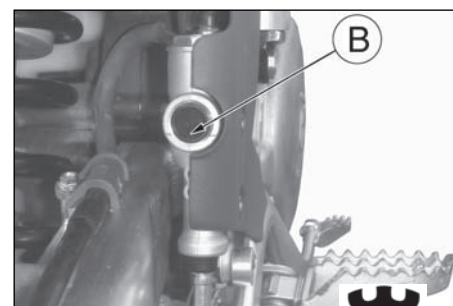
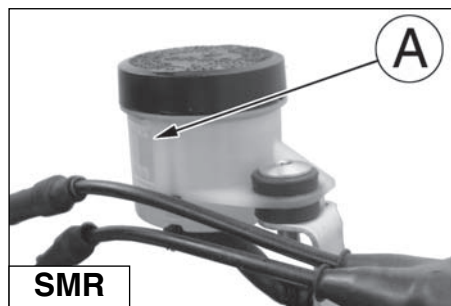
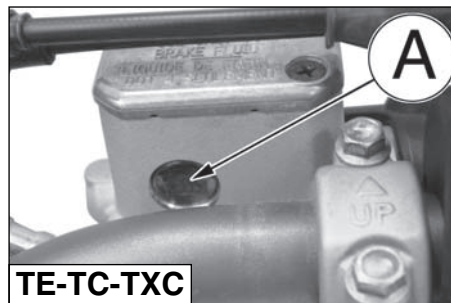
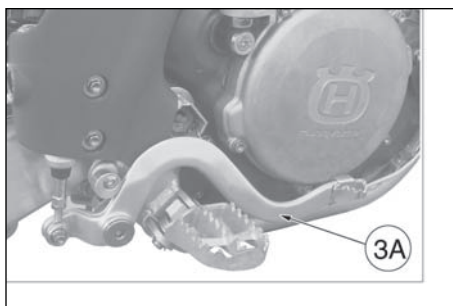
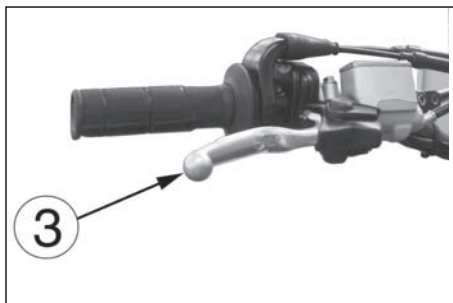


- Pump with brake lever (3) or brake pedal (3A) in order to push brake fluid out of line.
- Close the bleeding valve and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve, apply the brake using the brake lever or pedal, close the bleeding valve with the brake lever or pedal applied and then quickly release the lever or pedal.
- Repeat this operation until the brake line is filled and clear fluid starts coming out of the plastic hose: now close the bleeding valve.

- Restore the brake fluid level (A) or (B) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (page 62).

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding (see pages 64 and 65).

EN



WARNING!

Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.

*** Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly and call a doctor if your eyes were exposed.**

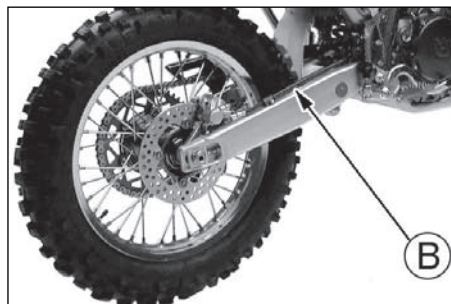
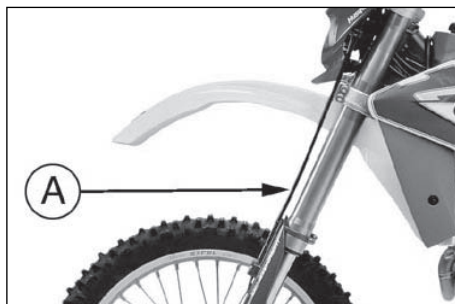
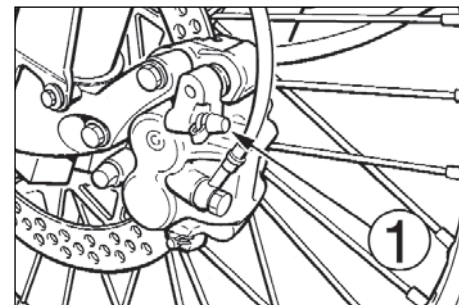
Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): if the hoses (A) and (B) are worn or cracked, their replacement is advised.

FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING (TE, TC, TXC)

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

Proceed as follows:

- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container (make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation).



TE-TC-TXC

- Remove fluid reservoir cap (2), the rubber and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve and pump with brake lever (3) several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the hose: now close the bleeding valve.
- Restore the brake fluid level (A) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (2).

WARNING!

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



As the braking fluid is a very corrosive substance, in the case it comes in contact with your eyes wash them abundantly with water.



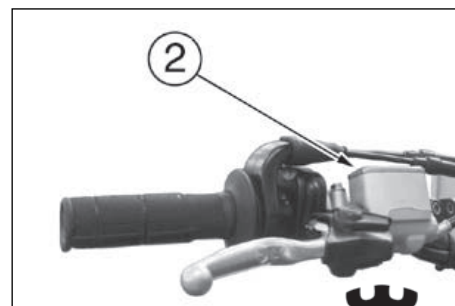
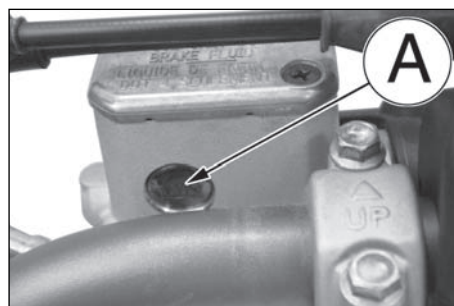
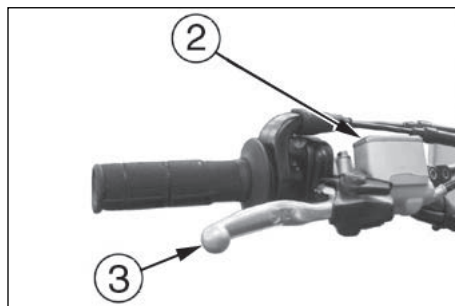
During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift the pump tank and to make easier the bleeding of the braking system.



If the lever stroke gets stretchy and the braking action results as poor in the case of falls during competitions, or after repair work in shops, repeat the bleeding operation described above.



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



FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING (SMR)

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

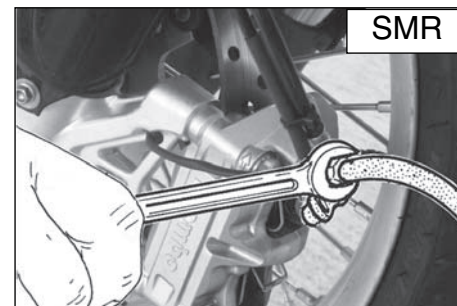
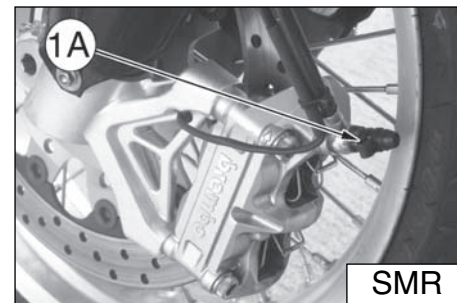
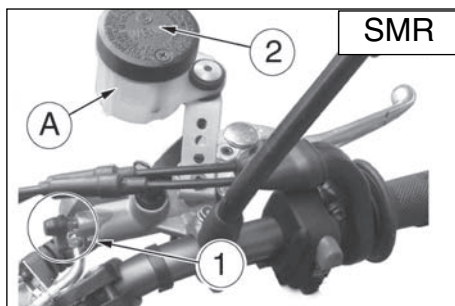
Regarding the front braking system, first proceed to bleed the upper braking system control (bleeding valve 1), then the brake caliper (bleeding valve 1A).

In both cases, proceed as follows:

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

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

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



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

WARNING!

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



As the braking fluid is a very corrosive substance, in the case it comes in contact with your eyes wash them abundantly with water.



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



If the lever stroke gets stretchy and the braking action results as poor in the case of falls during competitions, or after repair work in shops, repeat the bleeding operation described above.



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

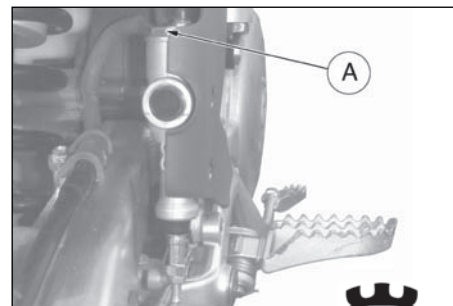
REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING

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

To bleed the system:

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

NE



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

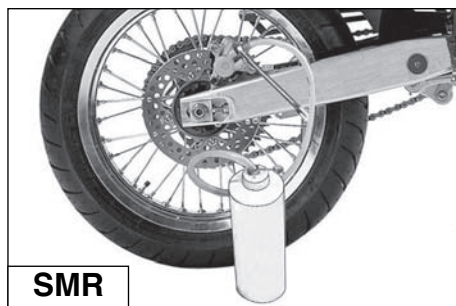
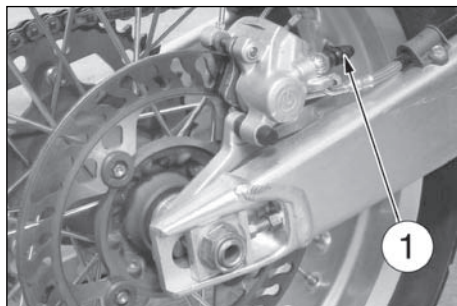
- Depress the pedal (2) and keep it full down.
- Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.
- Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.

- Close the bleed union to the prescribed torque and check the fluid level (B) inside the reservoir before reassemble the cap (1).

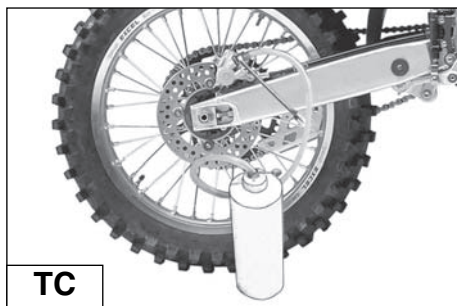
If the bleeding operation has been done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

NOTE

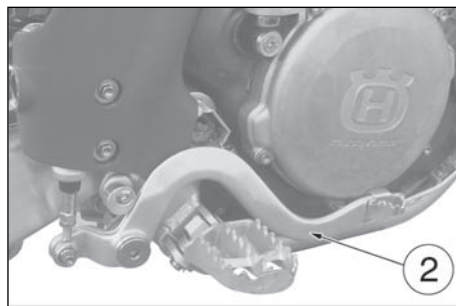
Should the motorcycle, due to a fall during a competition or shop repairs, show some elasticity of the brake lever stroke, with a subsequent braking efficiency decrease, you'll repeat the circuit bleeding as above described.



SMR



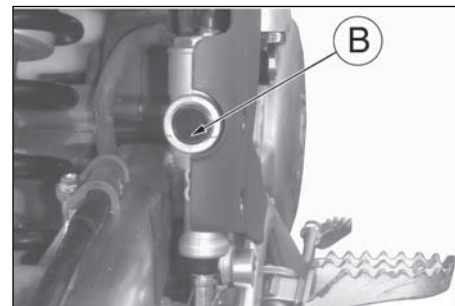
TC



WARNING!

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



EXHAUST MUFFLER

The muffler reduces the noise of the exhaust gases, but it is an integral part of the exhaust as well. As such, its conditions affect the motorcycle performance.

When the noise on the exhaust is too high, it means that the deadening material set on the holed tube inside the muffler is deteriorated.

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

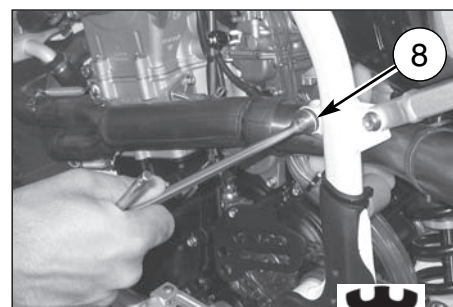
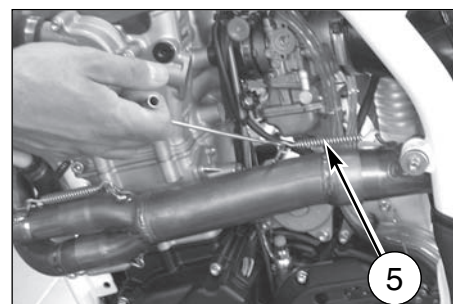
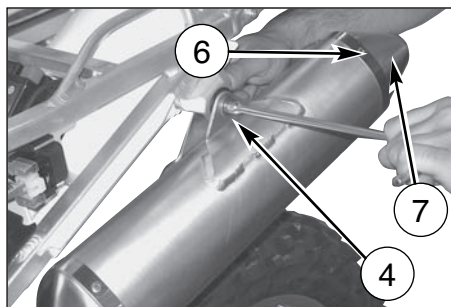
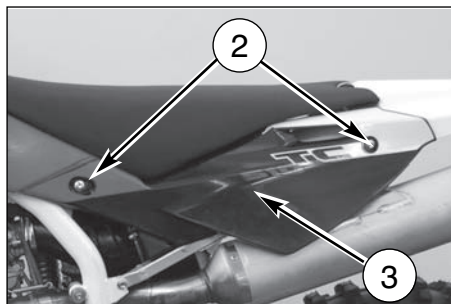
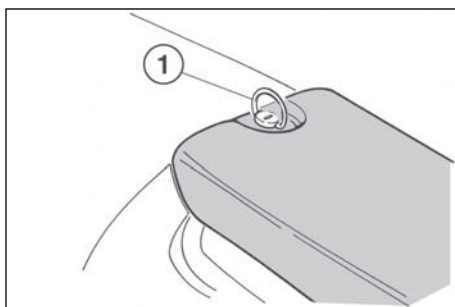
REPLACING THE MUFFLER DEADENING MATERIAL

First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and L.H. side panel (3). Using an 8 mm T-shaped spanner on the outside and a 10 mm T-shaped spanner on the inside, remove the locking screw (4) of the muffler. Remove the spring (5) and with an 8 mm T-shaped spanner remove the screw (8); then pull out the muffler.

Remove the six rear rivets (6), clamp and the exhaust terminal (7). Remove inner pipe and replace the deadening material. Reassemble L.H. side panel and saddle.

NOTE: When difficulties are found in removing the muffler, lightly beat with a rubber or plastic hammer.

EN



SERVICE LIMIT**NOTE**

This chapter shows the main checks to be carried out when the engine and some parts of the byke must be overhauled.

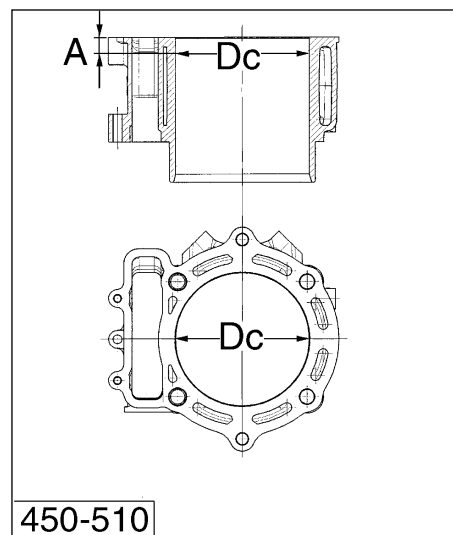
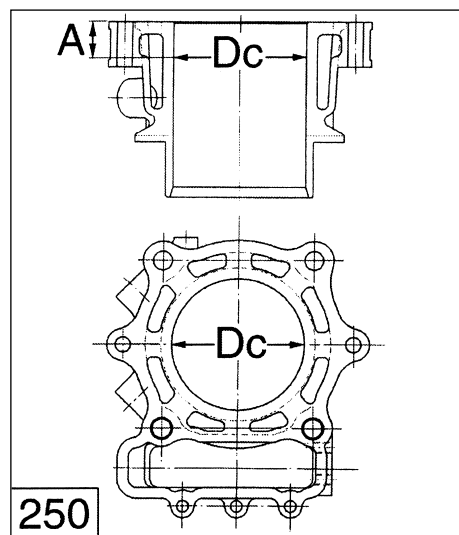
More detailed information, together with the disassembly/re-assembly procedures are carried in the Husqvarna's Workshop Manual.

CYLINDER-PISTON FITTING

The cylinder and piston are supplied matched; if by chance cylinders and pistons become mismatched then measure their diameters as follows:

a) Cylinder bore (Dc)

Use an internal micrometer and take the reading "A" at 20 mm-0.8 in. (250) or 10 mm-0.4 in. (450-510) distance from the top.

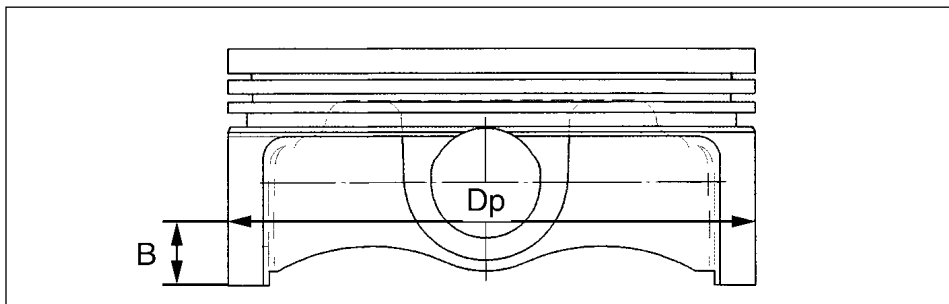


b) Piston diameter (Dp)

Take the piston diameter at "B" distance of 6 mm/0.24 in. (TE-TC 250), 9 mm/0.35 in. (TC 450-510), 10 mm/0.39 in. (TE-SMR 450) or 11 mm/0.43 in. (TE-SMR 510) from the base.

CLEARANCE	WEAR LIMIT
250: 0,020÷0,046 mm 250: 0.00079÷0.00181 in.	250: 0,10 mm 250: 0.004 in.
450-510: 0,025÷0,055 mm 450-510: 0.0010÷0.00216 in.	450-510: 0,12 mm 450-510: 0.0047 in.

EN

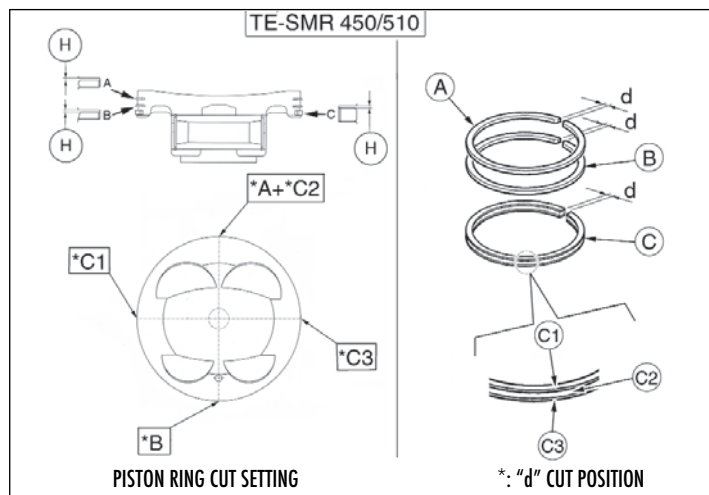
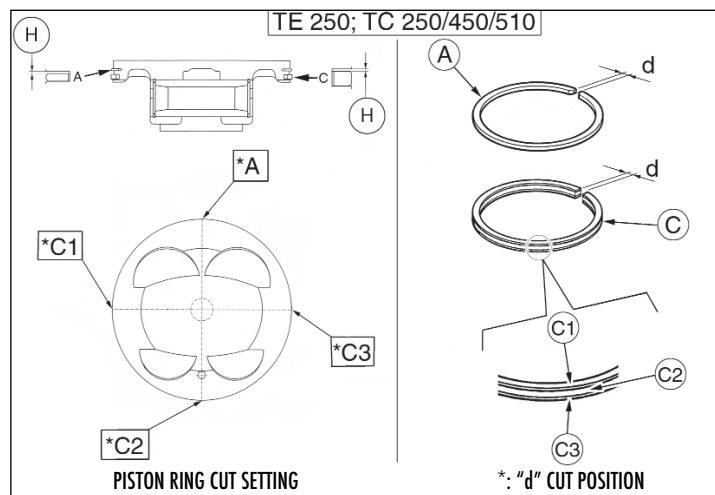


PISTON RING/PISTON RINGS GROOVE CLEARANCE

Use a feeler gauge to check the axial play (H) of the rings in the groove.

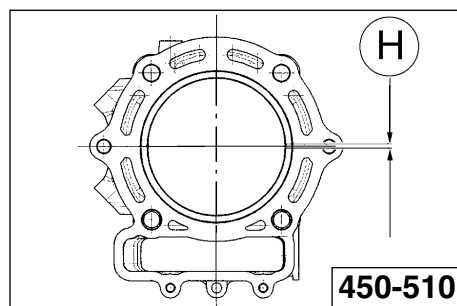
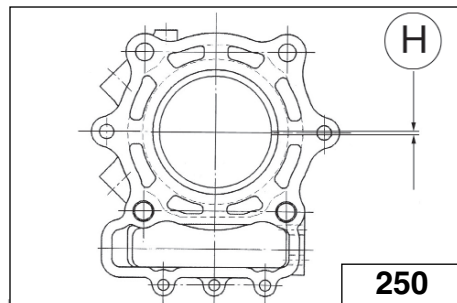
The "TOP" marking should always be uppermost.

RING	NOMINAL CLEARANCE	WEAR LIMIT
"A"	TE, TC 250: 0,011±0,033 mm	0,07 mm
"A"	TC 450-510: 0,070±0,110 mm	0,22 mm
"A"	TE-SMR 450: 0,065±0,100 mm	0,24 mm
"A"	TE-SMR 510: 0,030±0,065 mm	0,13 mm
"B"	TE-SMR 450: 0,035±0,070 mm	0,15 mm
"B"	TE-SMR 510: 0,020±0,055 mm	0,11 mm
"C"	TE, TC 250: 0,040±0,110 mm	0,22 mm
"C"	TC 450-510: 0,040±0,120 mm	0,24 mm
"C"	TE- SMR 450: 0,020±0,110 mm	0,20 mm
"C"	TE- SMR 510: 0,010±0,180 mm	0,35 mm

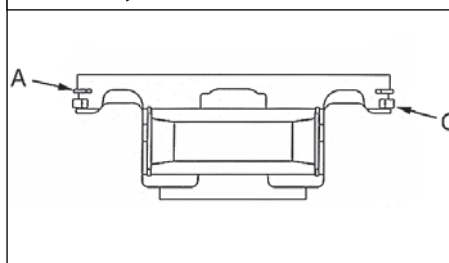
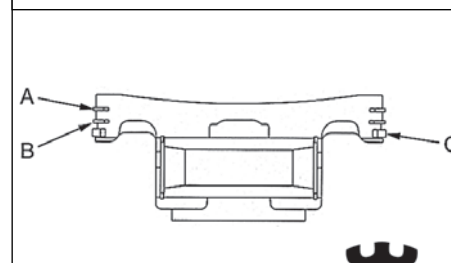


PISTON RING/CYLINDER CLEARANCE

Insert the piston ring into the cylinder top (hold the piston ring with the piston), position it well in "square" and measure the distance (H) between the two piston ring end gap.



NOMINAL CLEARANCE (H)	WEAR LIMIT
250 (A): 0,20÷0,35 mm/0.00787÷0.0138 in. TE-SMR 450, TC-TXC 510 (A): 0,25÷0,40 mm/0.0094÷0.0157 in. TE-SMR 510 (A): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in. TE-SMR 450, TC-TXC (B): 0,40÷0,55 mm/0.0157÷0.0216 in. TE-SMR 510 (B): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in. 250 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 450, TC-TXC 510 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 510 (C): 0,10÷0,20 mm/0.00394÷0.0787 in.	250 (A): 0,5 mm/0.0197 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 450, TC (B): 1 mm/0.0394 in. TE-SMR 510 (B): 0,7 mm/0.027 in. 250 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 510 (C): 0,35 mm/0.014 in.

TE 250; TC-TXC 250/450/510**TE-SMR 450/510**

COUPLING THE CONNECTION ROD SMALL END PIN

When assembling, the coupling play must be 0.012 ± 0.027 mm.
The maximum wear limit allowed is 0.055 mm.

CONNECTING ROD BIG END RADIAL PLAY (B)

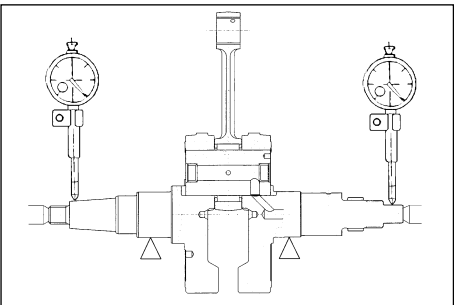
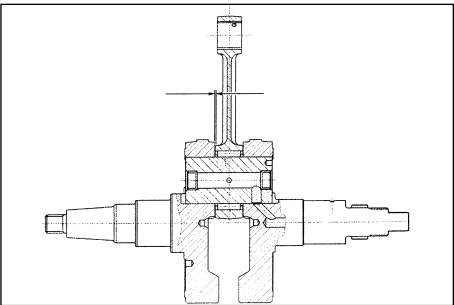
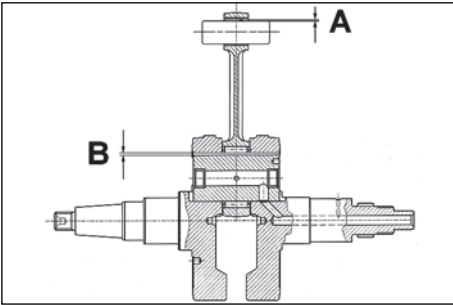
STANDARD	MAX WEAR LIMIT
$0,026 \pm 0,036$ mm (0.00102 ± 0.00141 in.)	0,08 mm (0.00315 in.)

CONNECTING ROD BIG END SIDE CLEARANCE

STANDARD	MAX WEAR LIMIT
$0.300-0.677$ mm $0.012-0.027$ in.	0,75 mm 0.03 in.

CRANKSHAFT OUT-OF-AXIS

STANDARD	MAX DESALIGNMENT LIMIT
under di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)



CLUTCH UNIT

The clutch plates should not be burnt or scored.
Check the thickness of the clutch lining plate.

Thickness of new plate:
3 mm (0.118 in.).

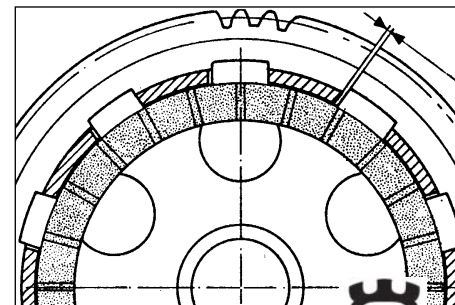
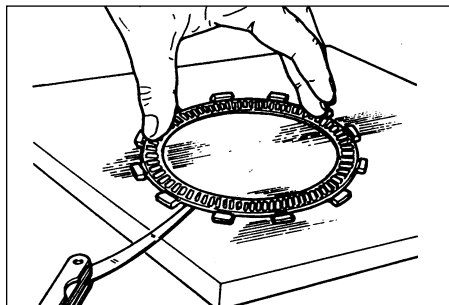
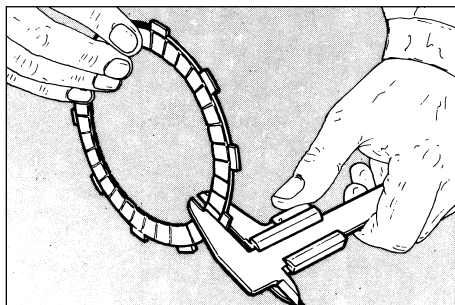
Wear limit
2,9 mm (0.114 in.)

Check the distortion of each plate (both lined and unlined) by
resting on a flat surface; use a feeler gauge.
Wear limit: 0,2 mm (0.00078 in.).

CLUTCH HOUSING-FRICTION DISC CLEARANCE

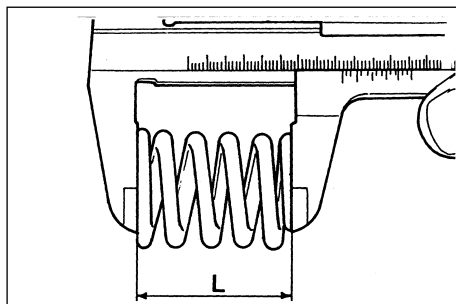
STANDARD	MAX-WEAR LIMIT
0.30-0.50 mm 0.012-0.020 in.	0,6 mm 0.024 in.

EN



CLUTCH SPRING

Measure the free length "L" of each spring using a gauge.
 "L" new spring = 41 mm/ 1.61 in.
 Service limit: 39 mm/ 1.53 in.



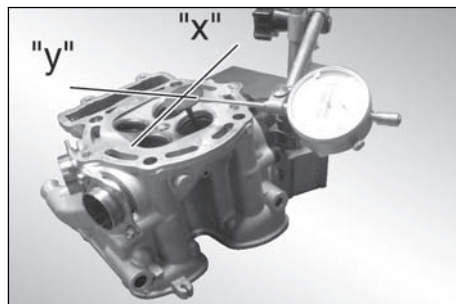
VALVE GUIDE

Accurately check the valve guide. A dial comparator set in a way to determine the play in both "X" and "Y" directions, which are perpendicular to one another, is used to detect the wear on the coupling between the guide and the valve.
 New intake valve standard play: 0,008-0,035 mm/ 0.00031-0.00138 in.
 Service limit: 0,05 mm/ 0.002 in.

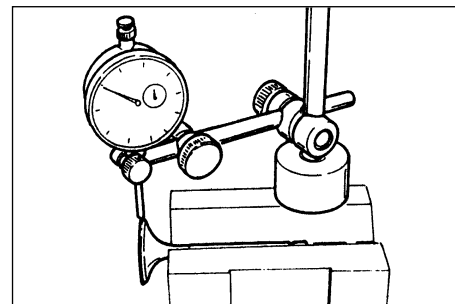
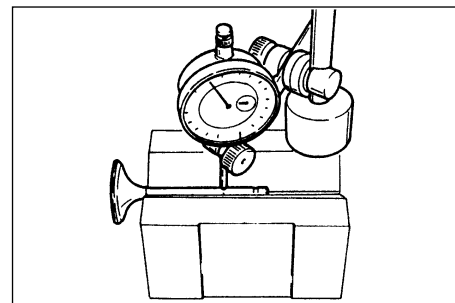
New exhaust valve standard play: 0,018-0,045 mm/ 0.0007-0.00177 in.
 Service limit: 0,08 mm/ 0.003 in.

VALVE

Check that the valve shank and the contact surface with the valve seat are in perfect conditions. Pittings, cracks, or any other deformation or wear must not appear on these elements.
 Carry out the following checks:
 - deformation of the valve shank by setting the shank on a "V" striker, and measuring the extent of the deformation by a comparator.
 Working limit: 0.05 mm (0.00197 in.).



- check the concentricity of the valve head by resting an angle comparator against the head and then rotate the valve in a Vee block. Wear limit: 0.0012 in.



VALVE SPRING

The weakening of the springs causes a decrease of the engine power and it often is responsible of the noise and the vibrations coming from the valves.

In this case, check the free length "L". When the working limit indicated has been overcome, replace the springs.

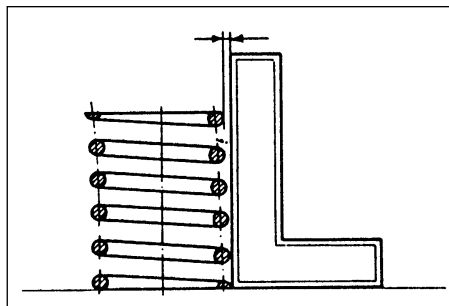
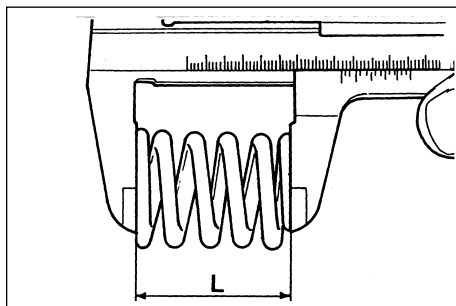
"L" new spring = 35 mm/ 1.38 in. (250); 43,4 mm/ 1.71 in. (450-510)

Service limit: 33 mm/ 1.3 in. (250); 41 mm/ 1.6 in. (450-510)

NOTE:

Replace all the spring valves when even one of these has overcome the the working limit.

Check the spring valve squareness. Error limit not above 1.5 mm (0.059 in.) on each side.



CAMSHAFT

Check that cam surfaces are scored, stepped, grooved etc. Insert the camshaft between two references and then check deviation using two comparators.

Wear limit: 0.0039 in.

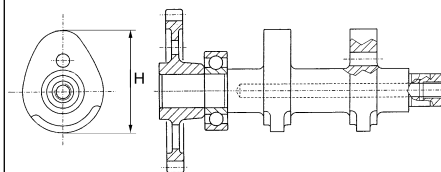
Check that the cams are in good conditions, without wear or deformation.

Cam height "H"

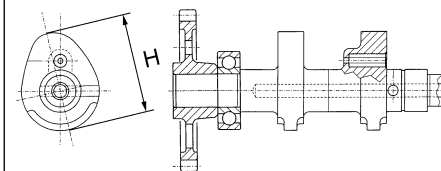
INTAKE (new) = 36,57 mm/ 1.44 in.

EXHAUST (new) = 35,94 mm/ 1.41 in.

INTAKE



EXHAUST



OVERHAULING THE WHEELS

The tables hereunder show the type of control the rim and wheel axle are to be submitted to.

Note*: if the rim is badly, it should be replaced.

DEFORMATION RIM

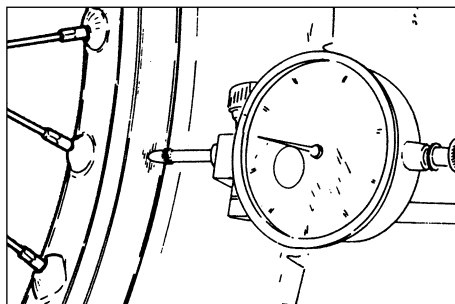
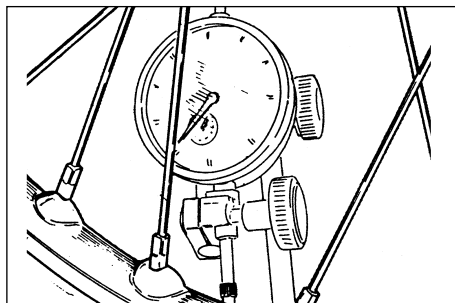
	STANDARD	MAX.LIMIT
Side skid	less than 0,5 mm (0.02 in)	2 mm (0,078 in)
Eccentricity	less than 0,8 mm (0.03 in)	

WHEEL SPOKES

Check to make sure that all the nipples are tight; tighten them if necessary.

Remember that an insufficient stretch jeopardizes the motorcycle stability.

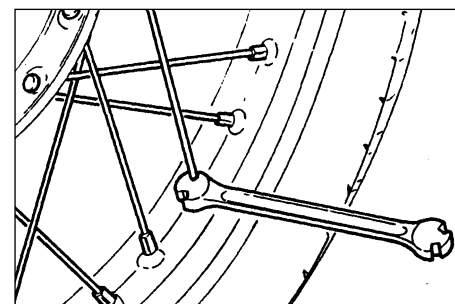
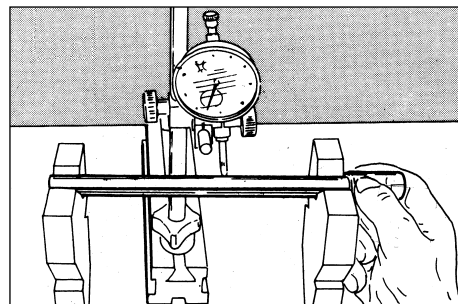
For an instant check, use a metal point (for instance, a screwdriver) to beat the spokes with. A live sound accounts for an accurate tightening, while a dull sound means that a new tightening is necessary.



WHEEL RIM AXLE BENDING

If the bending figure is over the allowable max. limit, straighten or replace the axle.

If the wheel axle cannot be straightened within the max. limits (0,2 mm - 0,008 in.) stated, replace it.



IGNITION SYSTEM (TC-TE-SMR-TXC) ELECTRIC SYSTEM (TE-SMR)

The ignition system includes the following elements:

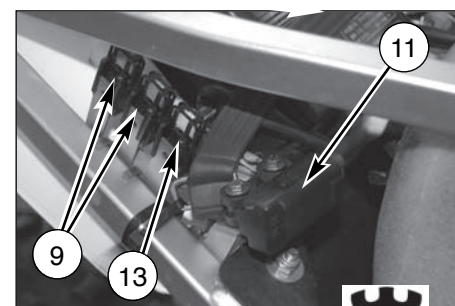
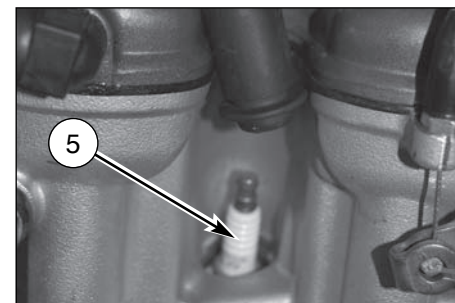
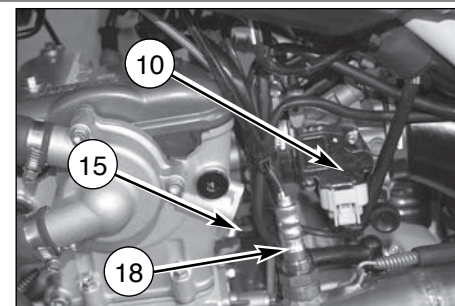
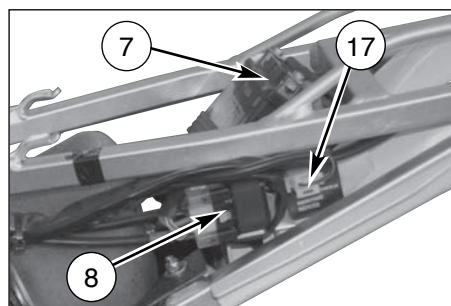
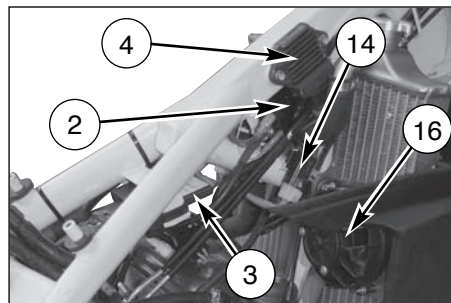
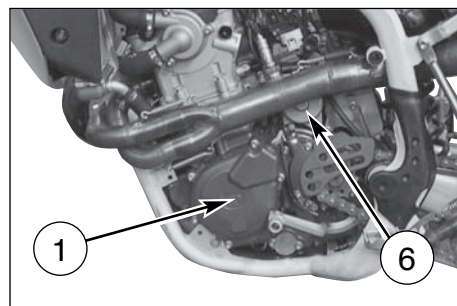
- Generator (1) on the inner side of L.H. crankcase cover;
- Electronic coil (2) under the fuel tank;
- Electronic power unit C.D.I. (3) under the fuel tank;
- Voltage regulator (4) under the fuel tank (TE-TXC-SMR)
- Spark plug (5) on the R.H. side of cylinder head;
- Starting motor 12V-450W (6) behind the cylinder (TE-TXC-SMR);
- Electric start remote control switch (8) under the saddle (TE-TXC-SMR)
- Potentiometer (10) on the throttle body (TE-SMR);

The electric system includes the following elements:

- Headlamp with two filaments bulb of 12V-35/35W and parking light bulb of 12V-3W;
- Rear lights with stop bulbs of 12V-21W and parking light bulb of 12V-5W;
- Pilot lights bulb of 12V-1,2W;
- Turn signals bulb of 12V-10W;
- Instrument bulb of 12V-2W;
- Two fuses (9), a 15A fuse and a 20A fuse (13), under the

right side panel;

- Two 20A fuses on the electric starter contactor (8);
- Battery 12V-6Ah (7) under the saddle.
- Relay (14) for the electric fan, on the R.H. side of the frame;
- Coolant temperature sensor (15);
- Electric fan (16).
- Flashing indicator device (17)
- LAMBDA probe (18)
- Drop sensor (11) (SMR);

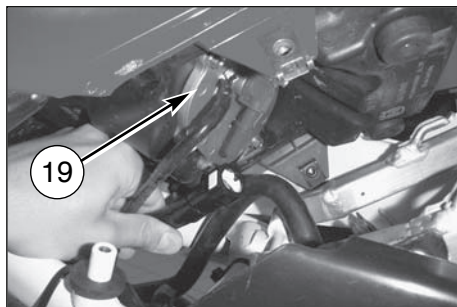


EN

- Fuel pump (19) into the tank fuel.

Cable colour coding

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



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

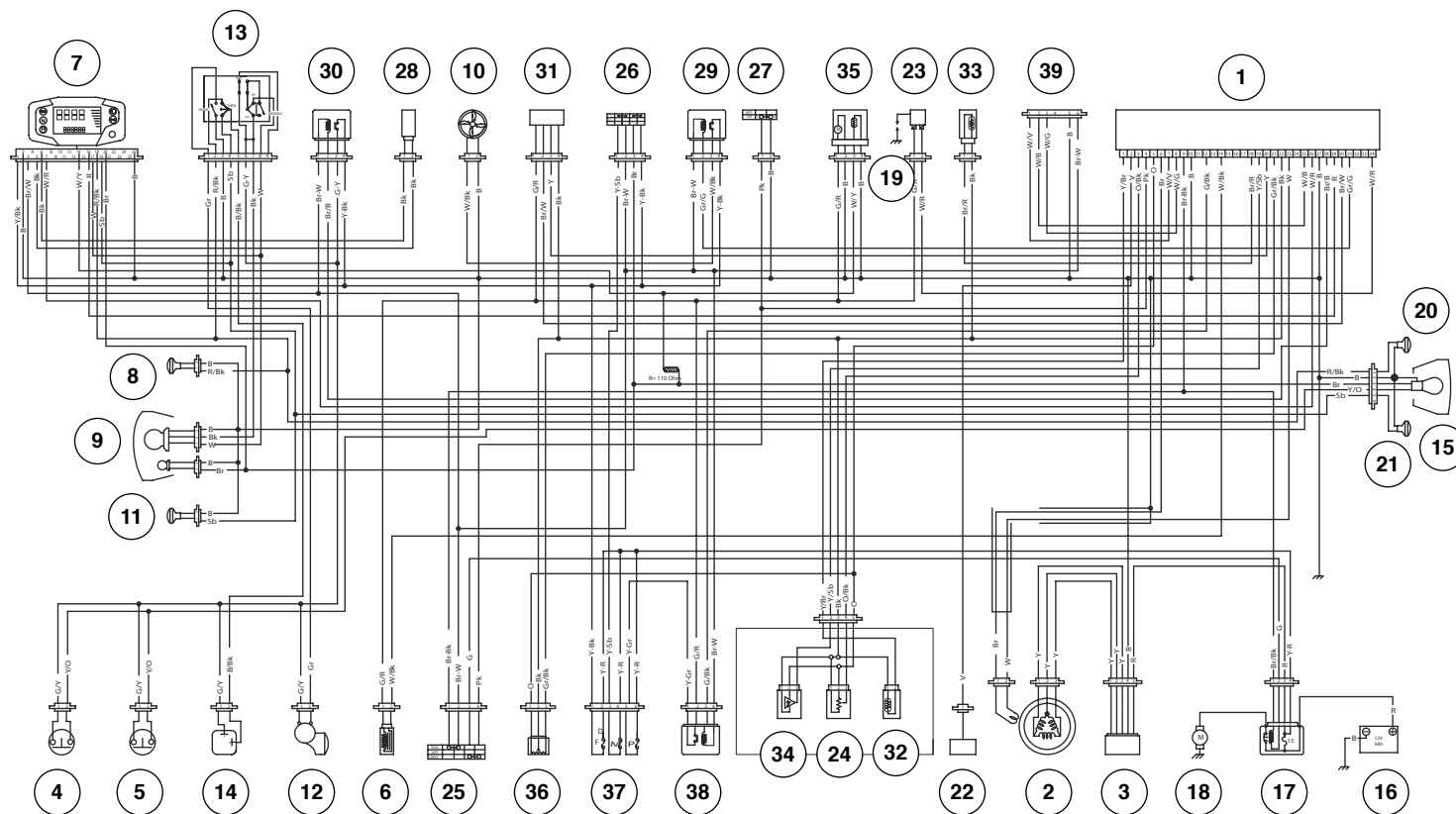
LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (TE -SMR)

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

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

TE-SMR

EN



Cable colour coding

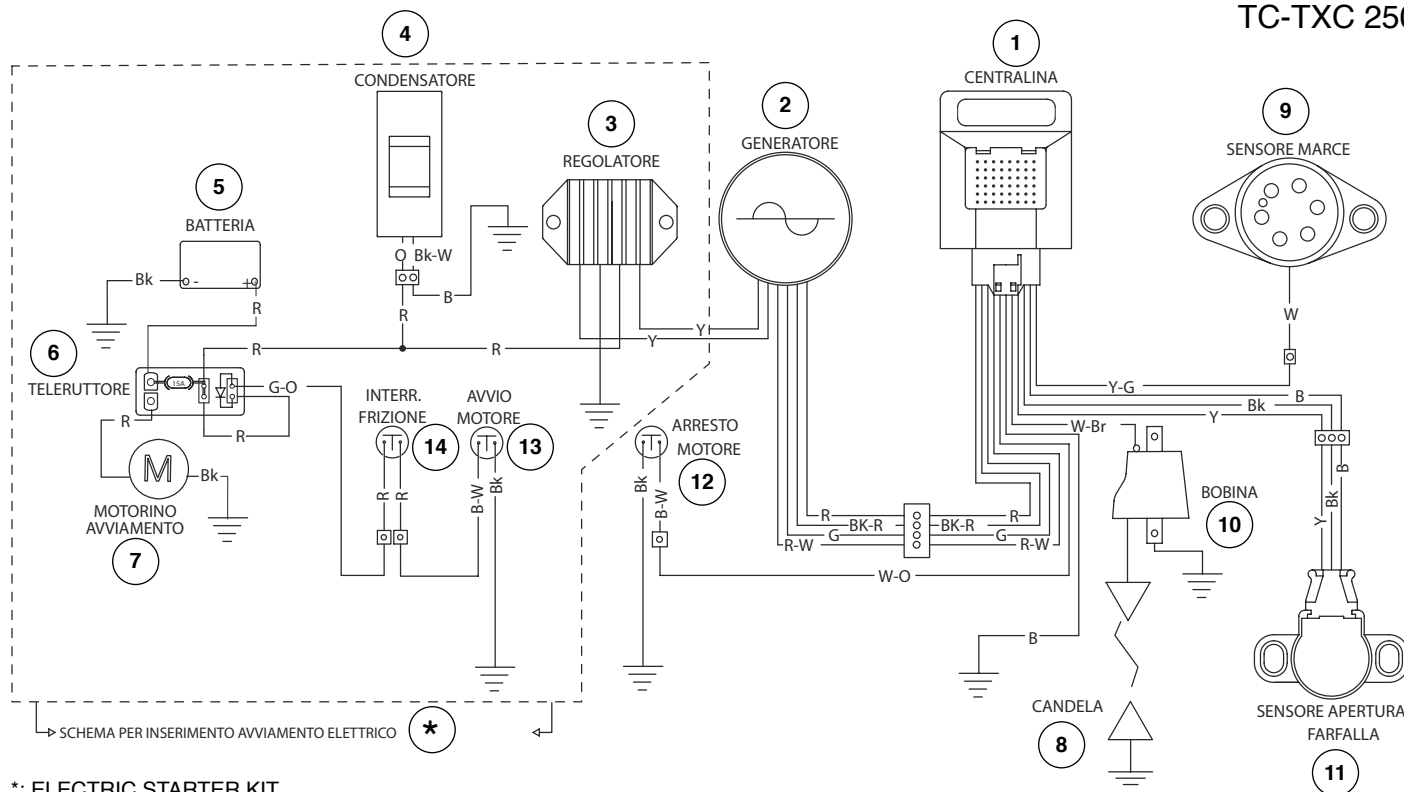
B	Blue
Br	Brown
Blk	Black
G	Green
Gr	Grey
Gr/R	Grey/Red
O	Orange
P	Pink
R	Red
Sb	Sky blue
V	Violet
W	White
Y	Yellow

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM (TC-TXC 250)

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

TC-TXC 250

EN



Cable colour coding

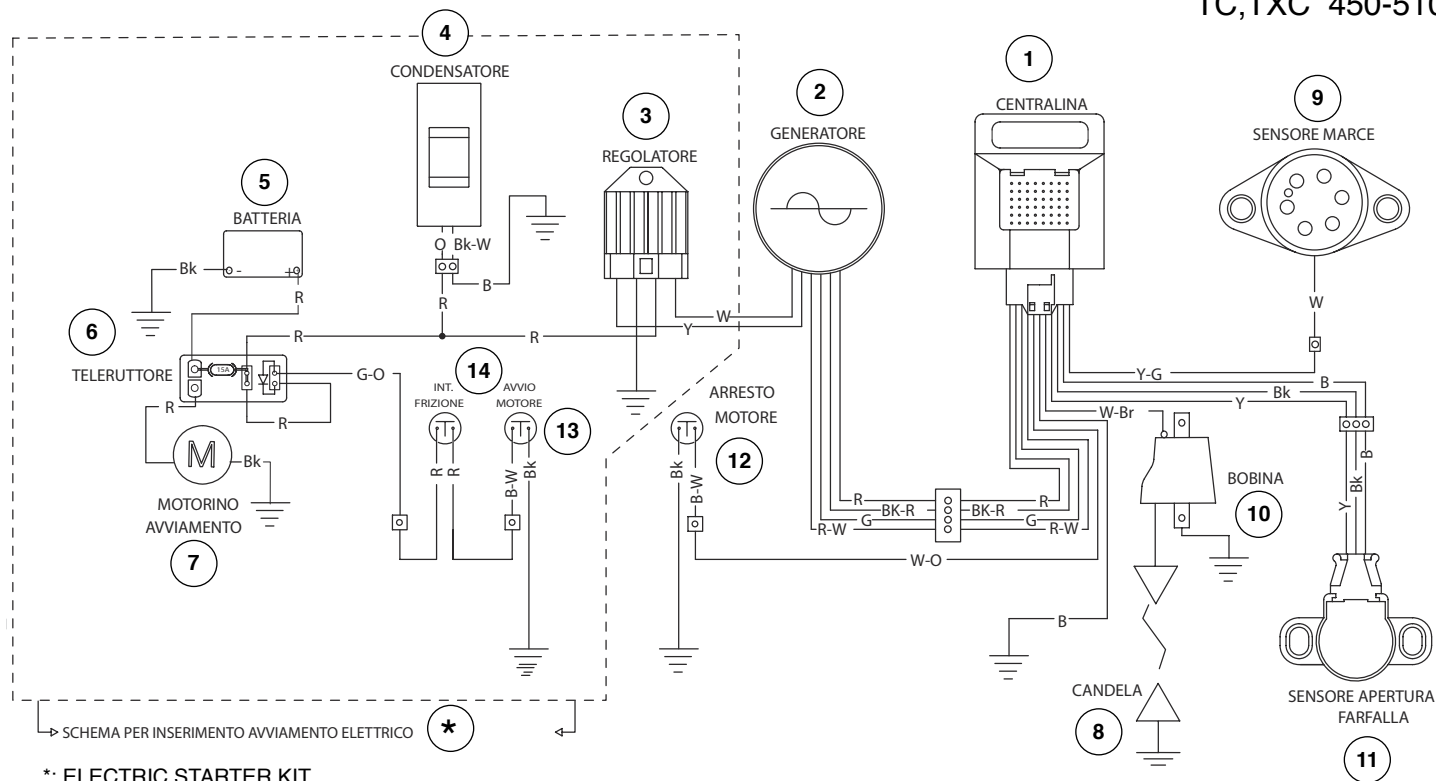
B	Blue
Br	Brown
Bk	Black
G	Green
Gr	Grey
Gr/R	Grey/Red
O	Orange
P	Pink
R	Red
Sb	Sky blue
V	Violet
W	White
Y	Yellow

KEY TO ELECTRIC DIAGRAM (TC, TXC 450-510)

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

TC, TXC 450-510

EN



BATTERY

The sealed battery does not require any maintenance work. When electrolyte leaks, or other failures to the electrical system are detected, apply to the HUSQVARNA Dealer.

If the vehicle remains unused for long periods, it is recommended to remove battery from electrical system and store it in a dry place.

- After an intensive use of the battery, it's advisable a standard low charge (12V-6Ah battery: 0.6A for 8 hours).
- Rapid recharging is advised only in situations of extreme necessity since the life of lead elements is drastically reduced (6A for 0.5 hours with 12V-6Ah batteries).

BATTERY CHARGER

To gain access to the battery (2):

- first turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove the saddle;

- first remove the BLACK or BLUE negative cable, then the RED positive cable (when reassembling, first connect the RED positive cable, then the BLACK or BLUE negative cable);
- remove the battery (3) from its housing.

Check, using a voltmeter, that battery voltage is not less than 12,5 V.

If not, the battery needs to be charged.

Using a battery charger with a constant voltage, first connect the RED positive cable to the battery's positive terminal then the BLACK or BLUE negative cable to the battery's negative terminal.

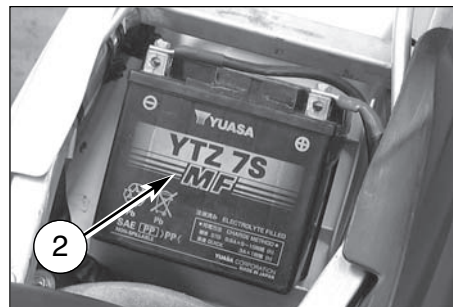
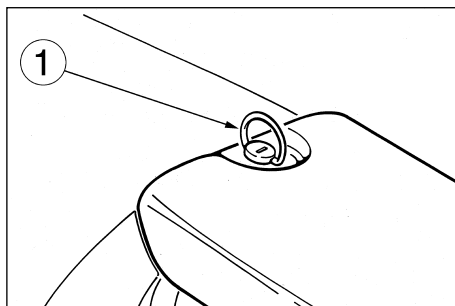
Apply to the constant voltage of 14,4 V a current of "x" Ampere as results in the below diagram (depending on the amount of charging required).

The voltage reaches a constant value only after a few hours, therefore it is suggested NOT to measure it immediately after having charged or discharged the battery.

Always check the charge level before reinstalling it on the vehicle.

The battery should be kept clean and the terminals coated with grease.

WARNING*: The battery contains sulfuric acid. Avoid contact with skin, eyes or clothing. Antidote: EXTERNAL - Flush with water. INTERNAL - Drink large quantities of water or milk. After milk take magnesia, beaten eggs or vegetable oil. Call physician immediately. Eyes: Flush with water for no less than 15 minutes and get prompt medical attention.



WARNING*: Batteries produce explosive gas, ventilate when charging or using in enclosed space. When using a battery charger before turning on the charger. This procedure prevents sparks at the battery terminals which could ignite any battery gases.

EN

INDICATIVE VALUES RELATIVE TO THE CHARGING TIME DEPENDING ON BATTERY STATUS

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



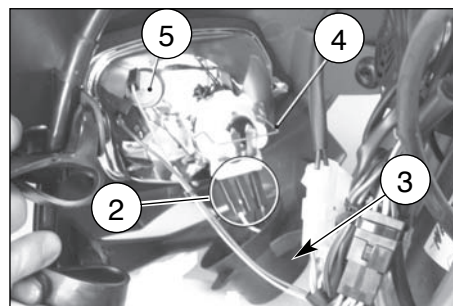
HEADLAMP BULBS REPLACEMENT (TE-SMR)

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

- remove the two fastening elastics (1) and the headlamp holder;
- remove the two filaments bulb connector; (2) and the boot (3)
- release the bulb holding spring (4) and then the bulb itself.

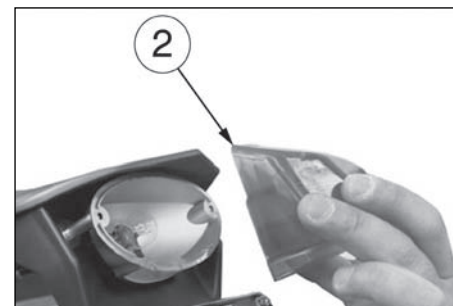
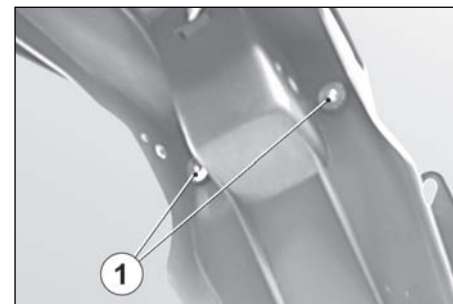
To replace the parking light bulb (5) extract it from the inside cover.

After replacement, reverse operations for reassembly.



REAR TAIL LIGHT BULB REPLACEMENT (TE-SMR)

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



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

After replacement, reverse operations for reassembly.

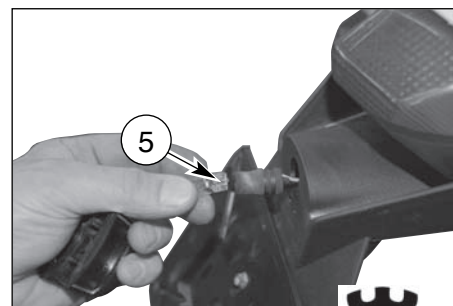
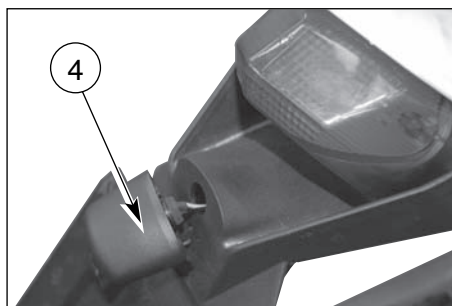
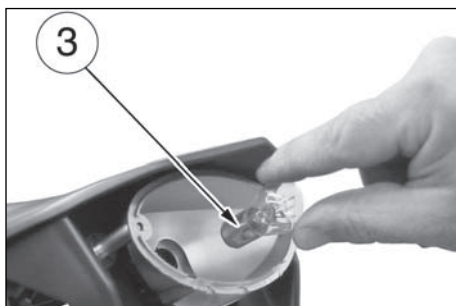
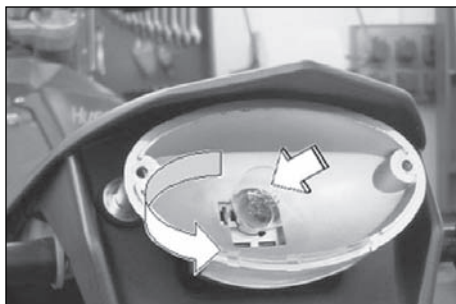
NOTES: make sure not to tighten the screws excessively.

REPLACING THE NUMBER PLATE LAMP (TE- SMR)

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

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

EN

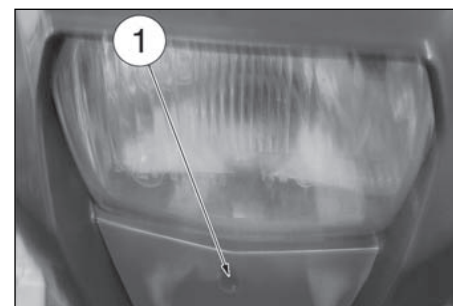
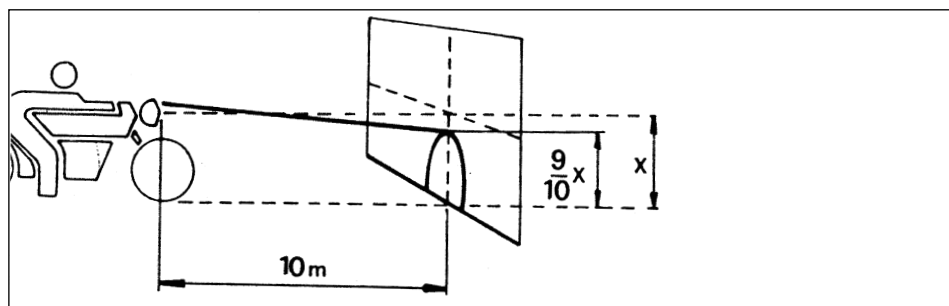


ADJUSTMENT OF HEADLIGHT (TE- SMR)

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

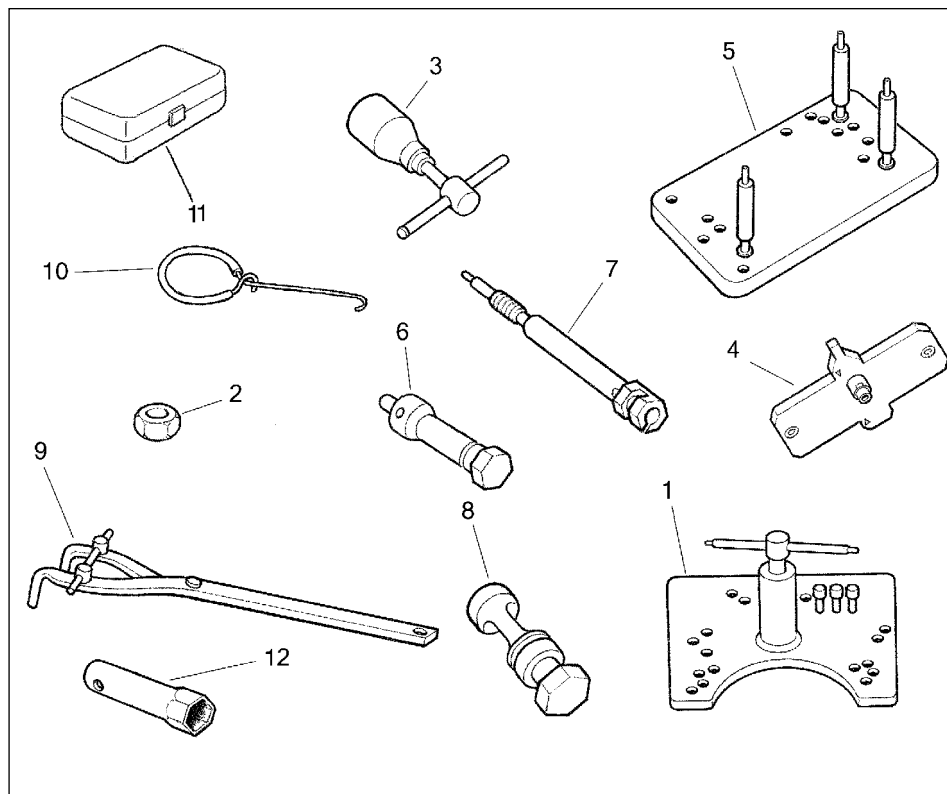
If possible, execute this operation in a shadowy place.
When the low beam is on, the upper boundary limit between dark and lit zone should be $\frac{9}{10}$ th of headlight center from ground.

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



SPECIAL TOOLS

1	1517 94702	Crankcase puller
2	8000 A1580	Crankshaft guard
3	8000 A1559	Flywheel extractor (TC)
3	8000 B0144	Flywheel extractor (TE-SMR)
4	8000 A1512	Ignition checking tool
5	8A00 90622	Support for assy
6	8000 A5773	Half cone assembling tool (250: intake and exhaust)
6	8A00 A5773	Half cone assembling tool (450-510: intake)
6	8000 A5773	Half cone assembling tool (450-510: exhaust)
7	8000 A1625	Dial gauge holding toll
8	8000 A1579	Half cone disassembling tool
9	8000 79015	Clutch hub retaining wrench
10	1519 84701	Spring hook
11	8000 A9634	Diagnosys kit (TE-SMR)
12	8000 95749	Spark plug wrench



TIGHTENING TORQUES

ENGINE

Application	Threading	± 5%	
Camshaft cap fastening screw	M6x1	12 Nm	8.7 ft/lb
Rocker arm axle plug	M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm	18.4 ft/lb
Cylinder head cover fastening screw	M6x1	8 Nm	5.8 ft/lb
Cylinder head fastening nut	M8x1,25	15 Nm	10.8 ft/lb
Cylinder head and cylinder fastening nut	M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°	27.5 ft/lb+90°
Oil hose to cylinder head fastening screw	M10x1	15 Nm	10.8 ft/lb
Oil hole plug on conrod pin	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm	14.5 ft/lb
Primary drive driving gear fastening nut	M18x1,25 (+LOCTITE 243)	180 Nm	130 ft/lb
Centrifugal disc on INTAKE CAMSHAFT fastening screw	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	5.8 ft/lb
Timing chain slider fastening screw	M8x1,25	12 Nm	8.9 ft/lb
Crankcase bearings plates fastening screw	M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm	7.9 ft/lb
Engine oil drain plug	M16x1,5	25 Nm	18.4 ft/lb
Engine oil filter plug	M14x1,5	25 Nm	18.4 ft/lb
Engine oil filter cartridge cover fastening screw	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	4.3 ft/lb
Carburetor union fastening screw (TC-TXC)	M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm	2.2 ft/lb
Alternator fastening nut	M12x1	75 Nm	55.3 ft/lb
Stator plate fastening screw	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm	5.8 ft/lb
Spark plug	M10x1	10÷12 Nm	7.4÷8.9 ft/lb
Pick-up fastening screw	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm	4.3 ft/lb
Clutch hub and disc housing fastening nut	M18x1	75 Nm	55 ft/lb
Starting gears stop plate fastening screw	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	5.8 ft/lb
Gearbox forks driving shaft fastening screw	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm	14.5 ft/lb
Gear control click and plate fastening screw	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	5.8 ft/lb
Gear shift position sensor fastening screw	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	4.3 ft/lb
Water pump rotor fastening nut	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm	2.9 ft/lb
Water pump body fastening screw	M6x1 (+LOCTITE 542)	8 Nm	5.8 ft/lb
Drive sprocket seal ring plate fastening screw	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	4.3 ft/lb

CHASSIS

Application	Threading	± 5%	
Rear frame lower fastening screw	M8x1,25	25,5 Nm	18.8 ft/lb
Engine guard fastening screw	M6x1	14,7 Nm	10.8 ft/lb
Rear chain roller fastening screw	M8x1,25	26,95 Nm	19.9 ft/lb
Side stand fastening screw	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	11,75 Nm	8.7 ft/lb
Rear frame upper fastening screw	M8x1,25	25,5 Nm	18.8 ft/lb
Frame to engine plate fastening screw	M8x1,25 (+LOCTITE 270)	35,3 Nm	26 ft/lb
Engine lower fastening screw	M8x1,25	35,3 Nm	26 ft/lb
Clutch and front brake controls clamp fastening screw	M6x1	4,9 Nm	3.6 ft/lb
Throttle control holders fastening screw	M6x1	4,9 Nm	3.6 ft/lb
Front brake hose upper fastening screw (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	14 ft/lb
Front brake hose upper fastening screw (TC-TXC)	M10x1	24,7 Nm	18.2 ft/lb
Rear brake control pedal fastening screw	M10x1,25 (+LOCTITE 243)	41,65 Nm	30.7 ft/lb
Rear brake pump fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Front brake pump plate fastening screw (SMR)	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Rear brake fluid tank fastening screw	M6x1	2,45 Nm	1.8 ft/lb
Rear stop control switch (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	14 ft/lb
Front control switch connector fastening screw (SMR)	M2x0,4	0,8 Nm	0.6 ft/lb
Rear brake pedal adjusting cam fastening screw	M6x1	14,7 Nm	10.8 ft/lb
Front brake hose guide plate fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Front brake tank cap fastening screw (SMR)	M6x1	4,9 Nm	3.6 ft/lb
Front fork legs fastening screw	M8x1,25	25 Nm	18.4 ft/lb
Front wheel axle fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Steering bearings adjusting ring nut	M25x1	3,45 Nm	2.5 ft/lb
Steering pivot fastening nut	M24x1	83,3 Nm	61.4 ft/lb
Handlebar upper clamp	M8x1,25	28,4 Nm	20.9 ft/lb
Handlebar holder fastening screw	M10x1,5	21,1 Nm	15.6 ft/lb
Front fork legs guard fastening screw	M5x0,8	7,85 Nm	5.8 ft/lb
Front fork legs ring guard fastening screw	M5x0,8	2,45 Nm	1.8 ft/lb
Rear swing arm axle fastening nut	M16x1,5 (+LOCTITE 243)	122,5 Nm	90.3 ft/lb
Rear swing arm to rocker arm fastening nut	M12x1,25	80 Nm	59 ft/lb

TIGHTENING TORQUES

CHASSIS

± 5%

Application	Threading		
Tie rod to rocker arm fastening nut	M12x1,25	80 Nm	59 ft/lb
Frame to tie rod fastening nut	M12x1,25	80 Nm	59 ft/lb
Rocker arm to tie rod lubricator	M6x1	2,95 Nm	2.2 ft/lb
Rear shock absorber to frame fastening pivot	M10x1,25	52,4 Nm	38.6 ft/lb
Rocker arm to frame fastening pivot	M10x1,25	52,4 Nm	38.6 ft/lb
Chain guide to rear swing arm fastening screw (TE-SMR)	M8x1,25	25 Nm	18.4 ft/lb
Chain guide to rear swing arm front fastening screw (TC)	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Chain guide to rear swing arm rear fastening screw (TC)	M6x1 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Bracket to chain guide fastening screw (TE-SMR)	M6x1 (+LOCTITE 243)	2 Nm	1.5 ft/lb
Chain slider and rear brake hose clamp lower fastening screw	M5x0,8	4,4 Nm	3.2 ft/lb
Chain slider and rear brake hose clamp rear fastening screw (TCXC)	M5x0,8	4,4 Nm	3.2 ft/lb
Chain guard fastening screw (TE-SMR)	M5x0,8	4,4 Nm	3.2 ft/lb
Chain adjuster fastening nut	M8x1,25	4,4 Nm	3.2 ft/lb
Spoiler to fuel tank fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Front number holder upper fastening screw (TC-TXC)	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Front number holder lower fastening screw (TC-TXC)	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Rear shock absorber guard fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Rear fender front fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Rear fender rear fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Front fender fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Radiator guard fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Side panel fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
License plate fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Rear reflector fastening nut	M4x0,7	1,9 Nm	1.4 ft/lb
Brake hose ring to front fairing fastening screw	ø 3,5	1,9 Nm	1.4 ft/lb
Turn signals fastening screw	M6x1	6 Nm	4.4 ft/lb
Front headlamp fastening screw	ø 3,9	1,45 Nm	1 ft/lb
Electric start remote control switch cables fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Fuel tank front rubber pad fastening screw	M6x1	10,4 Nm	

CHASSIS

± 5%

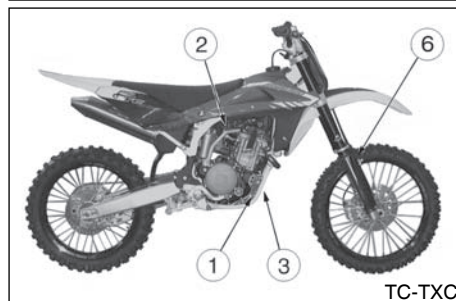
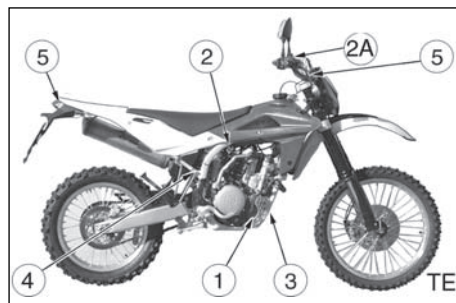
Application	Threading		
Fuel cock fastening screw	ø 5,5	2,45 Nm	1.8 ft/lb
Fuel tank rear fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Air filter box front fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Air filter box flange fastening nut	M5x0,8	3,45 Nm	2.5 ft/lb
Front brake caliper fastening screw	M8x1,25	25,5 Nm	18.8 ft/lb
Brake hoses lower fastening screw	M10x1	19 Nm	14 ft/lb
Front wheel axle fastening screw (SMR)	M10x1,5	51,45 Nm	38 ft/lb
Front brake caliper to caliper holding plate fastening screw (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	18.8 ft/lb
Brake caliper holding plate to front fork (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	18.8 ft/lb
Front wheel axle fastening screw (TE-TC-TXC)	M20x1,5	51,45 Nm	38 ft/lb
Front brake disc fastening screw (TE-TC-TXC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	10.8 ft/lb
Front brake disc fastening screw (SMR)	M8x1,25	34,7 Nm	25.6 ft/lb
Rear brake disc fastening screw (TE-TC-TXC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	10.8 ft/lb
Front wheel nipple	M4,07x0,75	4,4 Nm	3.2 ft/lb
Rear wheel nipple	M4,5x0,75	4,4 Nm	3.2 ft/lb
Rear wheel sprocket fastening nut	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	34,3 Nm	25.3 ft/lb
Rear wheel axle fastening nut	M20x1,5	142,1 Nm	104.8 ft/lb
Drive sprocket cover fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Exhaust silencer fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Exhaust pipes to cylinder head fastening screw	M6x1	10,4 Nm	7.7 ft/lb
Instrument fastening screw	ø 4,8	3,45 Nm	2.5 ft/lb
Radiator fastening screw	M6x1	7 Nm	5.2 ft/lb



KIT

Nr. Code	Denomination
1 8000 A1320	R.H. crankcase guard kit (TE-TC)
2 8000 A4295	Carburetor KEIHIN 37 Kit (TC -TXC 250) RACING
2 8000 A4296	Carburetor KEIHIN 41 Kit (TC -TXC 450/510)-RACING
2A 80A0 A6211	Hand guards kit (TE)
3 8000 B0157	Engine guard (TE-TC-TXC)
4 8000 B0152	Compl. footrest Kit (TE-SMR)
5 8000B0150	Blinkers Kit (TE-SMR)
6 8000A6441	Hook Kit for race starting phase (TC-TXC)

*: Not for USA/CDN



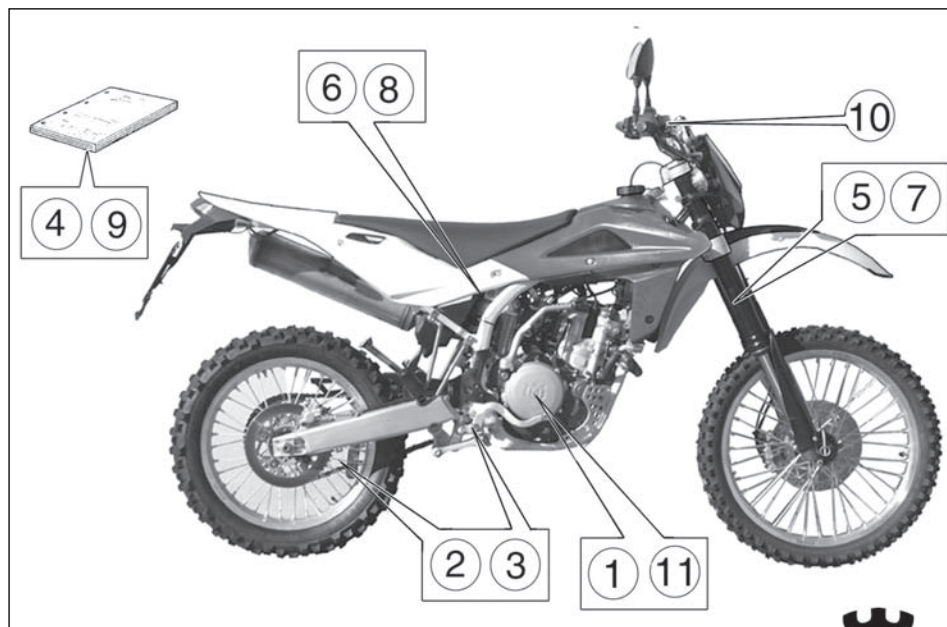
OPTIONAL PARTS LIST (TE)

1- Engine seals kit (250)	8000 80373
Engine seals kit (450-510)	8000 80364
2- Rear sprocket	8A00 96837 (Z=47) & 8800 96837 (Z=48) 8C00 96837 (Z=49) 8D00 96837 (Z=50) §
3-Drive sprocket	8000 63827 (Z=12) 8000 63828 (Z=13) * 8000 63829 (Z=14) 8000 63830 (Z=15)
4- Workshop manual	8000 80148
5- Front fork oil (1000 cm3 container)	8000 80260
6- Rear shock absorber oil (500 cm3 container)	8000 88231
7- Front fork spring+spacer kit *	(K=4,5 N/mm) *
8-Rear shock absorber spring	(K=5,4 Kg/mm) §
Rear shock absorber spring	(K=5,6 Kg/mm) §
9- Spare parts catalogue	8000 80149
10- Brake fluid (250 cm3 container)	8000 71445
11- Engine gasket kit (250)	8000 A5755
Engine gasket kit (450-510)	8000 A5982

*: STANDARD

§: STANDARD on 250 model

&: STANDARD on 450-510 model



OPTIONAL PARTS LIST (TC)

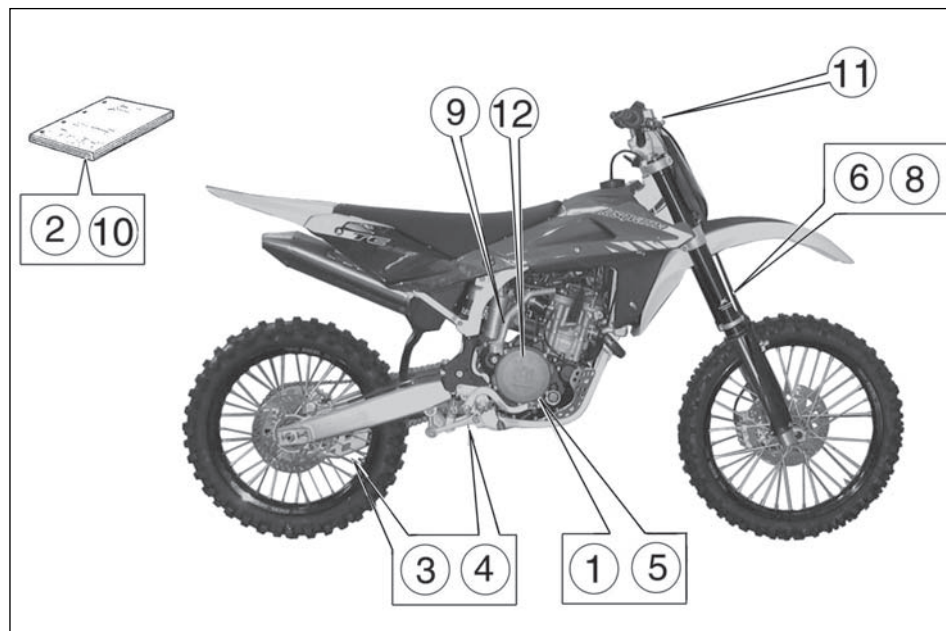
- | | |
|---|---|
| 1- Engine seals kit (250) | 8000 A5735 |
| Engine seals kit (450-510) | 8000 A5736 |
| 2. Workshop manual | 8000 B0148 |
| 3. Rear sprocket | 8A00 96837 (Z=47) &&
8B00 96837 (Z=48)
8C00 96837 (Z=49)
8D00 96837 (Z=50) §,& |
| 4. Drive sprocket | 8000 63827 (Z=12) §
8000 63828 (Z=13)
8000 63829 (Z=14) &,@
8000 63830 (Z=15) |
| 5. Engine gasket kit (250) | 8000 A5755 |
| Engine gasket kit (450-510) | 8000 A5982 |
| 6. Front fork oil
(1000 cm ³ container) | 8000 80260 |
| 8- Front fork spring+spacer kit | (K=4,8 N/mm) §
(K=5 N/mm) & @ |
| 9- Rear shock absorber spring | (K=5,4 Kg/mm) §
(K=5,6 Kg/mm) & @ |
| 10. Spare parts catalogue | 8000 B0149 |
| 11. Brake fluid (250 cm ³ container) | 8000 71445 |
| 12. Electric starter kit | 8000 B0455 |

*: STANDARD

§: STANDARD on 250 model

&: STANDARD on 450 model

@: STANDARD on 510



OPTIONAL PARTS LIST (TxC)

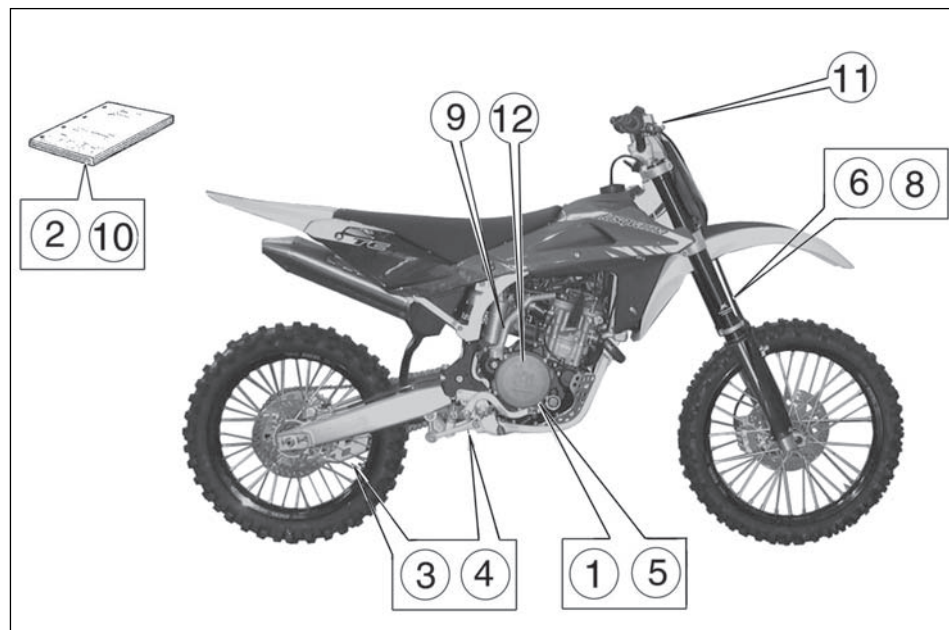
- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1- Engine seals kit (250) | 8000 A5735 |
| Engine seals kit (450-510) | 8000 A5736 |
| 2. Workshop manual | 8000 B0148 |
| 3. Rear sprocket | 8A00 96837 (Z=47) |
| | 8B00 96837 (Z=48) |
| | 8C00 96837 (Z=49) |
| | 8D00 96837 (Z=50) § |
| 4. Drive sprocket | 8000 63827 (Z=12) |
| | 8000 63828 (Z=13) * |
| | 8000 63829 (Z=14) |
| | 8000 63830 (Z=15) |
| 5. Engine gasket kit (250) | 8000 A5755 |
| Engine gasket kit (450-510) | 8000 A5982 |
| 6. Front fork oil
(1000 cm3 container) | 8000 80260 |
| 8- Front fork spring+spacer kit | (K=4,8 N/mm) §
(K=5 N/mm) & @ |
| 9- Rear shock absorber spring | (K=5,4 Kg/mm) §
(K=5,6 Kg/mm) & @ |
| 10. Spare parts catalogue | 8000 B0149 |
| 11. Brake fluid (250 cm3 container) | 8000 71445 |
| 12. Electric starter kit | 8000 B0455 |

*: STANDARD

§: STANDARD on 250 model

&: STANDARD on 450 model

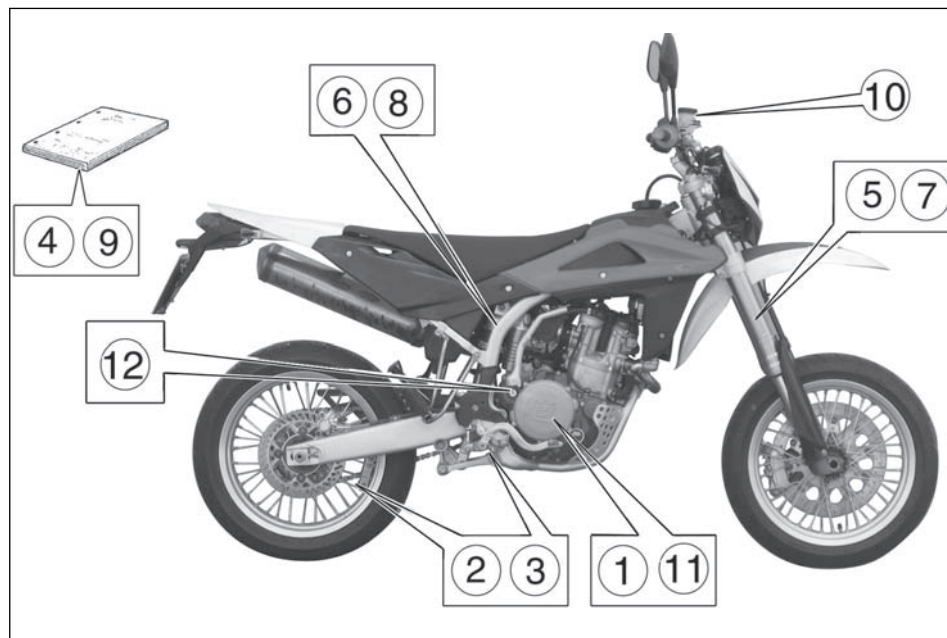
@: STANDARD on 510



OPTIONAL PARTS LIST (SMR)

1- Engine seals kit	8000 B0364
2- Rear sprocket	8000 A4859 (Z=42) *
	8A00 A4859 (Z=43)
	8B00 A4859 (Z=44)
	8G00 96837 (Z=45)
3- Drive sprocket	8000 63829 (Z=14) *
4- Workshop manual	8000B0148
5- Front fork oil (1000 cm3 container)	8000 80260
6- Rear shock absorber oil (500 cm3 container)	8000 88231
7- Front fork spring+spacer kit (K=5 N/mm)	8000 98803 *
8- Rear shock absorber spring (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
9- Spare parts catalogue	8000 B0149
10- Brake fluid (250 cm3 container)	8000 71445
11- Engine gasket kit	8000 A5982
12- Kick starter kit	8000 B0591

*: STANDARD



APPENDIX

AFTER-RACE CHECK POINTS

After racing, first clean the motorcycle and then inspect the entire motorcycle, with special attention to the items listed in «MAINTENANCE» table (Appendix A), such as the air cleaner, carburetor, brakes, etc.

Carry out general lubrication, and make adjustment as necessary.

STORAGE (TC-TCXC)

When the motorcycle is to be stored for any length of time, it should be prepared for storage as follows:

- Clean the entire motorcycle thoroughly.
- first carry out the operation mentioned hereunder, then fill the tank with fuel mixed with a stabilizer:
place the hose (1) in a basin, loosen the drain screw (2) set on the lower side of the basin, then drain the fuel and tighten the screw again.

WARNING

Never litter the environment with fuel, and let the engine running in open air, never in closed rooms.

- Lubricate the drive chain and all the cables.
- Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or in the brakes.
- Set the motorcycle on a box or stand so that both wheels are raised off the ground. (If this cannot be done, put boards under the front and rear wheels to keep dampness away from the tire rubber).
- Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.
- Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.

To put the motorcycle back into the use after storage.

- Make sure the spark plug is tight.
- Fill the fuel tank.
- Run the engine to warm the oil then drain the oil.
- Put in fresh transmission oil (page 31).
- Check all the points listed under the inspection and Adjustment Section (Appendix A).
- Lubricate the points (listed in the Lubrication Section (Appendix A).

CLEANING

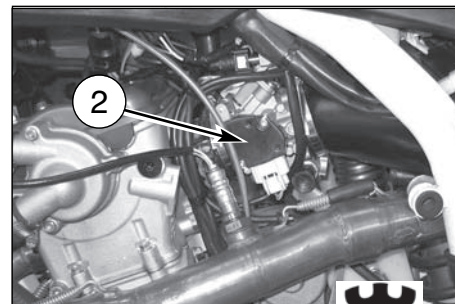
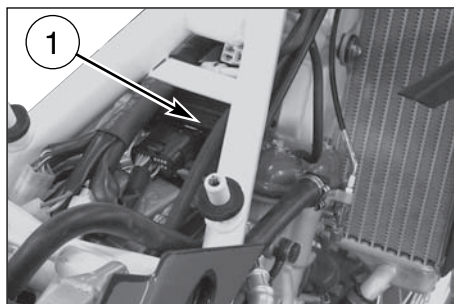
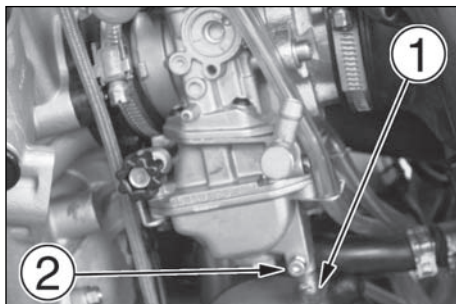
IMPORTANT RECOMMENDATION

Premised that, before the motorcycle washing, it is necessary to protect opportunely from the water the following parts:

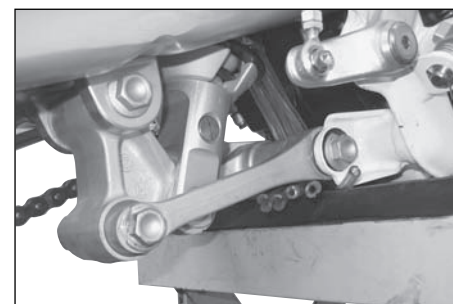
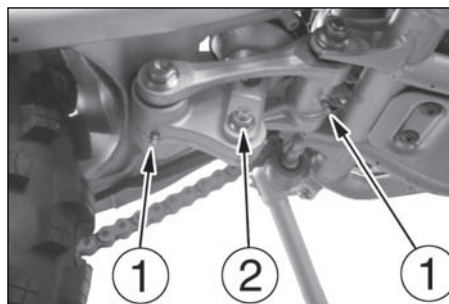
- a) Rear opening of the muffler;
- b) Clutch and brake levers, hand grips, handlebar commutators;
- c) Air cleaner intake;
- d) Fork head, wheel bearings;
- e) Rear suspension links,

it is necessary ABSOLUTELY TO AVOID THAT HIGH PRESSURE JETS OF WATER OR AIR come to contact with THE ELECTRICAL PARTS AND FUEL INJECTION PARTS, especially the electronic control unit (1) and the sensors group M.A.Q.S. (2).

NE



This diagram illustrates the front suspension assembly, showing the lower control arm, steering knuckle, and various associated bolts and nuts. Callouts 1, 2, and 3 indicate specific components or assembly points.



PRE -DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	☐
Two-stroke mix oil level	Check level	☐ ✱
Coolant	Check / Restore level	☐
Cooling system	Check for leakage	☐
Electric fans	Check operation	☐ ✱ ✱
Spark plugs	Check / Replace	☐
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	☐
Brakes / Clutch fluid	Check level	☐
Brakes / Clutch	Check operation	☐
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	☐
Throttle control	Check operation	☐
Throttle control	Check / Adjust play	☐
Choke control	Check operation	☐
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	☐
Drive chain	Check / Adjust	☐

Description	Operation	Pre-delivery
Tyres	Check pressure	☐
Side stand	Check operation	☐
Side stand switch	Check operation	☐
Electrical equipment	Check operation	☐
Instrument panel	Check operation	☐
Lights / Visual signals	Check operation	☐
Horn	Check operation	☐
Headlight	Check operation	☐
Ignition switch	Check operation	☐
Locks	Check operation	☐
Screws and nuts	Check / Tighten	☐
Hose clamps	Check / Tighten	☐
General lubrication		☐
General test		☐

✱ : only for motorcycles with 2 stroke engine

✱✱ : only for some models

NOTES FOR USA/CDN MODEL

DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEREE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEREE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS **CAGIVA U.S.A., MV Agusta Motor S.p.A.**, THEIR AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

Noise emission warranty

MV Agusta Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be addressed to Cagiva U.S.A. 2300 MARYLAND ROAD.

WILLOW GROVE, PA 19090-4193

215-830-3300



TE



TC-TXC



SMR

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited.

Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

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

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

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

Warning statement

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

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

EN



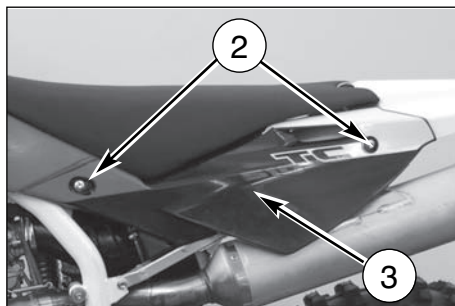
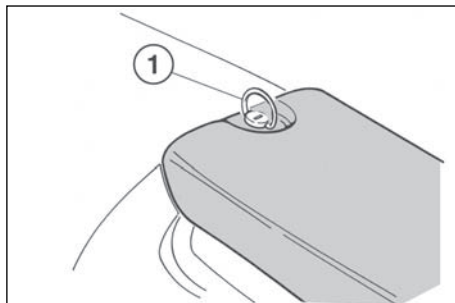
SPARK ARRESTER

The TE/TXC/SMR models are equipped with a U.S. Forest Service approved spark arrester for maximum efficiency and performance.

" SPARK ARRESTER" MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS

Proceed as follows:

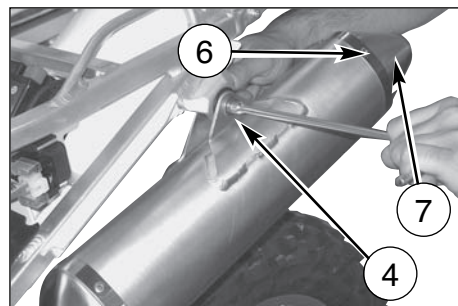
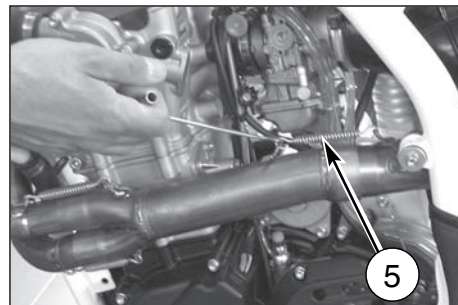
- A: First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove saddle, screws (2) and L.H. side panel (3).
Using an 8 mm T-shaped spanner on the outside and a 10 mm T-shaped spanner on the inside, remove the locking screw (4) of the muffler.



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

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

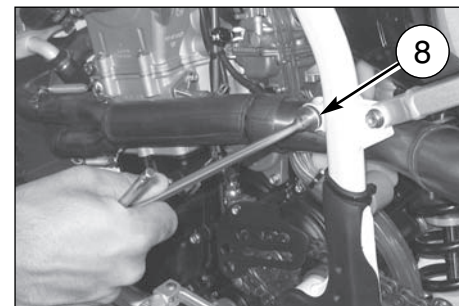
- C: remove the six rivets (6) and the endcap (7) from silencer's body;
D: examine SPARK ARRESTER conditions and remove, if necessary, carbon particles from the SPARK ARRESTER screen;
E: if necessary, inflate air on the SPARK ARRESTER screen, in the opposite direction in respect of the exhausted gas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



- F: assemble the front endcap on the silencer's body, mounting the screws in the correct position, providing a tight connection between endcap and silencer's body, using, if necessary, a silicone paste;
G: re-assemble the silencer on motorbike, then L. H. side panel and saddle.

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

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



NOTES FOR "AUS" MODEL

Tampering Warning:

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

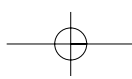
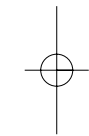
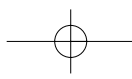
- 1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use,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

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

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

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

**TE****TC****SMR**



ALPHABETIC INDEX**A**

Adjusting the carburetor	34
Adjusting the clutch	43
Adjusting the driven transmission	51
Adjusting the fork	46
Adjusting the front brake control lever	41
Adjusting the headlamp	90
Adjusting the idle	34
Adjusting the rear brake idle stroke	43
Adjusting shock absorber hydraulic brake	50
Adjusting shock absorber preload spring	49
Adjusting the rear brake pedal position	42
Adjusting the steering bearing play	40
Adjusting the suspensions according to the track special conditions	45
Adjusting the throttle cable	33
Adjusting the valve play	36

B

Battery	86
Brakes	57
Brake disc cleaning	61
Brake disc warpage	60
Brake disc wear	60
Brake pad assembly	59
Brake pad wear	58
Brake pad disassembly	58

C

Carburettor	10
Carburettor starter	15
Chain lubrication	52
Checks after every competition	98
Checks during running in	23
Check of air filter	39
Check of chain, pinion, crown wear	52
Check of clutch fluid level	43
Check of cooling fluid	32
Check of front brake fluid level	41
Check of engine oil	31
Check of rear brake fluid level	43
Cleaning the air filter	39
Clutch	10
Clutch control	21

Coolant replacement	32
Cooling fluid	12
Control position	9

D

Digital instrument	16
Driven transmission chain	10

E

Engine assembling fits	70
Electric diagram	81, 83, 85
Electric elements	79
Engine lubrication	12
Engine oil replacement	31
Engine start (TC)	24
Engine start (TE-SMR)	26
Engine stop	30

F

Filling the braking system	62
Fluid change	61
Fork oil level	47
Fuel	14
Fuel cock	13
Front brake control	20
Front braking system bleeding	62-64
Front fork	11

G

Gearbox control	22
Gearbox outlet pinion	10
General cleaning	99

H

Handlebar commutators	21
Handlebar position change	48
Headlamp bulbs replacement	88
Hydraulic clutch bliding	44

I

Ignition	10
Important notice	3
Injection	13

L

Lamp light plate replacement	89
Long inactivity	99

M

Motorcycle stop	30
Muffler on the exhaust	69

O

Oil filters replacement	31
Overhauling the wheels	78

P

Pad cleaning	59
Parts replacement	3
Pilot lights	16
Preliminary checks	23

R

Rear brake control	22
Rear braking system bleeding	67
Rear crown	10
Rear fork	11
Rear taillight bulb replacement	88
Removal tank	36, 37
Removing the front wheel	54
Removing the rear wheel	56
Running in	23

S

Steering lock	20
Side stand	14
Spark arrester	104
Spark plug	10
Spark plug check	35
Special tools	91
Starting decompressor	25

T

Throttle control	20
Tires	11, 57

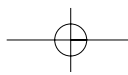
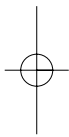
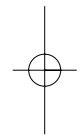
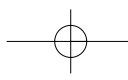
V

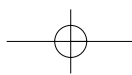
Vehicle identification number	5
Voltage regulator	35

W

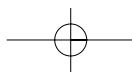
Wheel pin bending	78
Wheel spokes	78
Wheels	11







FRANÇAIS



Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions ici contenues, qui sont les plus simples à suivre pour les opérations d'entretien.

Votre Concessionnaire Husqvarna en sus des pièces de rechange originales, a l'expérience et tous les outils nécessaires à vous rendre un service excellent.

Cette motocyclette utilise des éléments projetés et réalisés grâce à systèmes et technologies d'avanguard et expérimentés dans les compétitions.

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

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

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



IMPORTANT

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

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

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

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

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

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

Préliminaires

Suivre scrupuleusement les instructions données dans ce manuel en prêtant attention aux remarques indiquées par les mots suivants:

ATTENTION*: Indique la possibilité de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne seraient pas suivies.

ATTENTION*: Indique la possibilité que de blessures graves soient provoquées à la personne, ou des dommages sérieux au véhicule, si ces instructions ne seraient pas suivies.

Note*: Fournit d'ultérieures informations.

Remplacement de détails

Pour assurer un usage sans aléa, remplacer les plusieurs éléments avec des éléments ORIGINAUX Husqvarna.

ATTENTION*: Après une chute, inspecter soigneusement le motocycle. Assurez-vous que la poignée des gaz, les freins, l'embrayage, et tous les autres commandes et composants, ne soient pas endommagés, car la conduite d'un motocycle endommagé peut provoquer des accidents.

ATTENTION*: Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans s'habiller convenablement. Porter le casque, les bottes, les gants, les lunettes pour cyclomotistes et tout autre mise appropriée.

ATTENTION*: Ce motocycle est un véhicule sophistiqué à utiliser dans les compétitions. Ne jamais démarrer ou conduire le motocycle sans avoir la nécessaire expérience. Assurez-vous d'être toujours dans de bonnes conditions physiques.

PRECAUTIONS POUR LES ENFANTS ATTENTION

- Garer le véhicule à l'abri dans un endroit où il ne pourra pas être heurté ou endommagé. Les coups, même involontaires, pourraient provoquer la chute du véhicule avec le danger conséquent pour les personnes, en particulier pour les enfants.
- Pour éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mouillé ou irrégulier, ni sur le goudron rendu ardent par l'effet du soleil.
- Etant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne pourront pas la toucher facilement.



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

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

ELEMENTS D'IDENTIFICATION

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

Veuillez noter sur ce livret **le numéro gravé sur le cadre**, auquel on doit toujours se référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motocycle.

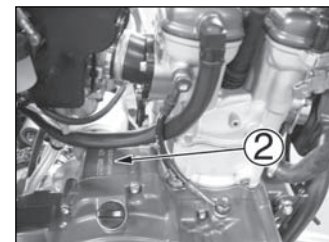
NUMÉRO DE CADRE

NUMERO D'IDENTIFICATION DU MOTOCYCLE (V.I.N.)

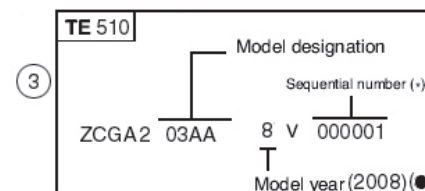
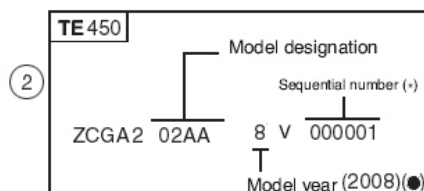
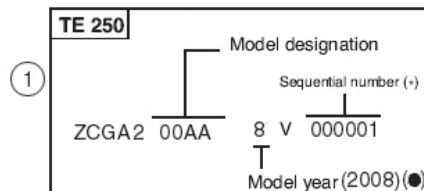
Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du fourreau de direction.



FR



1. Matricule cadre
2. Matricule moteur



(*): N° progressive
(●): An du modèle

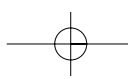


Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du fourreau de direction.

(●): An du modèle



1. Matricule cadre
2. Matricule moteur

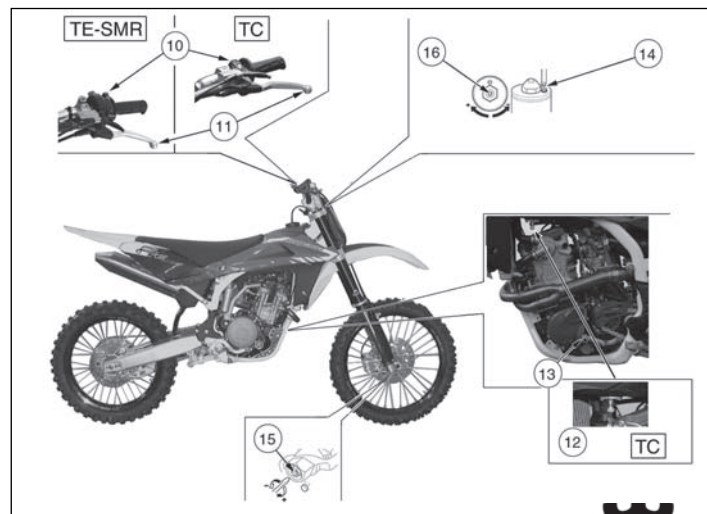
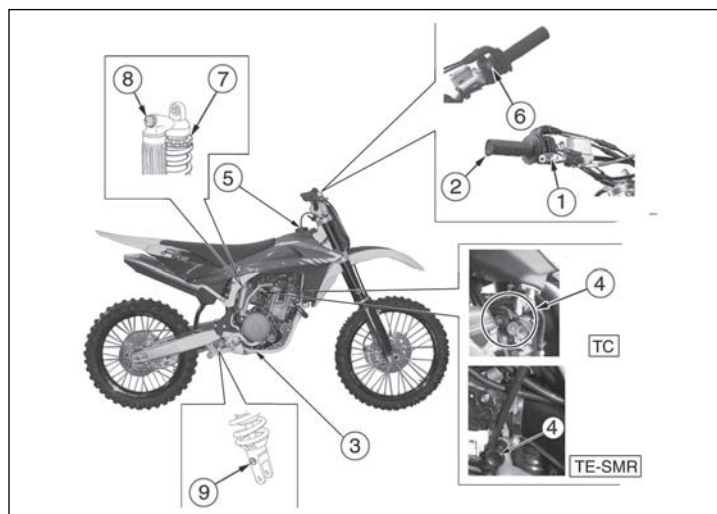


POSITION DES COMMANDES

1. Levier commande frein avant
2. Poignée de gaz
3. Pédale commande frein arrière
4. Starter (côté gauche)
5. Bouchon réservoir carburant
6. Commutateur droite (démarrage électrique moteur)
7. Réglage précharge ressort amortisseur
8. Réglage compression amortisseur (basse et haute vitesses d'amortissement)
9. Réglage extension amortisseur

10. Commutateur gauche (TE, SMR)
10. Bouton d'arrêt moteur (TC)
11. Levier commande embrayage
12. Robinet carburant
13. Pédale de commande boîte des vitesses
14. Vis de sortie d'air pour tige fourche
15. Réglage compression pour tige fourche
16. Réglage extension pour tige fourche

FR



DONNEES TECHNIQUES**MOTEUR**

Type.....	un cylindre à 4 temps
Refroidissement.....	liquide, (TE-SMR) avec electro-ventilateur
Alésage (250).....	mm 76
Alésage (450-510).....	mm 97
Course (250).....	mm 55
Course (450).....	mm 60,76
Course (510).....	mm 67,8
Cylindrée (250).....	cm ³ 249,5
Cylindrée (450).....	cm ³ 449
Cylindrée (510).....	cm ³ 501
Rapport volumétrique.....	12,9:1
Démarrage (TC).....	a pédale (avec dispositif de décompression automatique)
Démarrage (SMR) électrique (avec dispositif de décompression automatique)	
Démarrage (TE) électrique et a pédale (avec dispositif de décompression automatique)	

DISTRIBUTION

Type.....double arbre à cames en tête; 4 soupapes

Jeu des soupapes (à moteur froid)

Admission.....	0,10 ÷ 0,15 mm
Echappement.....	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRIFICATION

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

ALLUMAGE

Type.....	Electronique à charge capacitive, avec avance à l'allumage variable et à contrôle digital
Bougie type.....	NGK CR8EB
Distance électrodes bougie.....	0,7 mm

CARBURATEUR

Type (TE-SMR).....	injection électronique
Type (TC 250).....	"Keihin" FCR-MX 37 avec pompe de reprise et capteur position du papillon carburateur
Type (TC 450-510).....	"Keihin" FCR-MX 41 avec pompe de reprise et capteur position du papillon carburateur
Diamètre diffuseur (TC 250).....	mm 37
Diamètre diffuseur (TC 450-510).....	mm 41
Gicleur principal (TC 250).....	175
Gicleur principal (TC450-510).....	180
Gicleur ralenti (TC 250).....	42
Gicleur ralenti (TC 450-510).....	45
Gicleur de starter (TC 250).....	72
Gicleur de starter (TC 450-510).....	85
Gliceur air starter.....	mm 4
Gicleur d'air principal.....	200
Gicleur d'air de ralenti.....	100
Flotteur.....	g 11,2
Soupape gaz.....	15M
Epingle conique.....	OBDVR
Coche fixation épingle conique (TC 250).....	4ème
Coche fixation épingle conique (TC 450-510).....	5ème
Vis air ouverte de tours (TC 250).....	giri 1+1/2
Vis air ouverte de tours (TC 450-510).....	giri 2

TRASMISSION PRINCIPAL

Pignon moteur - Couronne embrayage (TC 250).....	Z 20- Z 67
Pignon moteur - Couronne embrayage (TE 250).....	Z 24- Z 88
Pignon moteur - Couronne embrayage (450-510).....	Z 23- Z 63
Rapport de transmission (TC 250).....	3,350
Rapport de transmission (TE 250).....	3,666
Rapport de transmission (450-510).....	2,739

EMBRAYAGE

Type.....multidisque à bain d'huile avec commande hydraulique

BOITE DE VITESSE

Type.....avec engrenages en prise constante
Rapports de transmission (TE-SMR)

1ère vitesse.....	2,000 (z 28/14)
2ème vitesse.....	1,611 (z 29/18)
3ème vitesse.....	1,333 (z 24/18)
4ème vitesse.....	1,086 (z 25/23)
5ème vitesse.....	0,920 (z 23/25)
6ème vitesse.....	0,814 (z 22/27)

Rapports de transmission (TC)

1ère vitesse.....	1,866 (z 28/15)
2ème vitesse (250).....	1,529 (z 26/17)
2ème vitesse (450-510).....	1,444 (z 26/18)
3ème vitesse.....	1,263 (z 24/19)
4ème vitesse.....	1,086 (z 25/23)
5ème vitesse.....	0,954 (z 21/22)

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TE 250).....	Z 13- Z 50
Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TE 450-510).....	Z 13- Z 47
Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TC 450).....	Z 14- Z 50
Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TC 250).....	Z 12- Z 50
Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (TC 510).....	Z 14- Z 47
Pignon sortie boîte de vitesse- Couronne sur la roue (SMR 450-510).....	Z 14- Z 42
Rapport de transmission (TE 250).....	3,846
Rapport de transmission (TE 450-510).....	3,615
Rapport de transmission (TC 250).....	4,166
Rapport de transmission (TC 450).....	3,571
Rapport de transmission (TC 510).....	3,357
Rapport de transmission (SMR 450-510).....	3,000

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION

1ère vitesse (TE 250)	28,205
1ère vitesse (TE 450-510)	19,806
1ère vitesse (TC 250)	26,055
1ère vitesse (TC 450)	18,261
1ère vitesse (TC 510)	17,159
1ère vitesse (SMR 450-510)	16,435
2ème vitesse (TE 250)	22,721
2ème vitesse (TE 450-510)	15,955
2ème vitesse (TC 250)	21,348
2ème vitesse (TC 450)	14,130
2ème vitesse (TC 510)	13,283
2ème vitesse (SMR 450-510)	13,239
3ème vitesse (TE 250)	18,803
3ème vitesse (TE 450-510)	13,204
3ème vitesse (TC 250)	17,631
3ème vitesse (TC 450)	12,357
3ème vitesse (TC 510)	11,616
3ème vitesse (SMR 450-510)	10,956
4ème vitesse (TE 250)	15,329
4ème vitesse (TE 450-510)	10,764
4ème vitesse (TC 250)	15,172
4ème vitesse (TC 450)	10,633
4ème vitesse (TC 510)	9,995
4ème vitesse (SMR 450-510)	8,932
5ème vitesse (TE 250)	12,974
5ème vitesse (TE 450-510)	9,111
5ème vitesse (TC 250)	13,324
5ème vitesse (TC 450)	9,338
5ème vitesse (TC 510)	8,778
5ème vitesse (SMR 450-510)	7,560
6ème vitesse (TE 250)	11,491
6ème vitesse (TE 450-510)	8,069
6ème vitesse (SMR 450-510)	6,696

CADRE

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

SUSPENSION AVANT

Typeà fourche téléhydrauliqueà tiges renversées et goujon avancé (reglabé en compression et extension); tiges ø 50 mm
 Levée sur l'axe jambes.....(TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

SUSPENSION ARRIERE

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

FREIN AVANT

Type.....à disque fixe ø 260 mm (TE, TC),
 à disque flottant ø 320 mm (SMR) avec commande hydraulique;
 étrier flottant (TE, TC) ou étrier fixe radial (SMR)

FREIN ARRIERE

Type.....à disque flottant ø240 mm avec commande hydraulique et étrier flottant

JANTES

Avant (TE, TC).....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 1,6x21"
 Avant (SMR).....SANREMO en alliage léger: 3,50x17"
 Arrière (TE).....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 2,15x18"
 Arrière (TC).....TAKASAGO "Excel" en alliage léger: 1,85x19"(250);
 2,15x19"(450-510)
 Arrière (SMR).....SANREMO en alliage léger: 4,25x17"

PNEUS

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

Arrière

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

Pression de gonflage

froid (avant TC).....0,9+1,0 Kg/cm²

Pression de gonflage

a froid (arrière TC).....0,8+0,9 Kg/cm²

(*) Pression de gonflage

froid (avant TE).....0,9..1,0 Kg/cm²

(*) Pression de gonflage

froid (arrière TE).....0,8..0,9 Kg/cm²

(*) Pression de gonflage

froid (avant TE).....1,1 Kg/cm²

(*) froid (arrière TE)

.....1,0 Kg/cm²

(*) Pression de gonflage

froid (avant SMR).....1,4 kg/cm²

(*) Pression de gonflage

froid (avant SMR).....2,0 kg/cm² conducteur et passager

(*) Pression de gonflage

froid (arrière SMR).....1,6 kg/cm²

(*) Pression de gonflage

froid (arrière SMR).....2,0 kg/cm² seul conducteur

(*) Pression de gonflage

froid (arrière SMR).....2,2 kg/cm² conducteur et passager

(*) Usage routie

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



COMMANDES

ROBINETS CARBURANT (TC)

Le robinet (2), situé sur la gauche est de type à vis: visser la bague (A) pour fermer le robinet, dévisser la bague pour l'ouvrir.

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

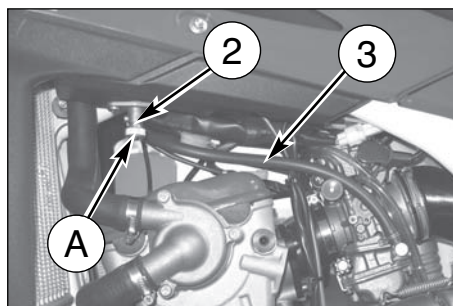
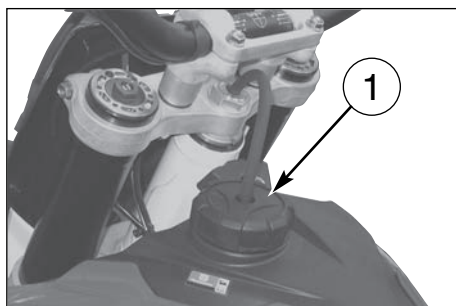
Le robinet a un filtre; la crasse s'accumulant dans ce filtre cause une diminution de carburant vers le carburateur. Il faudra donc nettoyer le filtre comme suit:

- 1 Dévisser le bouchon de vidange (1) sur le réservoir du carburant et fermer le robinet;
- 2 ôter la tuyauterie (3) du carburateur et placer la mise dans une cuvette;
- 3 Ouvrir le robinet pour éliminer le carburant du réservoir;
- 4 Desserrer les vis et ôter le robinet. Nettoyer le tamis avec du solvant.
- 5 Remonter le robinet en renversant les opération de démontage. Ouvrir le robinet et vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

MOTEUR A INJECTION (TE-SMR)

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

FR



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



BEQUILLE LATÉRALE

Chaque motorcycle est dotée d'une béquille latérale (1).

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

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

CARBURANT

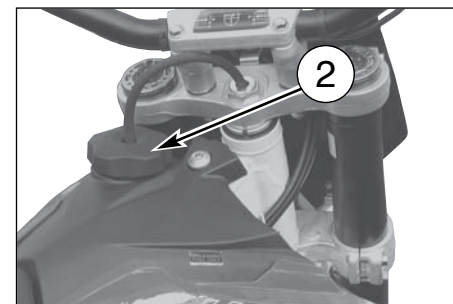
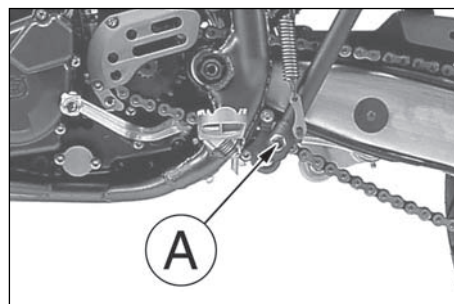
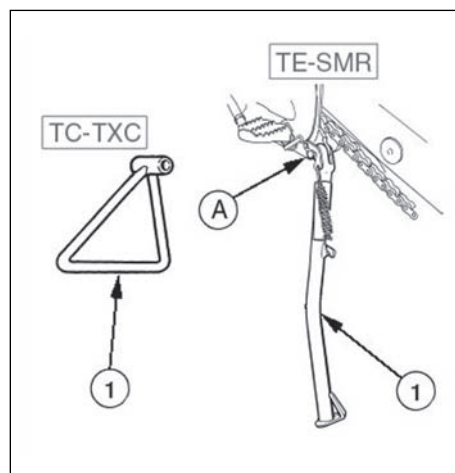
Carburant recommandé: essence SANS PLOMB à 98 octanes.

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

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

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

ATTENTION*: Ne jamais remplir le réservoir au-delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon (1) du réservoir soit bien fermé.



STARTER CARBURATEUR (TC)

Le pommeau du starter, placé à gauche du carburateur, sert à enrichir le mélange durant le démarrage.

Tirer le pommeau vers l'extérieur pour ouvrir le starter, et renverser l'opération pour le fermer.

Le carburateur est doté de deux pommeaux:

1) POMMEAU NOIR:
démarrage au FROID (°)

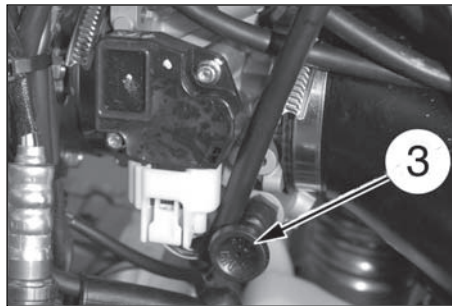
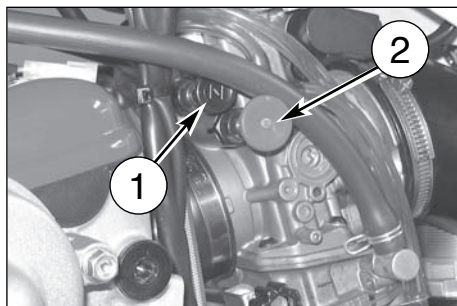
2) POMMEAU ROUGE:
démarrage au CHAUD (°)

(°) Voir page 24

DEMARRAGE A FROID (TE-SMR)

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

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



INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS (TE-SMR)

Le motorcycle est équipé avec un instrument digital sur lequel sont montées 5 voyants indicateurs aussi: De route, Lumières (avec éclairage du display), Indicateurs de direction, Point mort et Réserve carburant.

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

NOTE

- Après le démarrage du moteur, pour les premier 2 secondes apparaît la version du SW de contrôle; terminée la phase de contrôle, l'instrument visualise la dernière fonction fondée.
- À chaque extinction du moteur, il cesse la visualisation des fonctions de l'instrument.
- Le passage d'une fonction à l'autre et le zéro tage relatif, il doit être effectué par la touche SCROLL (A).
- Les fonctions, qu'ils peuvent sélectionner dans l'ordre, sont les suivante.

- 1- SPEED / ODO (figure 1, page 15)
- 2- SPEED / H (figure 2, page 15)
- 3- SPEED / MONTRE (figure 3, page 15)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figure 4, page 16)
- 5- SPEED / STP 1 (figure 5, page 16)
- 6- SPEED / AVS 1 (figure 6, page 16)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figure 7, page 17)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figure 8, page 17)
- 9- SPEED / TRP 2 / MONTRE (figure 9, page 17)
- 10- SPEED / RPM (Indication numérique) (figure 10, page 17)

.....

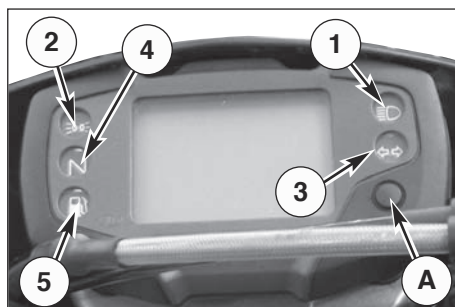
NOTE

La fonction RPM, visualisé sur l'indicateur LED vertical, est **TOUTJOURS** actif.

IMPORTANT: Fonctions de le témoin VERT (4) du "POINT MORT" en cas de FONCTIONNEMENT DÉFECTUEUX DU SYSTÈME D'ALIMENTATION À INJECTION (tournez-vous au Concessionnaire HUSQVARNA)

- a) Avec le boîte de vitesse PAS EN POINT MORT: le témoin CLIGNOTE DE MANIÈRE INTERMITTENTE.
- b) Avec le boîte de vitesse EN POINT MORT: le témoin reste INITIALEMENT ALLUMÉE DE MANIÈRE FIXE puis il CLIGNOTE DEUX FOIS EN RAPIDE SUCCESSION donc il revient À L'ALLUMAGE FIXE pour puis répète rle cycle.

Éliminé le fonctionnement défectueux, le témoin (4) revient à la propre fonction.



1- SPEED (kmh o mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph
- ODO: odomètre - Indication max: 99999 km
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

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

- 1) visualiser l'illustration 1, éteindre le moteur et presser le bouton SCROLL (A).
- 2) démarrer le moteur en tenant pressé pour 5 secondes le bouton SCROLL (A).

Pour confirmation de la conversion arrivée ils les activeront, pour 3 secondes, «SET» et miles/mph ou km/kmh; successivement on reviendra à la fonctionnalité standard de l'illustration 1.

NOTE

Au terme de l'opération décrite, la donnée ODO il viendra converti et tous les autres tu dates mis à zéro (le Compte H reste inchangé).

2- SPEED / H / RPM (figure 2)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- H: Il indique les heures de fonctionnement du moteur (les données sont sauvées en mémoire permanente chaque 10 minutes) - Indication max: 9999:59;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
 - CLOCK: montre- Indication da 0:00 a 23:59:59 (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
- Pour régler la montre, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes pour développer les heures; relâché le bouton, après 3 secondes il est possible de développer les minutes;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

FR



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figure 4)

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

Le zéro tage du STP 1 comporte ce aussi des données TRIP 1 et AVS 1.

Le TRIP 1 est actif contempor ainement au STP 1 (*).

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

(*): voir figure 5

5- SPEED / STP 1 / RPM (figure 5)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- STP 1: temps de parcours en km.- Indication da 0:00 a 23:59:59 (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).

Le compteur STP 1 on active en pressant le bouton SCROLL (A), pour plus de 3 secondes.

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

.....

et si de suite

NOTE

donné STP 1+donné TRIP 1=AVS1 (*).

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

(*): voir figure 6

6- SPEED / AVS 1 / RPM (figure 6)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- AVS 1: il représente la vitesse moyenne de parcours du véhicule, il data une distance (TRIP 1) et un temps de parcours (STP 1) (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).

NOTE

Le zéro tage de STP 1 comporte ce aussi des données TRIP 1 et AVS 1.

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.



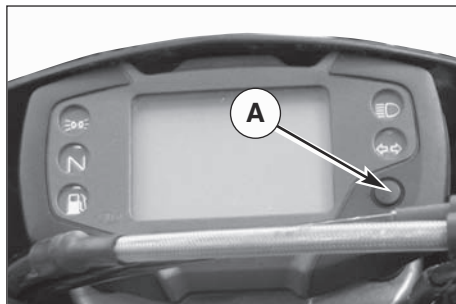
7- SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph
- V MAX: il indique la vitesse MAX, en kmh ou mph, atteinte par le véhicule.

Indication max: 299 kmh ou 299 mph.

Pour mettre à zéro V MAX, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes;

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

**8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)**

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
 - TRIP 2: distance- Indication max: 999, 9 km / miles (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
- Pour mettre à zéro TRIP 2, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes.

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figure 9)

- TRIP 2: distance- Indication max: 999, 9 km / miles (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
- Pour mettre à zéro TRIP 2, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes;

- CLOCK: montre- Indication da 0:00 a 23:59:59 (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).

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

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

**10- SPEED /RPM (Indication numérique régime moteur) (figure 10)**

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical et de l'indication numérique.



POIGNEE DES GAZ

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

ATTENTION

N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

COMMANDE FREIN AVANT

La manette (2) de commande du frein avant est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

ATTENTION

N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.

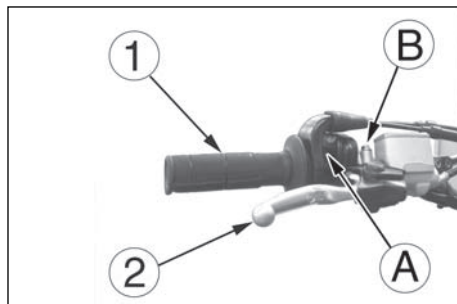
BLOC DE DIRECTION (TE-SMR)

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

Pour bloquer la direction, agir comme suit:

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

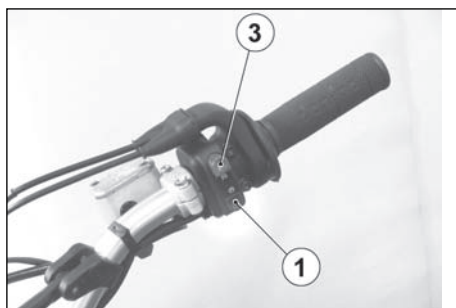
Pour débloquer la direction, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse.



COMMUTATEUR DROIT SUR LE GUIDON (TE-SMR)

Le commutateur droit a les fonctions suivantes:

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



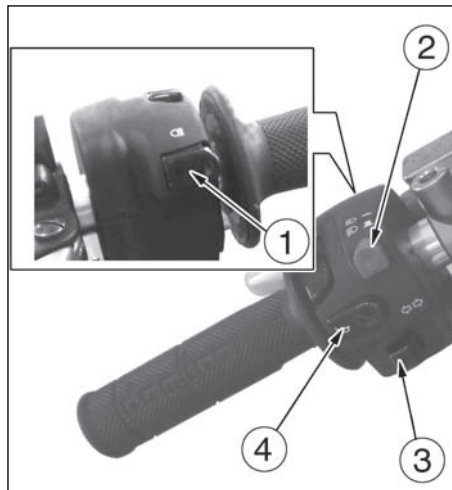
COMMUTATEUR GAUCHE SUR LE GUIDON (TE-SMR)

Le commutateur gauche a les fonctions suivantes:

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

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

- 4)  Avertisseur acoustique



BOUTON D'ARRÊT MOTEUR (TC)

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

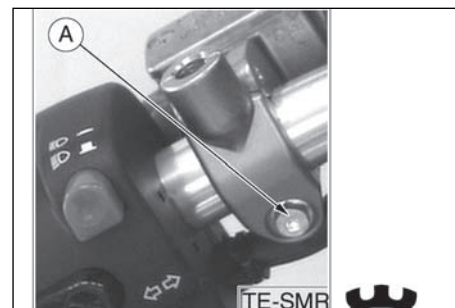
COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

Le levier de commande hydraulique de l'embrayage est situé à gauche sur le guidon et il est muni d'une protection. La position de la commande de l'embrayage sur le guidon peut être réglée en desserrant la vis inférieure (A) de fixation.

FR

ATTENTION

N'oubliez pas de serrer la vis après le réglage.



COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES

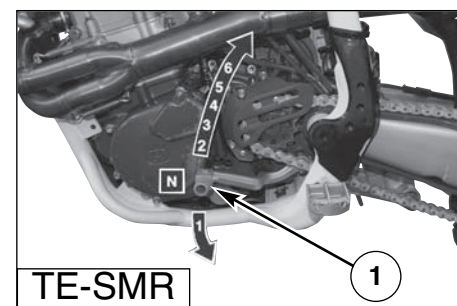
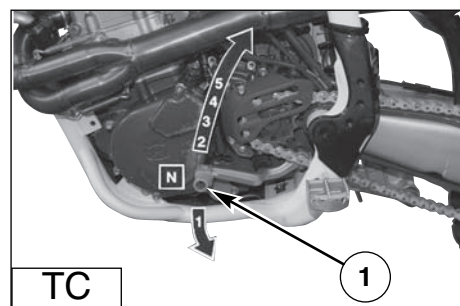
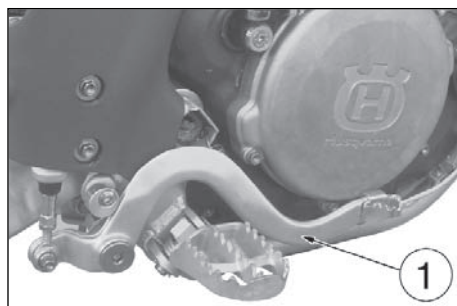
Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

AVIS*: Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée des gaz. Autrement, le moteur pourrait "s'emballer" et donc, subir des dommages.

ATTENTION* : Ne jamais ralentir en insérant une vitesse inférieure quand la vitesse atteinte est telle à "emballer" le moteur. Dans ce cas, le pneu arrière pourrait perdre d'adhérence.

N: Point mort

N: Point mort



MODE D'EMPLOI DE LA MOTO

CONTROLES PRELIMINAIRES

ATTENTION!

Examinez attentivement cette liste avant de partir, pour éviter tout incident ou toute pendant la marche.

1. Contrôle tous les liquides

- A. Niveau d'huile moteur/transmission
- B. Niveau du carburant
- C. Niveau du liquide de refroidissement

S'assurer que tous les bouchons soient mis en place correctement.

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

2. Contrôle des commandes

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

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

3. Contrôle des freins

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

Contrôler le fonctionnement.

4. Contrôle des suspensions

Comprimer la fourche et la suspension arrière.

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

5. Contrôle des roues

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

Contrôler les jantes et les pneumatiques.

Contrôler la pression des pneus.

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

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

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

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

Contrôler que le filtre soit propre.

Contrôler les raccords en caoutchouc et les colliers.

8. Contrôle du système d'échappement

Contrôler les montages et vérifier les ruptures éventuelles

Contrôler les silencieux.

9. Contrôle des couples de serrage

A. Bougie

B. Ecrou de la tête cylindre

C. Vérification générale

10. Contrôle de direction

Contrôler le jeu des roulements de la direction.

11. Contrôler le système électrique (TE- SMR)

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

ATTENTION*: Pour ne pas provoquer des dommages sérieux au motorcycle et des accidents aussi, effectuer des contrôles quotidiens avant de conduire.

RODAGE

La durée et la performance du moteur seront développées si un rodage d'environ deux heures serait effectué avant une compétition. Durant la première demi-heure de conduite, il est avis de garder une vitesse très basse, et d'éviter les accélérations brusques pour ne pas forcer le moteur. Effectuer une vindage d'huile et toutes les opérations d'entretien conseillées.

Après la première demi-heure de conduite, augmenter le nombre des tours, mais sans forcer. Une fois que les hautes vitesses sont insérés, ne jamais garder une vitesse trop basse. La moto peut être utilisée normalement à niveau de compétition après environ deux heures.

CONTROLES PENDANT LE RODAGE

- CONTROLE DE LA TENSION DES RAYONS DES ROUES (voir page 76);
- CONTROLE DU SERRAGE ROUES (voir page 90 - 91);
- CONTROLE DU SERRAGE GOUPILLE FOURCHE (voir page 90);
- CONTROLE DU REGLAGE CHAÎNE (voir page 49);
- CONTROLE DU JEU DES ROULEMENTS DE LA DIRECTION (voir page 38);
- CONTROLE DU SERRAGE DU GUIDON (voir page 90);
- CONTROLE DU SERRAGE DU MOTEUR SUR LE CADRE (voir page 90);
- CONTROLE DU SERRAGE DU RACCORD D'ASPIRATION (voir page 90);
- CONTROLE DU SERRAGE ECROUS, TÊTE ET CYLINDRE (voir page 90);

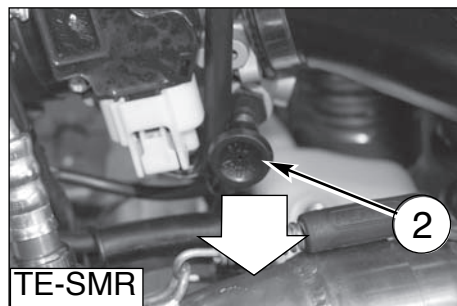
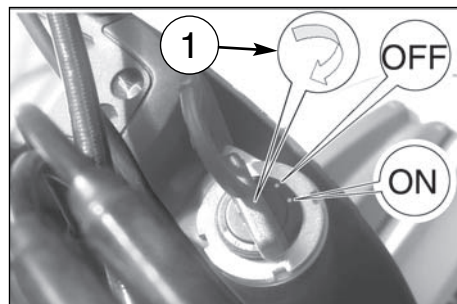
CONTRÔLER FRÉQUEMMENT L'ÉTAT DE CHARGE DE LA BATTERIE (voir page 84).



DÉMARRAGE DU MOTEUR (TE-SMR)

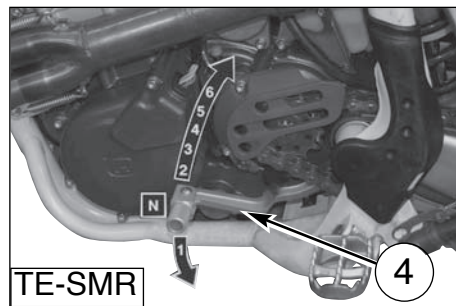
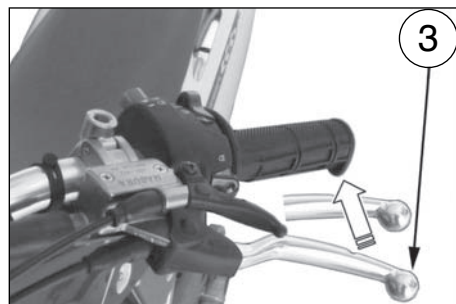
Au moteur froid, c'est-à-dire après arrêt prolongé du moto-cycle ou en présence de basse température ambiante, opérer de la manière suivante:

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



- 3) tirer le levier (3) de l'embrayage;
- 4) placer le pédale (4) de la boîte de vitesses dans la position de point mort et relâcher le levier de commande embrayage;
- 5) presser le commutateur démarrage-arrêt moteur (5) ensuite le bouton (6).

Ramener le levier (2) de starter dans sa position initiale dès que le moteur tient le ralenti. Pour le démarrage à chaud, NE PAS mettre le starter. Ne pas faire fonctionner à moteur froid à haut régime pour permettre le réchauffement de l'huile et sa circulation à tous les endroits qui ont besoin de graissage.

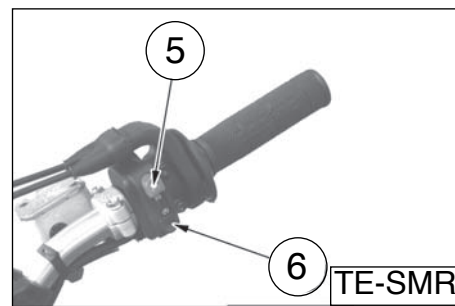


NOTE

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

IMPORTANT

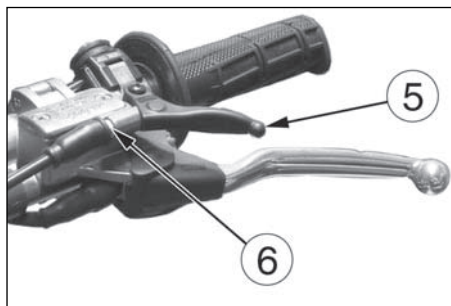
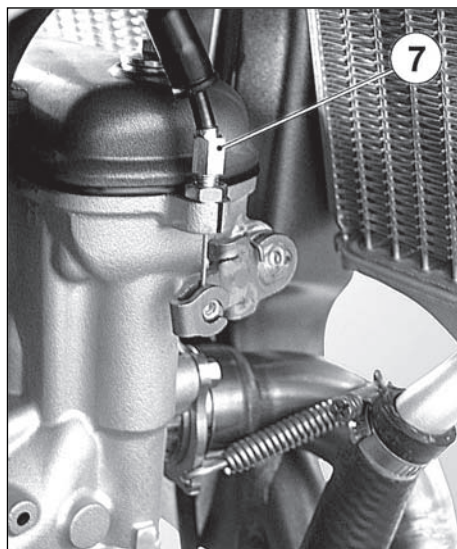
NE JAMAIS EFFECTUER LE DEMARRAGE SI LA BATTERIE N'A PAS ETE CONNECTEE DANS LE CIRCUIT.



DECOMPRESSEUR DE DÉMARRAGE

Quoique le moteur soit doté d'un Decompresseur automatique il peut être nécessaire, en quelques cas (comme par exemple: noyage du carburateur ou difficulté de démarrage à cause d'une batterie pas suffisamment chargée) utiliser le Decompresseur manuel qu'il se trouve sur la gauche du guidon. Dans ces cas, tirer le levier (5) en pressant en même temps le bouton de démarrage, relâcher le levier (5) pendant qu'il se tient là-dessus pressé le bouton relâcher le bouton aussi.

Le support du levier (5) est doté d'un tendeur (6) pour régler le jeu qui doit être d'environ 3 mm; une autre possibilité d'enregistrement est fournie par le groupe de registre (7) qu'il se trouve sur la droite du moteur, agir sur ce dernier quand il n'est plus possible de régler le jeu correctement avec le tendeur sur le guidon).



DÉMARRAGE DU MOTEUR (TC)

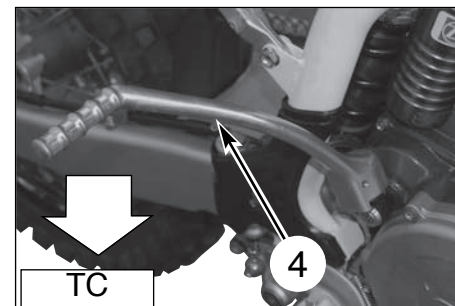
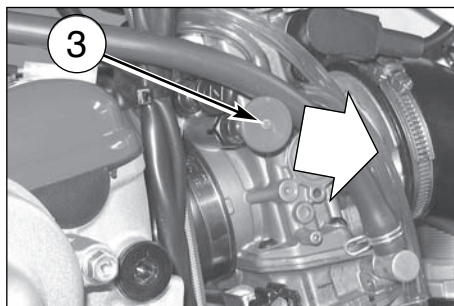
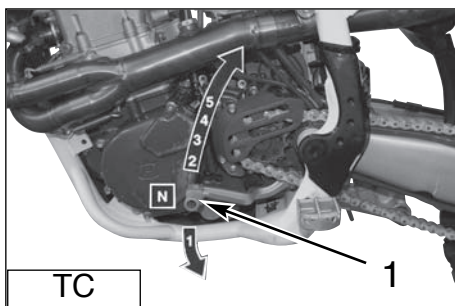
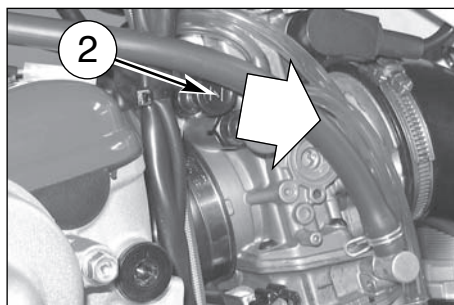
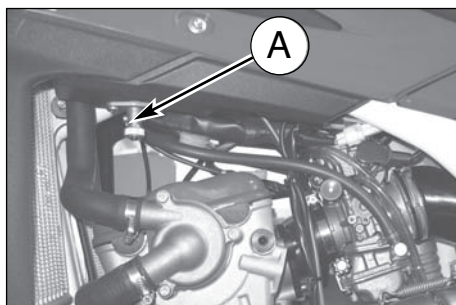
Procéder de la manière suivante:

- 1) s'assurer que le robinet du carburant (A) se trouve en position ouverte;
- 2) placer le levier (1) de la boîte de vitesses dans la position de point mort;

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

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

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

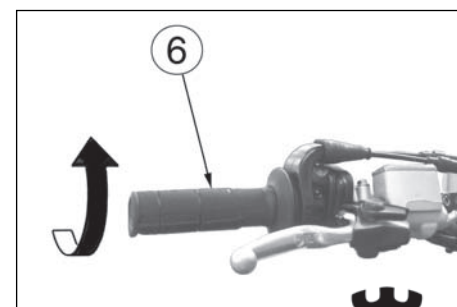
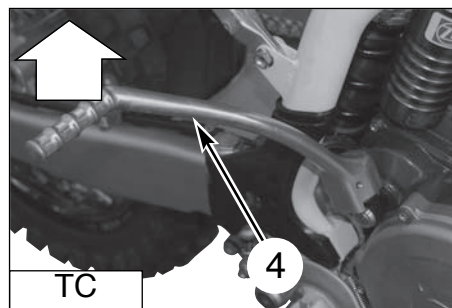
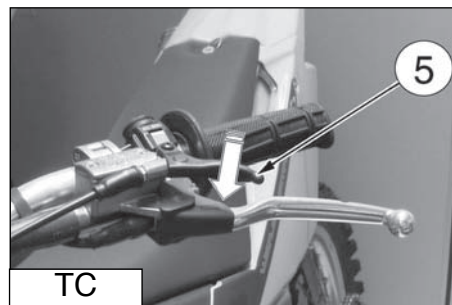
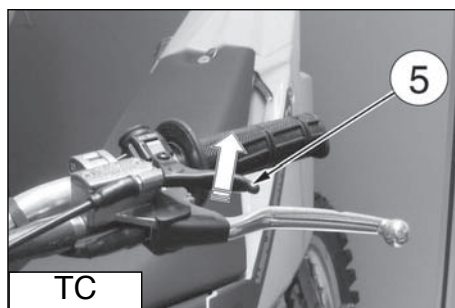


5) tirer le levier (5) et baisser ultérieurement, d'une course limitée, la pédale jusqu'à gagner la résistance susdite (franchissement du P.M.H.);

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

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

FR



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

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

En cas de manqué démarrage répéter cette procédure.

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

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

De telle façon, l'huile passera par tous les points à graisser et le liquide réfrigérant atteindra la température nécessaire au bon fonctionnement du moteur.

On doit éviter de effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.

IMPORTANT

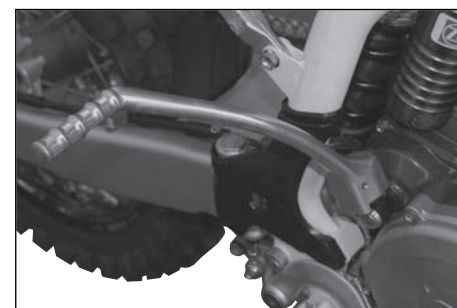
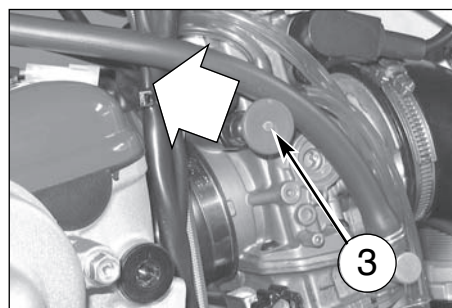
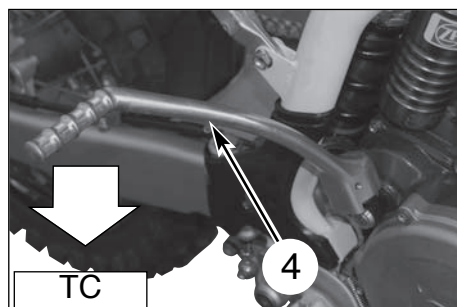
Le moteur froid, éviter les brusques accélérations.

ATTENTION*: Le système d'échappement des gaz contient monoxyde de carbone. Il est donc avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.

En cas d'usage du démarrage à pédale, suivre attentivement les instructions qui se trouvent au page 84 et tenir présent la suivante note.

Pédale de démarrage

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



DEMARRAGE A CHAUD (TC)

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

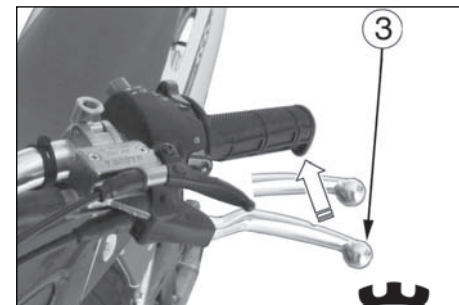
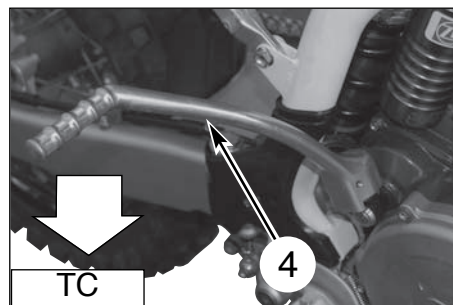
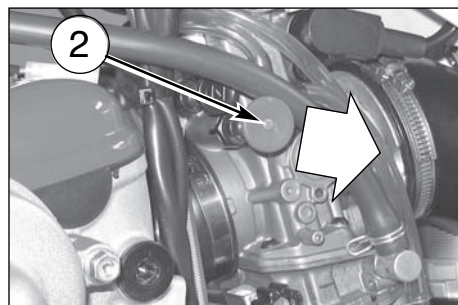
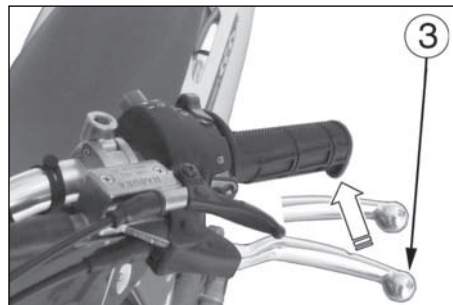
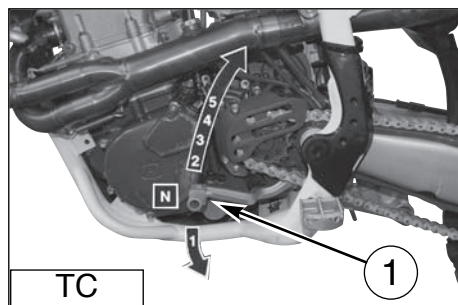
- 1) mettre le levier (1) de vitesse au point mort;
- 2) tirer le bouton ROUGE du starter (2);

- 3) tirer le levier (3) d'embrayage;
- 4) agir sur la pédale de mise en marche (5) pour démarrer le véhicule;

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

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

FR



ARRÊT DU MOTOCYCLE ET DU MOTEUR

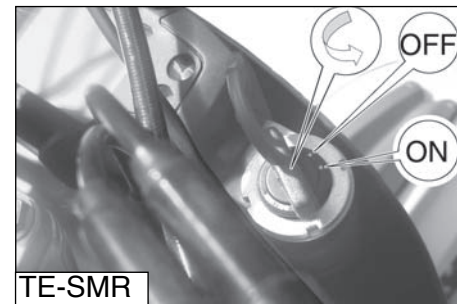
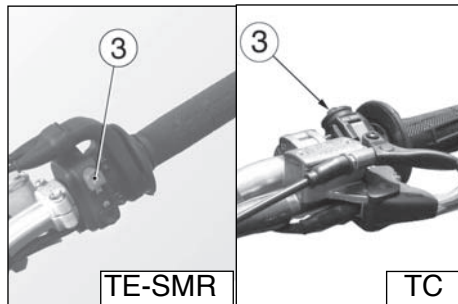
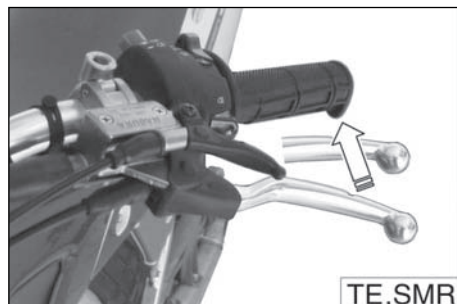
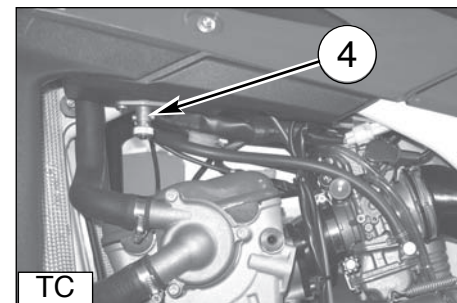
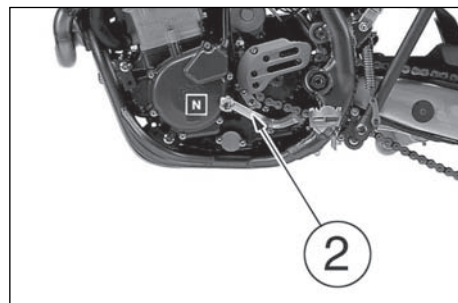
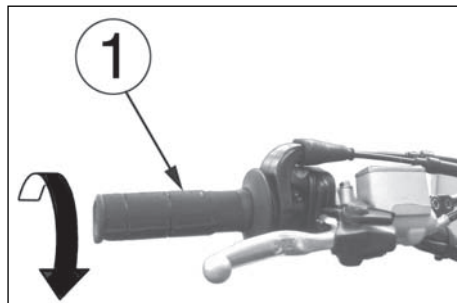
- Fermer la poignée (1) des gaz tout, de façon à réduire la vitesse du motorcycle.
- Tandis que les vitesses sont réduites, freiner soit la roue avant, soit l'arrière (pour une forte décélération, appuyer avec décision sur le levier et sur la pédale des freins).
- Une fois que le motorcycle est arrêté, débrayer et placer le levier (2) de la boîte des vitesses au point mort.
- Presser le bouton ROUGE (3) d'arrêt moteur.
- TC: Fermer le robinet d'essence (4).

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

ATTENTION*: Dans des conditions particulières, il est avis d'utiliser indépendamment le frein avant ou l'arrière. En roulant sur des terrains glissants, utilise prudemment le frein avant. L'usage incorrect des freins peut causer des accidents sérieux.

ATTENTION*: Au cas d'un blocage de la poignée des gaz dans la position ouverte, ou de tout autre mauvais fonctionnement où le moteur tourne d'une façon incontrôlable, appuyer IMMÉDIATEMENT sur le bouton d'arrêt moteur.

Tandis que ce bouton est pressé, garder le contrôle du motorcycle, et utiliser doucement les freins et le guidon.



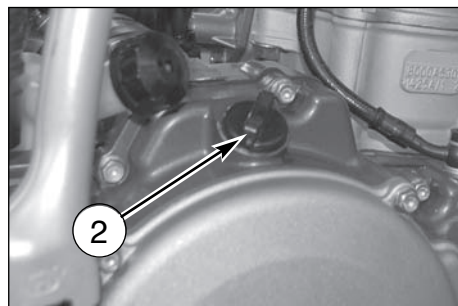
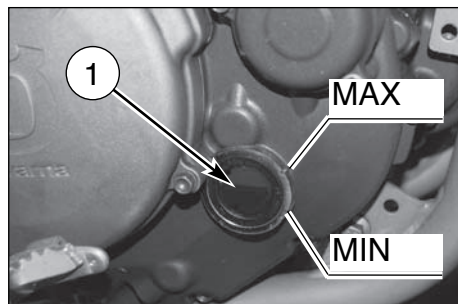
CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE

En maintenant la moto horizontale et bien droite, contrôler le niveau d'huile à travers le hublot d'inspection (1) sur le carter droit du moteur. Vérifier que le niveau se trouve compris entre les deux niveaux MIN et MAX.

Pour effectuer le remplissage, ôter le bouchon de ravitaillement (2).

Avis*: effectuer cette opération à moteur chaud.

ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.

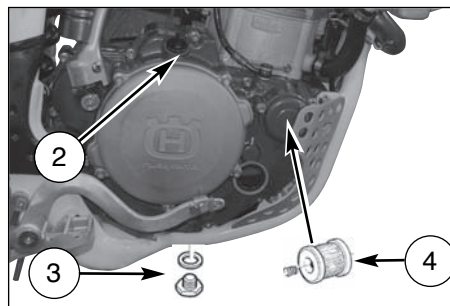
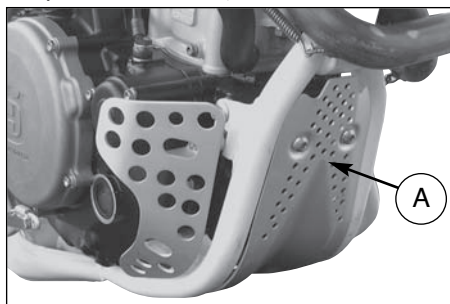


VIDANGE D'HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE-REEMPLACEMENT DES FILTRES A TAMIS ET DE LA CARTOUCHE FILTRANTE

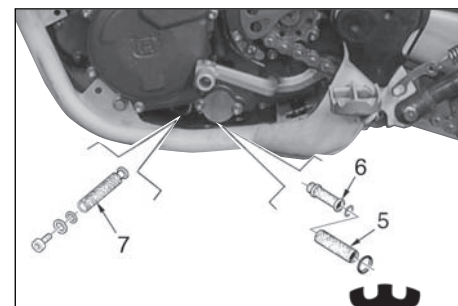
ATTENTION*: Veillez à ne jamais toucher l'huile moteur chaud.

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

- ôter le bouchon de ravitaillement (2);
- ôter la protection moteur (A);
- placer une cuve dessous le moteur;
- ôter le bouchon de vidange (3);
- de façon à vidanger complètement l'huile moteur et nettoyer l'aimant du bouchon;



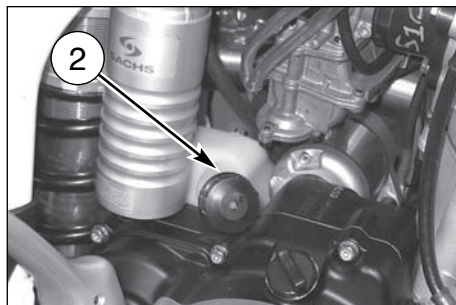
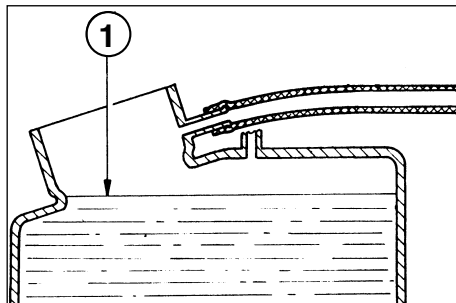
- ôter les trois filtres (5), (6) et (7) placés sur le côté gauche du moteur, contrôler les bagues OR et nettoyer les filtres par l'essence, remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage;
- pour remplacer la cartouche filtre (4), il faut dévisser les trois vis de fixation et retirer le couvercle de la cartouche filtre;
- après la substitution des filtres, remonter le bouchon de vidange (3), la protection moteur (A) et remplir avec la juste quantité d'huile.



CONTROLE DU NIVEAU REFRIGERANT

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

Le bouchon du radiateur est pourvu de deux position de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression du circuit de refroidissement.



ATTENTION

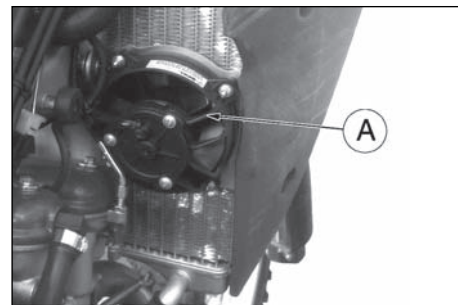
Ne jamais enlever le bouchon du radiateur avec moteur chaud, car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.

ATTENTION

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

AVIS

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

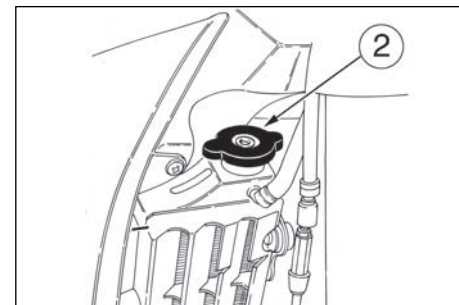
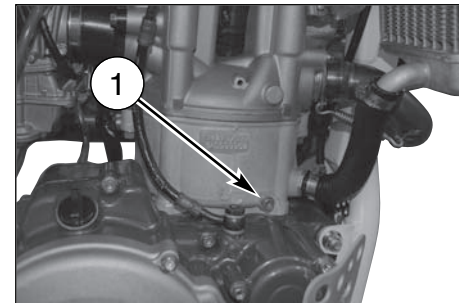


SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

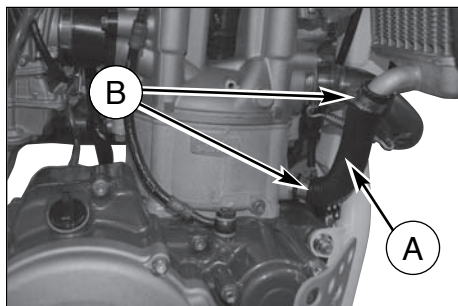
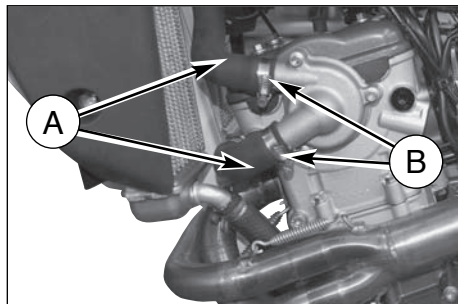
Placer une cuve sur côté droite du cylindre, dessous la vis (1) de vidange.

AVANT TOUT, enlever la vis (1), ouvrir LENTEMENT le bouchon (2) du radiateur droite, incliner la motocyclette à droite afin de faciliter l'écoulement du liquide. Rémonter la vis (1).

Verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur et chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air.



Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): cela évitera des pertes du réfrigérant et donc des grippages du moteur. Si sur les tuyauteries (A) il y a des crevasses, des foissennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer. Contrôler la fixation correcte des colliers (B).



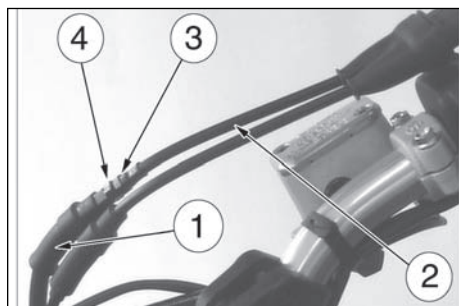
REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ

Pour vérifier le réglage du câble de la poignée des gaz, opérer comme suit:

- enlever le capuchon supérieur en gomme (1);
- déplacer en avant et en arrière la poignée (2) et contrôler qu'il y a un jeu de 2 mm. environ;
- si le jeu n'est pas exact, débloquent le contre-collier (3) et tourner la vis de réglage (4); en la desserrant, le jeu décroisse, en la serrant, le jeu augmente;
- serrer à nouveau le contre-collier (3).

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

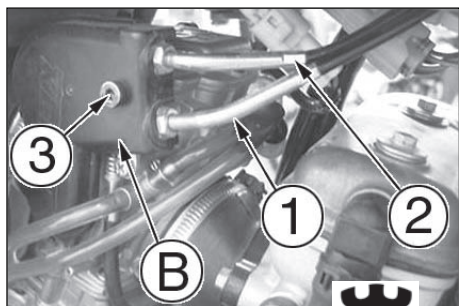
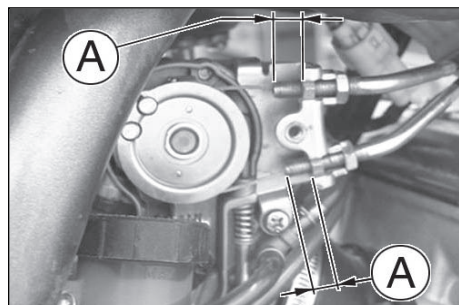
ATTENTION*: Puisque les gaz d'échappement contiennent monoxyde de carbone, il est avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.



NOTE

En cas de substitution des câbles (1) et (2) de commande des gaz est nécessaire de respecter, au remontage, la dimension A (10mm) indiquée dans la photo. Puis remonter le couvercle de protection (B) par la vis (3) et effectuer le réglage des câbles sur le guidon, comme décrit avant.

Pour effectuer l'opération de substitution des câbles, il est nécessaire d'enlever le réservoir carburant comme décrit à la page 34-35.



REGLAGE DU CARBURATEUR (TC)

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

Opérer comme suit:

- Tourner la vis de réglage du ralenti (1) placée à gauche du véhicule, à jusqu'à obtenir un régime du moteur plutôt élevé, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).
- Oter le vis de réglage (2) dans le sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le en arrière de 1,5 tours (250) ou 2 tours (450-510).
- desserrer progressivement la vis de réglage (1) jusqu'à obtenir le ralenti désiré.

REGLAGE DU RALENTI (TC)

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

Opérer comme suit:

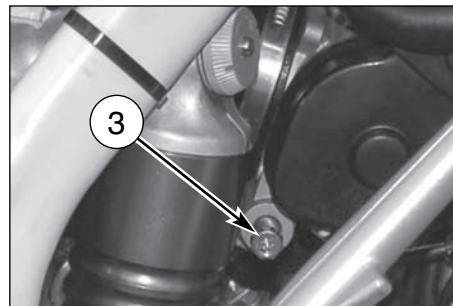
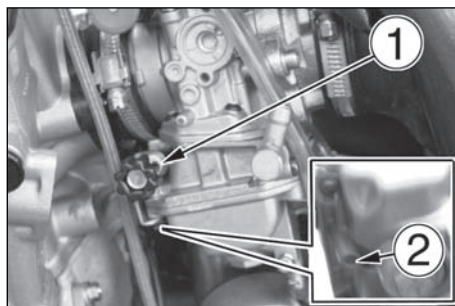
- tourner la vis de réglage ralenti tourner la vis de réglage du ralenti (1) placée à gauche du véhicule, à proximité du robinet carburant, jusqu'à obtenir le ralenti désiré, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).

REGLAGE DU RALENTI (TE-SMR)

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

Opérer comme suit:

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



CONTROLE DE LA BOUGIE D'ALLUMAGE

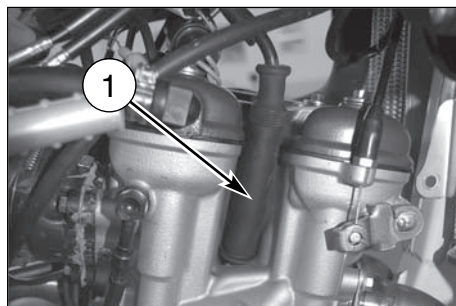
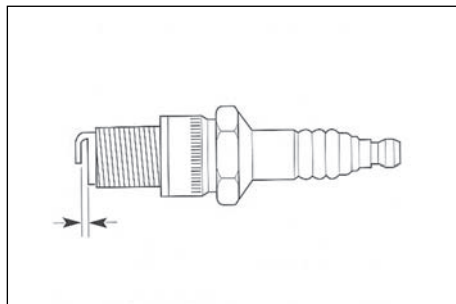
Bougie (2) de type NGK CR8EB; la distance entre les électrodes doit être de 0,7 mm.

Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.

Une distance inférieure peut causer des problèmes d'accélération, de fonctionnement au ralenti et de performance, lorsque les vitesses sont peues élevées.

Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer après avoir enlevé le couvercle (1).

Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles.



Degré thermique exact:

La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.

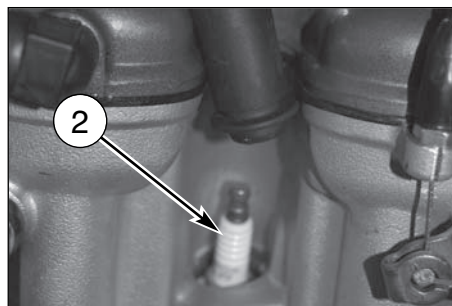
Degré thermique élevé:

La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.

Degré thermique bas:

La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

AVIS*: Il ne faut pas négliger certaines précautions quand on remplace la bougie avec une "plus chaude" ou "plus froide". Rappelez-vous que une bougie ayant un degré thermique trop élevé peut provoquer des préallumages et endommager le moteur et que une bougie avec un degré thermique trop bas peut provoquer un accroissement remarquable des dépôts de carbone.



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

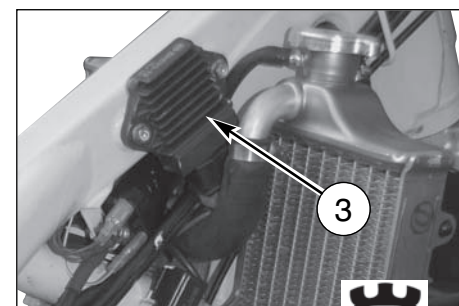
Apply a little graphite grease to the spark plug thread; fit and screw the spark plug by hand then tighten to the torque of 10÷12 Nm. Loosen the spark plug then tighten it again to the torque of 10÷12 Nm.

Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

FR

REGULATEUR DE TENSION (TE-SMR)

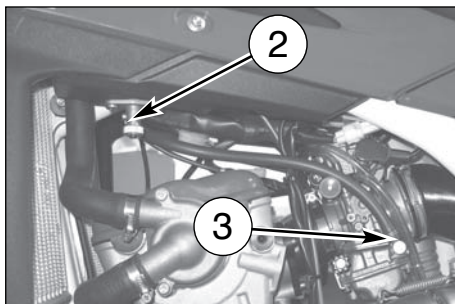
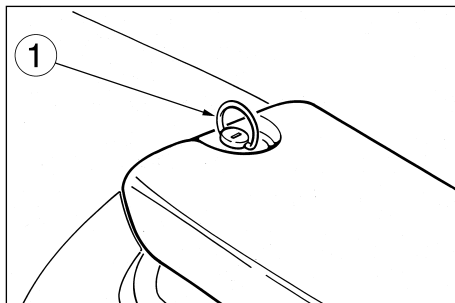
Le régulateur de tension (3) est fixé du côté droit du châssis, à l'avant.



REGLAGE DU JEU DES SOUPAPES

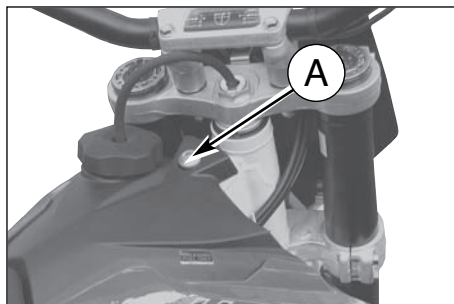
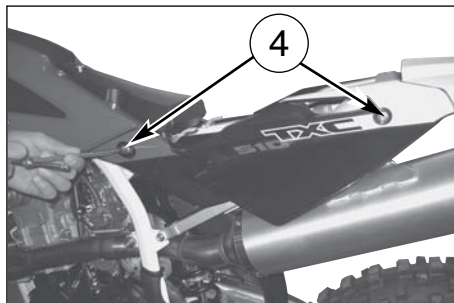
Effectuer ce contrôle AVEC MOTEUR FROID, en opérant comme suit :

Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation;



DEMONTAGE DU RESERVOIR (TC)

Fermer le robinet du carburant (2) et desserrer le collier (3) sur le tuyau de raccordement au carburateur ; extraire la le tuyau du carburateur. Enlever les vis (4) et les panneaux latéraux.



Enlever la vis (A) de fixation et extraire le réservoir et les convoyeurs.



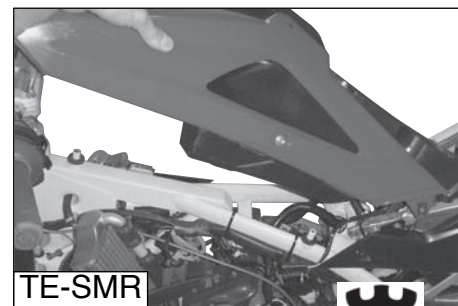
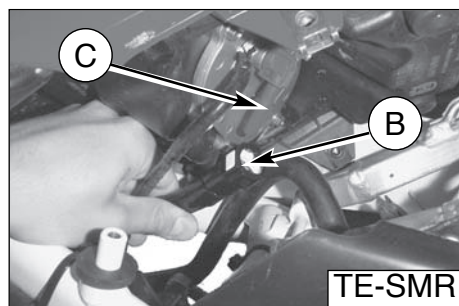
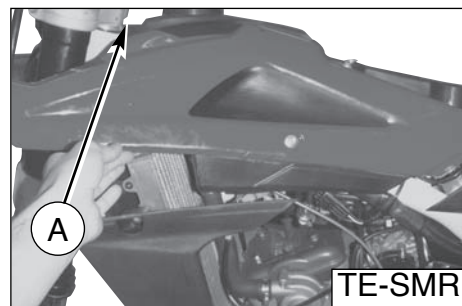
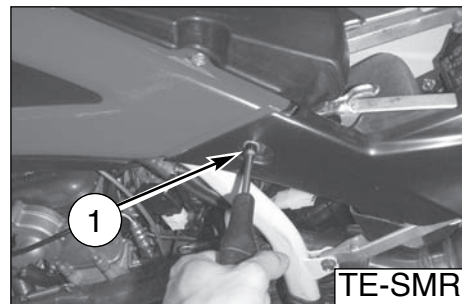
DEMONTAGE DU RESERVOIR (TE-SMR)

Enlever les vis (1) et les panneaux latéraux. Enlever la vis (A) de fixation du réservoir.

Soulever le réservoir et détacher le connecteur de la pompe du carburant du câblage principal.

Déconnecter le tuyau d'alimentation (B) du raccord de sortie (C) sur la pompe du carburant dans la partie inférieure arrière du réservoir.

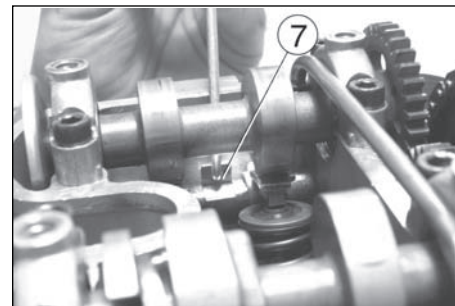
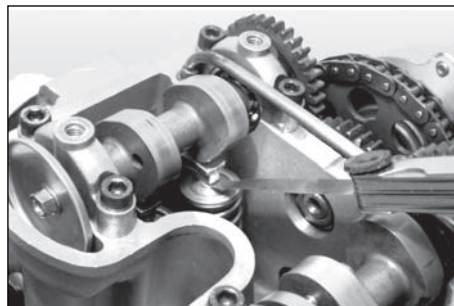
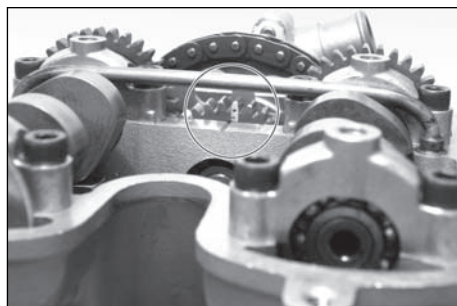
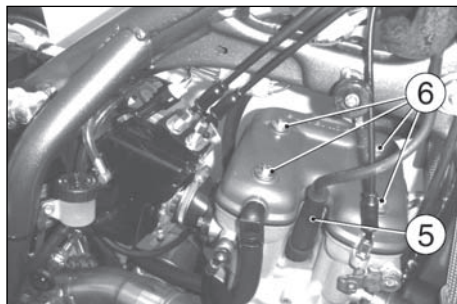
Extraire le réservoir et les convoyeurs.



Ôter la bougie d'allumage (5), les quatre vis (6) du couvercle tête cylindre et le couvercle tête cylindre;
Insérer la 2ème vitesse et, en poussant devant et en arrière le motorcycle, porter le piston au Point Mort Supérieur (dans cette condition l'encoche reportée sur la culasse coïncide avec les deux références qui se trouvent sur l'engrenage de renvoi des arbres aux cames, comme indiqué sur l'illustration);

Avec un épaisseurmètre vérifier le jeu des soupapes qui doit être de $0,10 \pm 0,15$ mm pour ADMISSION et de $0,15 \pm 0,20$ mm pour ECHAPPEMENT;

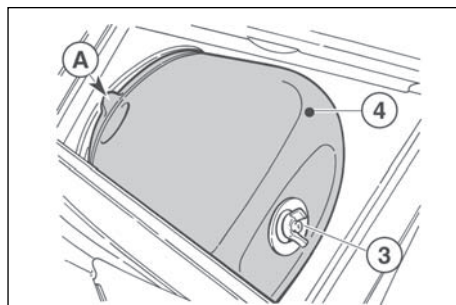
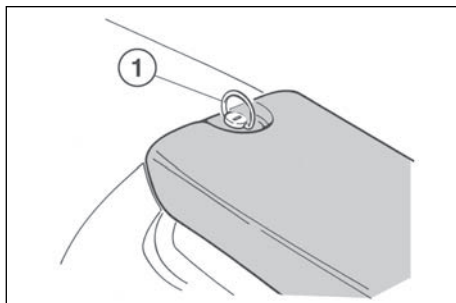
En cas contraire, soulever la pince (7) de retenue avec le secours d'un outil (crochet), faire glisser le culbuteur d'un côté, extraire avec une pincette la plaquette et en vérifier l'épaisseur;
En base à la valeur relevée, monter la nouvelle pastille (au rechange, pastilles sont fournies avec épaisseur de 1,60 mm aux 2,60 mm avec des augmentations de 0,05 mm) et reporter en siège la pince et le balancier;
vérifier le jeu des soupapes et, si est correct, remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage.



CONTROLE FILTRE A AIR

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

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

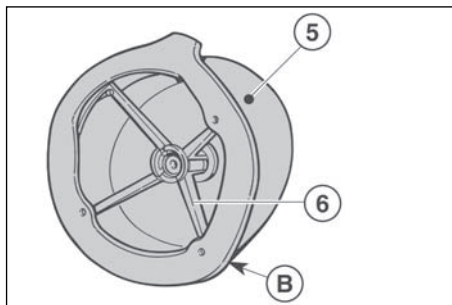


NETTOYAGE FILTRE A AIR

Laver le filtre avec un détergent spécifique (AGIP® Filter clean foam air detergent fluid® ou produit similaire) et lui essuyer parfaitement (laver le filtre avec essence seul en cas de nécessité). Le plonger en huile spéciale pour filtres (AGIP® Foam air filter protection oil® ou produit similaire) et l'essorer pour faire sortir l'huile superflue.

ATTENTION*: Pour le nettoyage de l'élément filtrant ne jamais utiliser de l'essence ou du solvant à bas point d'inflammation, car des incendies ou des explosions pourraient se vérifier.

ATTENTION*: Le nettoyage de l'élément filtrant doit se passer dans des milieux très bien ventilés. Veillez à ce que des flammes ou des étincelles ne soient jamais approchées à la zone de travail.

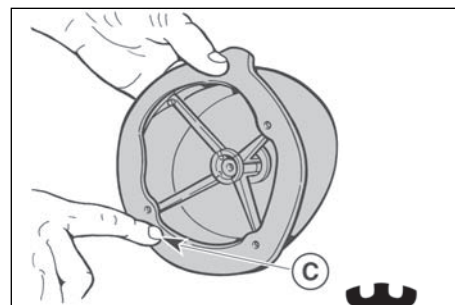


MONTAGE

Pour avoir une bonne étanchéité, graisser le bord (C) du filtre dans la direction du logement.

Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité A soit tournée vers le haut et que l'angle B se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre. Remonter les autres pièces enlevées précédemment.

ATTENTION*: Au cas d'un montage erroné du filtre, de la crasse ou de la poussière pourraient s'introduire dans le filtre et provoquer une usure rapide des segments du piston et du cylindre.



REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON

Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère pression sur les extrémités du guidon pour faire tourner la rotule de direction; le guidon doit tourner sans effort. Se placer devant la moto, saisissez les extrémités inférieures des porte tiges de fourche en les mouvant dans le sens de leur axe.

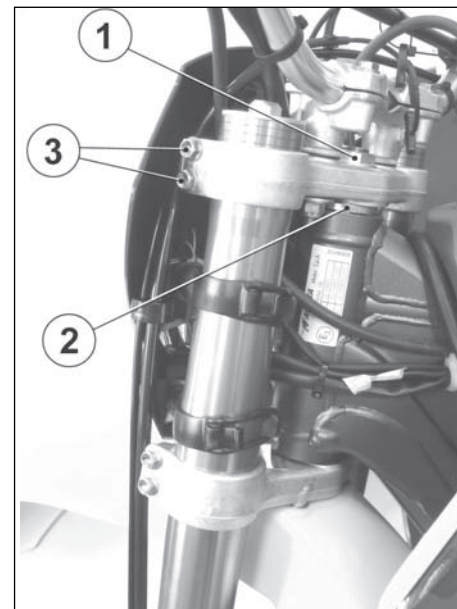


En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:

- desserrer l'écrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les 4 vis (3) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche.
- Tourner en sens horaire le collier (2) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu.

- serrer l'écrou (1) de la barre avec un couple de serrage de 8÷9 Kgm.(78,4÷88,3 Nm)
- serrer les 4 vis (3) sur la tête de direction 22,5÷26,5 Nm (2,3÷2,7 Kgm).

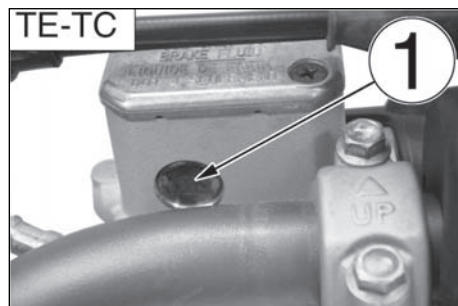
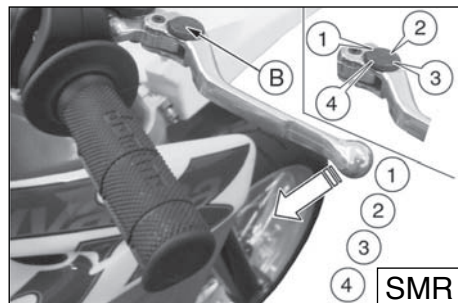
AVIS*: Pour des raisons de sécurité, ne jamais conduire le motorcycle avec les paliers du guidon endommagés.



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

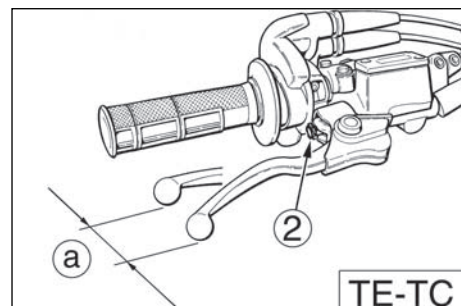
Sur le modèle SMR la position du levier sur le guidon peut être changée (4 positions de réglage) en fonction de la dimension de la main du pilote. Pour se rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens HORAIRE. Pour éloigner le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens INVERSE AUX AIGUILLES D'UNE MONTRE. Sur les modèles TE et TC le registre (a) met sur le levier de commande il permet de changer la position de la course à vide (a). La course à vide (a) doit être au moins de 3 mm.

Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-



dessous de la valeur minimale (1), visible par la lunette placée sur la côté arrière du la pompe (TE, TC). Pour le model SMR, contrôler le niveau d'huile par le réservoir. L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION* Si le levier du frein est trop "souple", cela signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Puisqu'il est dangereux de conduire le motorcycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire Husqvarna.

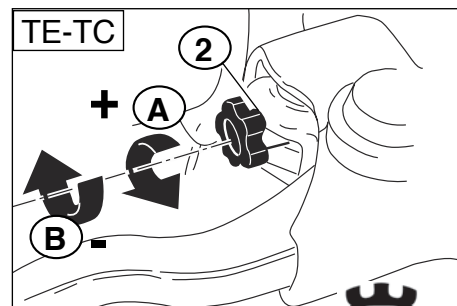


AVIS* Ne jamais verser le fluide des freins sur des surfaces vernissées ou des éléments transparents, comme lentilles de phare.

AVIS* Ne jamais mélanger deux types de fluide différents. Si on emploie une marque différente de fluide, éliminer d'abord le fluide existant.

ATTENTION* Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie atteinte, et s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.

A: pour augmenter le jeu
B: pour diminuer le jeu

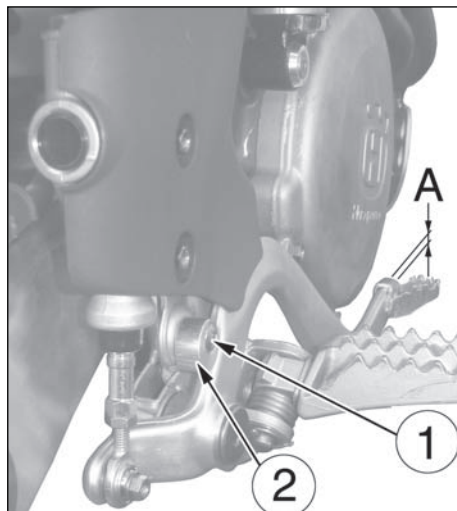


REGLAGE POSITION PEDALE FREIN ARRIERE

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

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

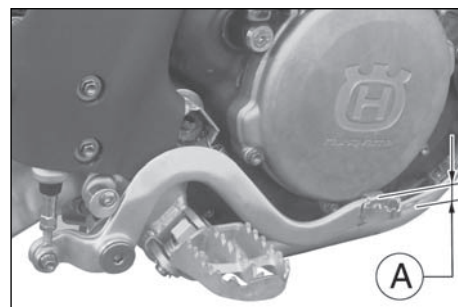
- Desserrer la vis (1);
- tourner la came (2) pour régler la course à vide (A);
- après l'avoir réglée serrer à nouveau vis (1).



Après avoir effectué ce réglage, il faut régler la course à vide de la pédale indiquées à page 41.

RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIERE

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

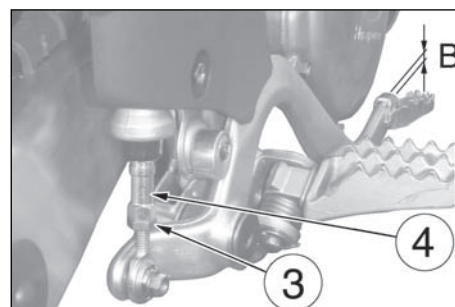
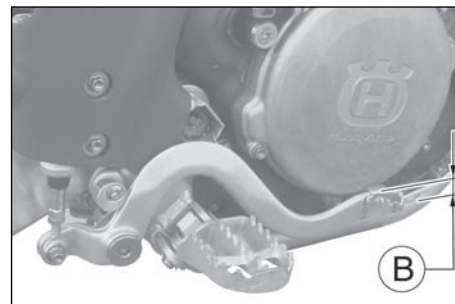


Au cas où cela ne se vérifiait pas, effectuer le réglage de la façon suivante:

- desserrer l'écrou (3);
- agir sur la tige de commande pompe (4) pour augmenter ou réduire la course à vide;
- après le réglage serrer à nouveau l'écrou (3).

ATTENTION

L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des pastilles du frein avec le risque d'atteindre l'INEFFICACITE TOTALE DU FREIN.



CONTROLE DU NIVEAU FLUIDE

Le niveau (A) doit être situé entre les encoches sur le réservoir pompe.

REGLAGE DU LEVIER DE COMMANDE ET CONTRÔLE DU NIVEAU FLUIDE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

La course à vide (A) doit être au moins de 3 mm.

La position du levier sur le guidon peut être changée en fonction de la dimension de la main du pilote.

Pour se rapprocher le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens HORAIRE.

Pour éloigner le levier de la poignée, tourner le registre (B) en sens INVERSE AUX AIGUILLES D'UNE MONTRE.

Pour effectuer le contrôle du niveau du fluide, en opérant comme suit:

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

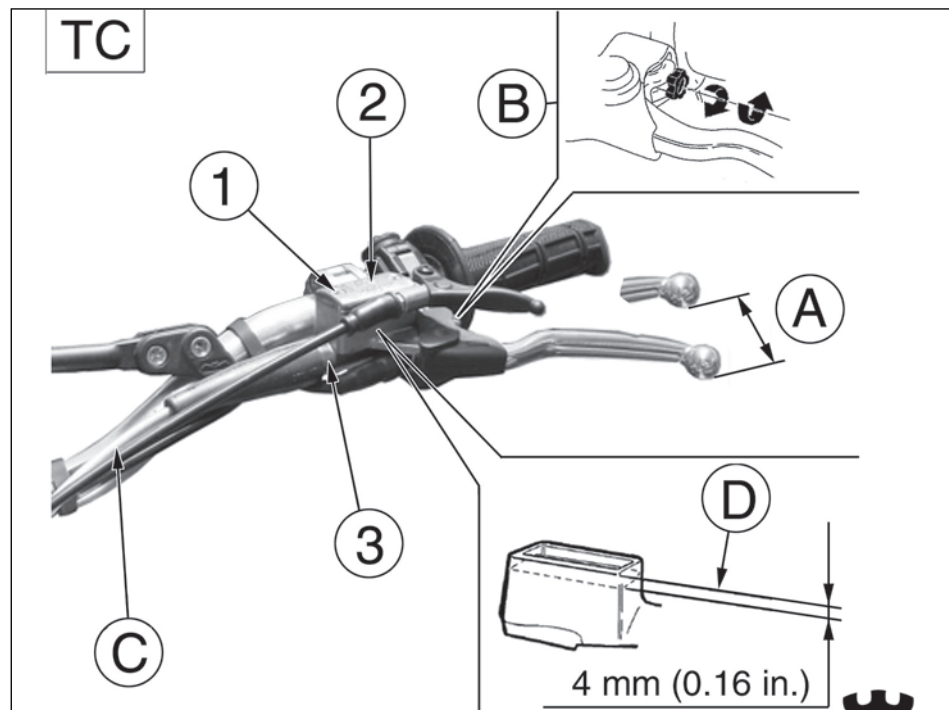
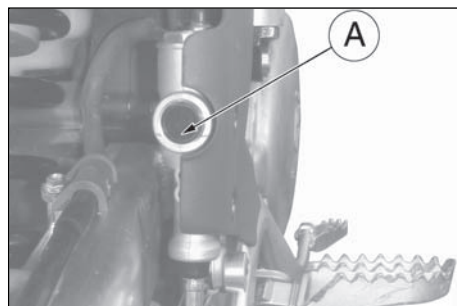
- mettre le maître-cylindre (3) du commande embrayage dans la position horizontale et contrôler le niveau du fluide: le niveau ne doit se trouver au-dessous de 4 mm (0.16 in.) du bord supérieur (D) de la pompe;
- si nécessaire, insérer fluide (pour le type, voir TABLEAU DE GRAISSAGE-RAVITAILLEMENTS page 10).

AVIS*: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

Remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "); si sur la tuyauterie (C) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire le remplacer.

FR



PURGE DE L'EMBRAYAGE HYDRAULIQUE

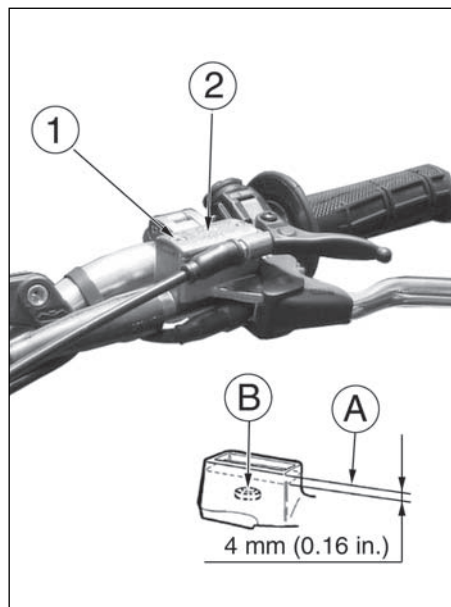
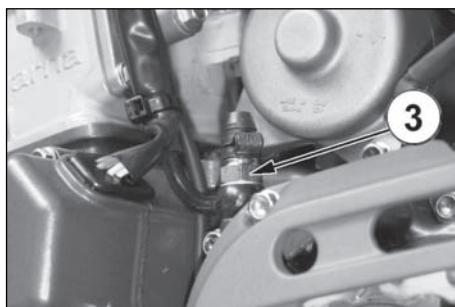
Agir comme suit:

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

AVIS*: Ne JAMAIS utiliser liquide de frein.

- remplir jusqu'à l'huile commence à sortir SANS BULLES par l'orifice inférieur (B) du la pompe de l'embrayage.

Le niveau d'huile doit jamais être inférieur de 4 mm du bord supérieur (A) sur la pompe.
Remonter les parties précédemment enlevées.



REGLAGE DES SUSPENSION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE LA PISTE

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

TERREIN DUR

Fourche: réglage en compression plus souple.

Amortisseur: réglage en compression plus souple.

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

TERREIN SABLEUX

Fourche: réglage en compression plus raide, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide, avec réglage de la compression plus souple, tandis que le réglage de l'extension sera plus raide.

Amortisseur: réglage en compression, et spécialement en extension, plus raide.

Opérer sur la précharge du ressort pour baisser la partie arrière de la moto.

TERREIN BOUEUX

Fourche: réglage en compression, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide.

Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide.

Opérer sur la précharge du ressort pour soulever la partie arrière de la moto. Il est avis de remplacer les ressorts sur les deux suspensions pour compenser l'accroissement du poids de la moto, dû à la boue accumulée.

NOTE:

Si la fourche est trop souple ou trop raide dans n'importe quelle condition de réglage, contrôler le niveau d'huile dans la tige, car il pourrait être trop bas ou trop haut. Se rappeler

que l'huile en excès dans la fourche entraîne un curage d'air plus fréquent. Si les suspensions ne réagissent point aux changements de tarage, contrôler les groupes de réglage pouvant être bloqués.



FR



Les tarages standard et les procédures de réglage sont indiquées sur les pages suivantes. Les ressorts disponibles sur demande, et les entretoises de précharge, sont indiqués aux pages 93, 94, 95.

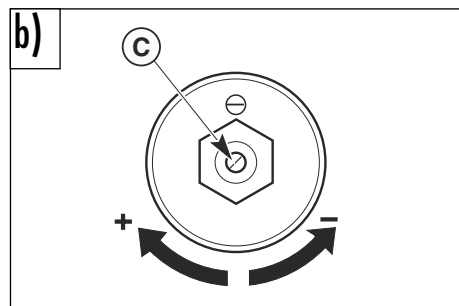
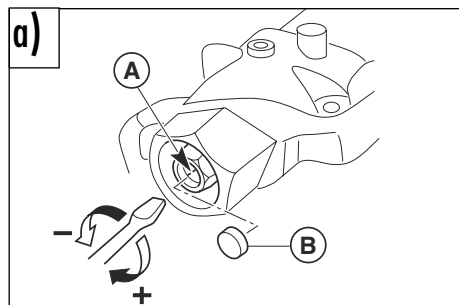
REGLAGE FOURCHE A COMPRESSION

a) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard: -15 clicks (TC);

Tarage standard: -12 clicks (TE-SMR).

Pour rétablir le tarage standard, ôter le bouchon (B) et tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière-



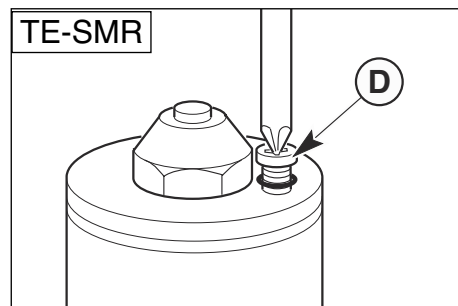
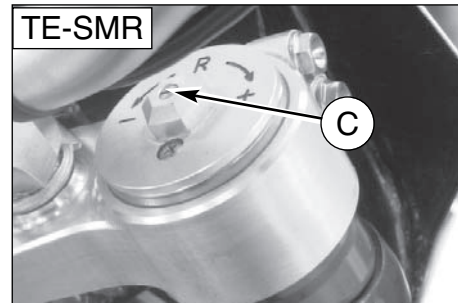
re. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard: -15 clicks (TC);

Tarage standard: -12 clicks (TE-SMR).

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



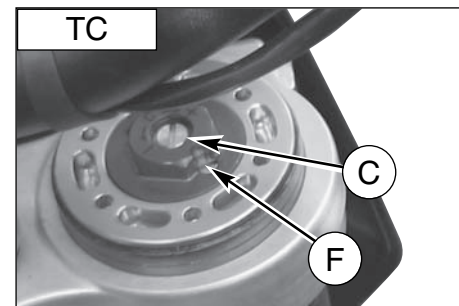
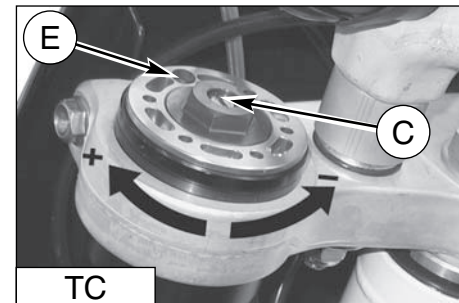
c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois). Placer la moto sur la béquille centrale et étendre complètement la fourche et desserrer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

TC: Mettre le véhicule sur sa béquille centrale, étendre complètement la fourche, enlever le couvercle (E) et appuyer sur la valve avec une pointe. Remonter le couvercle.

ATTENTION!

Ne JAMAIS desserrer la vis (F).

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.



NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE

Pour un fonctionnement correct, les tiges de la fourche doivent avoir la quantité d'huile prévue. Oter les tiges des fourches pour contrôler le niveau d'huile à leur intérieur. Opérer comme suit:

- enlever les bouchons des tiges;
- enlever les ressorts des tiges en laissant écouler l'huile;
- porter la fourche à fin de course;
- vérifier que le niveau soit à la distance "A" de la limite supérieure de la tige de force.

QUANTITÉ D'HUILE DANS CHAQUE TIGE

- TC: 310 cm³
- TE: 775 cm³
- SMR: 740 cm³

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE

NOTA

En sus de ressort de série avec index de flexibilité:

K=4,5 N/mm (TE)

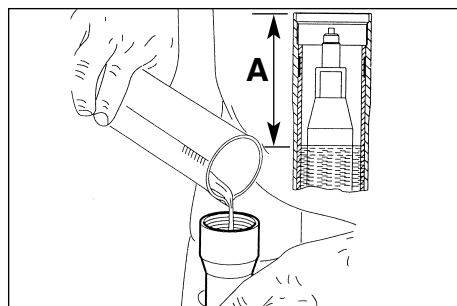
K=4,8 N/mm (TC 250)

K=5 N/mm (TC 450, 510 - SMR)

et entretoise de précharge avec sur demande, sont à disposition des ressorts plus raides ou plus souples, avec les relatifs entretoise.

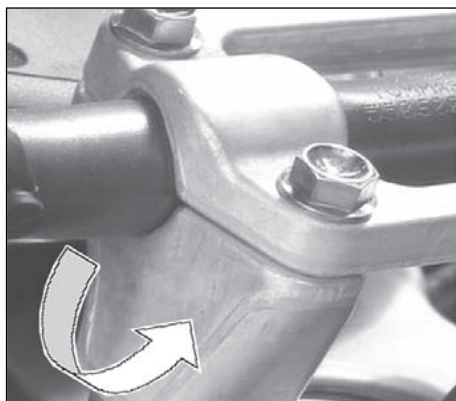
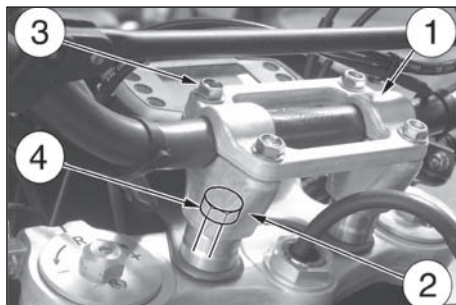
NOTA

Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.



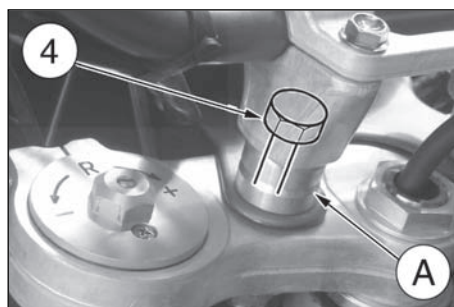
MODIFICATION DE LA POSITION ET DE L'HAUTEUR DU GUIDON

La position (a) et l'hauteur (b) du guidon ils peuvent être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide. Pour effectuer cette opération, il est nécessaire de démonter les vis (3), le etau supérieur (1), les vis (4) et le etau inférieur (2).



a) Modification de la position du guidon

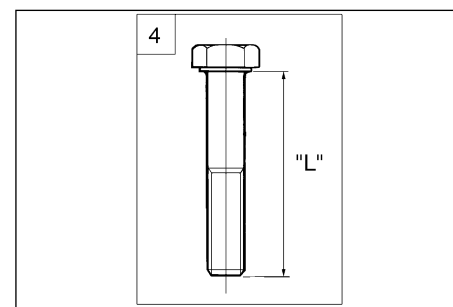
Tourner le etau inférieur (2) de 180° pour avancer ou reculer (10mm - 0.04in.) la position du guidon en relation à cette initiale.



b) Modification de l'hauteur du guidon

Enlever l'enterteise inférieur (A) et remplacer la vis (4) avec une de longueur L=65 mm.

Exécuter le remontage en opérant inversement et en serrant les vis (3) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les vis (4) aux 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).



REGLAGE DE L' AMORTISSEUR

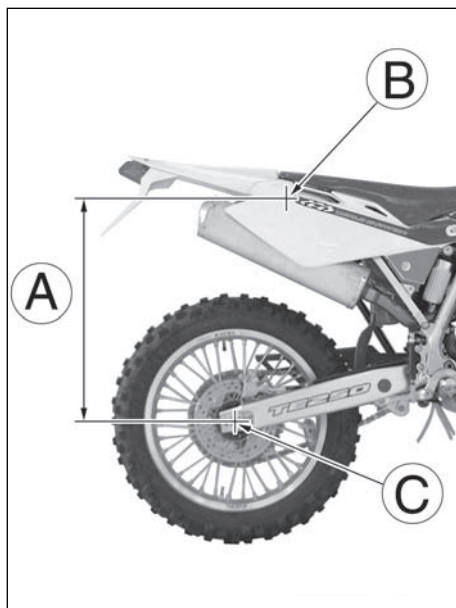
Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les conditions du sol.

Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. A l'aide d'une autre personne, relever la nouvelle distance (A).

B: axe de la vis de fixation panneau

C: axe du pivot roue arrière



4. La différence entre ces deux mesurages représente l' "ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto.

L'abaissement conseillé est de 100 mm. avec amortisseur froid. De 95 mm. avec amortisseur chaud.

5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur (comme décrit à l'annexe).

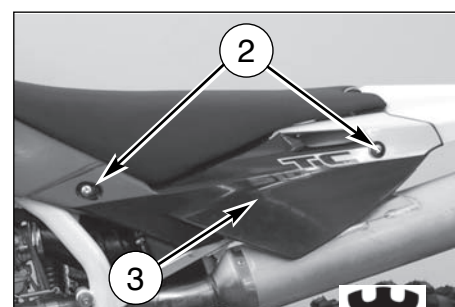
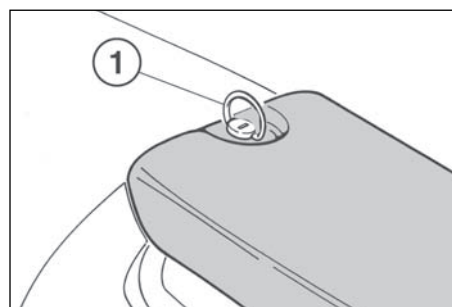
ATTENTION*: Ne jamais démonter l'amortisseur car il contient du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire Husqvarna.

REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR

Agir comme suit:

1. Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation, ôter les vis (2) et le panneau latéral droit (3).

FR



2. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
3. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
4. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
5. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 5 Kgm).
6. Remonter le panneau latéral droite et la selle.

ATTENTION*: Lors d'un réglage de l'amortisseur, veuillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.

REGLAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.

A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:

- 1) Basse vitesse d'amortissement:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(registre 4)

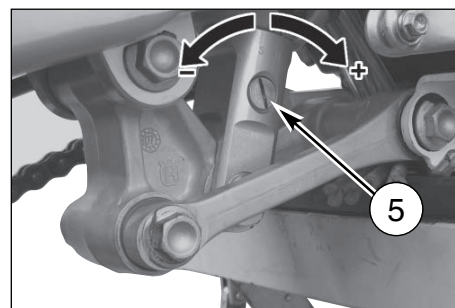
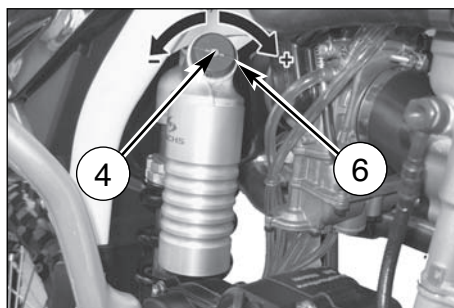
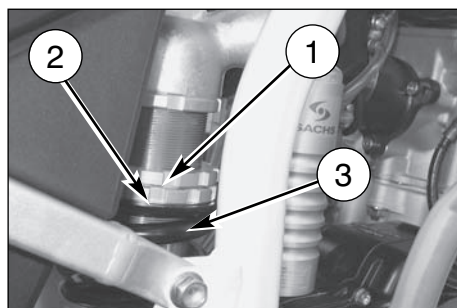
- 2) Haute vitesse d'amortissement:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(registre 6)

Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (4) et (6) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.

B) EXTENSION - Tarage standard:

- 18 clicks (± 2 clicks)

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.



REGLAGE DE LA CHAÎNE

Pour prévenir l'usure excessive et pour des raisons de sécurité, contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretien".

Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motorcycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche et axe roue arrière comme indiqué dans la figure, en faisant tourner de trois trous la roue arrière. En cette condition la chaîne ne doit pas résulter tendue même s'il n'y a pas aucune flèche. (Fig. A).

Réglage rapide (Fig. B)

Insérer, à l'endroit indiqué sur la figure, une boussole (a) d'un diamètre de 35 mm (ou bien une entretoise de la même épaisseur) et vérifier que la branche inférieure (C) de la chaîne est légèrement tendue.

Si ce n'est pas le cas, procéder de la manière suivante :

- desserrer du côté droit, à l'aide d'une clé à douille de 27 mm, l'écrou (1) de fixation du pivot de la roue ;
- desserrer les contre-écrous (2) sur les deux tendeurs de chaîne, à l'aide d'une clé de 12 mm, et agir sur les vis (3) afin d'obtenir la valeur de tension correcte ;
- une fois effectué le réglage, serrer les contre-écrous (2) et l'écrou du pivot de roue (1).

Après le réglage, contrôler toujours l'alignement de la roue.

A = 0±2 mm (0±0.08 in.)

Fig. A

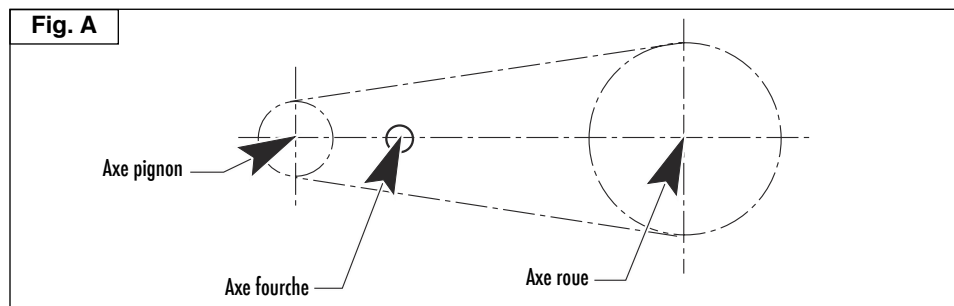
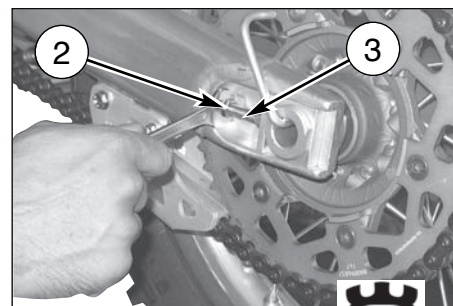
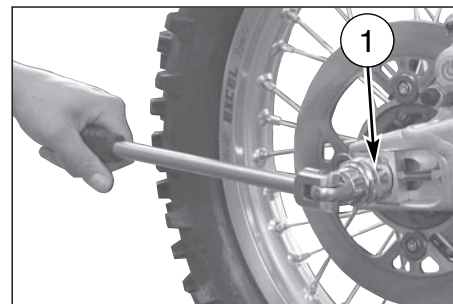
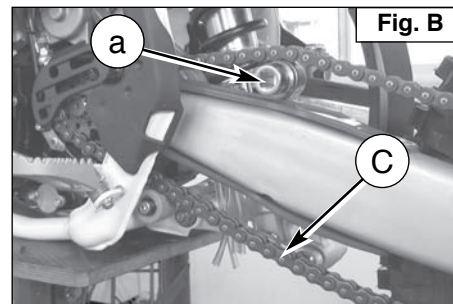


Fig. B



CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

- tendre la chaîne à l'aide des vis de réglage
- marquer 20 maillons de la chaîne
- mesurer la distance "A" entre le centre du 1er pivot et celui du 21^{ème}.

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon, et le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure.

Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière. La figure sous rapportée montre le profil des dents ayant une usure normale ou excessive.

Si la couronne présente une usure excessive, la remplacer en desserrant les six vis de fixation au moyeu.

ATTENTION*: Le désalignement de la roue cause une usure anormale des pneus et des conditions de conduite point sûres.

NOTA*: Durant la marche sur des terrains boueux et humides, les résidus se déposant sur la couronne, le pignon et la chaîne, peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière. L'usure du pignon, de la chaîne et de la couronne arrière accroît en roulant sur des terrains boueux.

LUBRIFICATION CHAÎNE

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

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

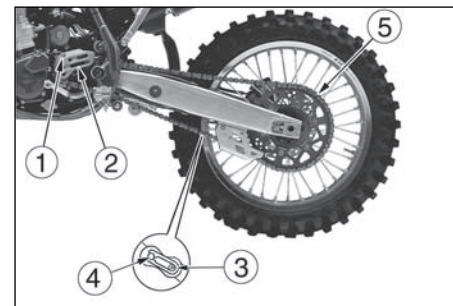
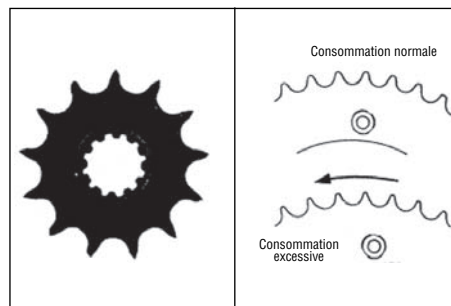
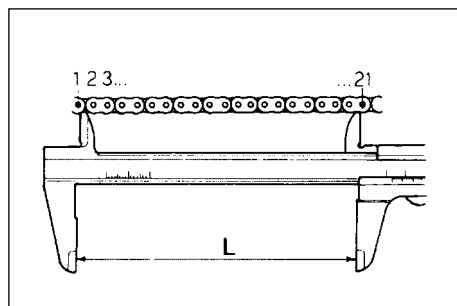
Démontage et nettoyage

Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser. Opérer comme suit:

1 - Placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.

Oter: les vis (1), la protection (2) du pignon, le clip (3), le joint (4) et la chaîne (5);

Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse.



- 2 - Contrôler que la chaîne ne soit pas usée ou endommagée et la remplacer en suivant les instructions données dans le Tableau d'Entretien Périodique. Contrôler les rouleaux et les mailles de la chaîne.
- 3 - Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés.
- 4 - Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.

Lavage de la chaîne sans bagues d'étanchéité

Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. L'usage de trichloréthylène ou d'essence prévoit l'essorage et le graissage de la chaîne, afin d'éviter toute oxydation.

Lavage de la chaîne avec bagues d'étanchéité

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

Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité

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

Graissage de la chaîne avec bagues d'étanchéité

Lubrifier les éléments en métal et en caoutchouc (bagues d'étanchéité) en utilisant une brosse. Enduire d'huile avec viscosité SAE 80-90 les parties intérieures et extérieures de la chaîne.

- 5 - Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant un joint.
- 6 - Monter le ressort (a) du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, ainsi comme a été indiqué dans la figure (en bas).

NOTA*: Le joint est l'élément plus important de la chaîne d'entraînement. Même si le joint est dans des bonnes conditions, pour plus de sécurité il est avis de monter un nouveau joint quand la chaîne est remontée.

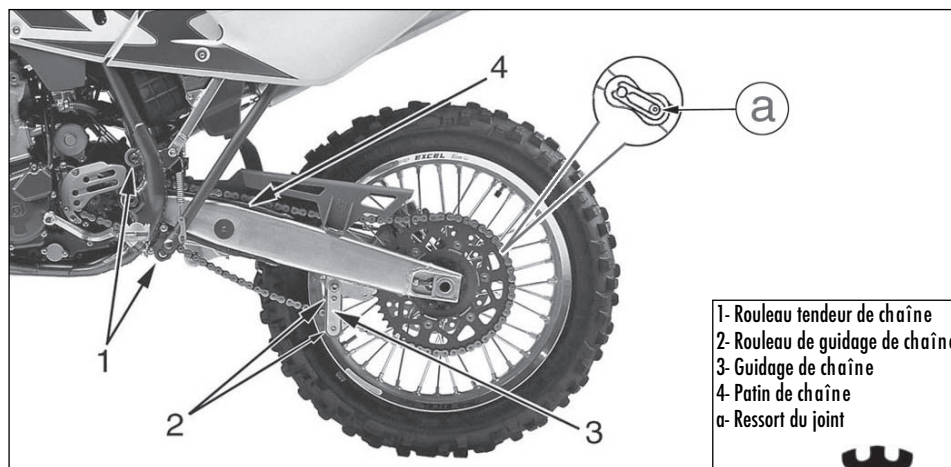
- 7 - Régler la chaîne d'après la description à la page 49.

AVIS*: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact du pneu ou du disque frein arrière.

Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVIS*: Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.



Démontage de la roue avant

Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.

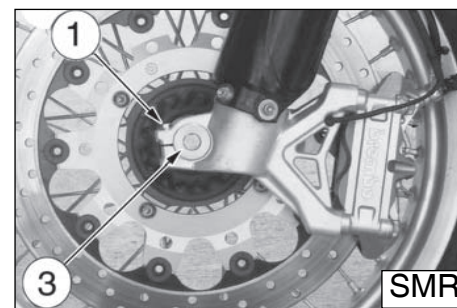
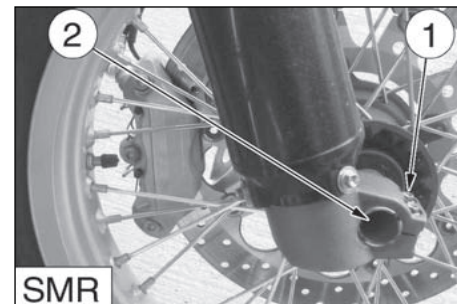
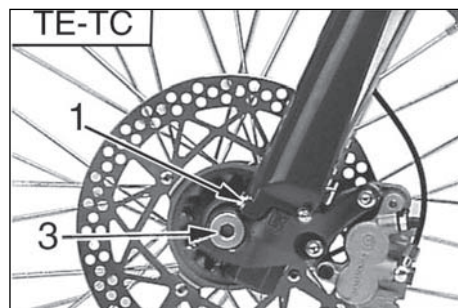
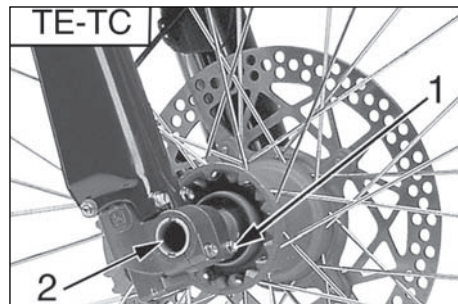
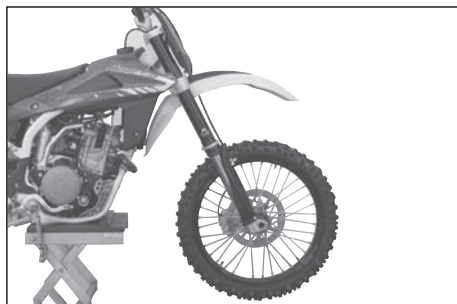
SMR: desserrer les deux vis (A) et enlever l'etrier du frein.

Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.

Bloquer l'extrémité de l'axe (2) de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; enlever l'axe de la roue.

AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'etrier. Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.



RÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Insérer l'entertoise gauche sur le moyeu de la roue.

TE-TC: Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche de manière à introduire le disque de frein dans l'étrier.

SMR: Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche.

Insérer par le côté droit le pivot de la roue (2) préalablement graissé et le battre jusqu'à la butée sur la tige gauche; pendant cette opération il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer. A ce point, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche.

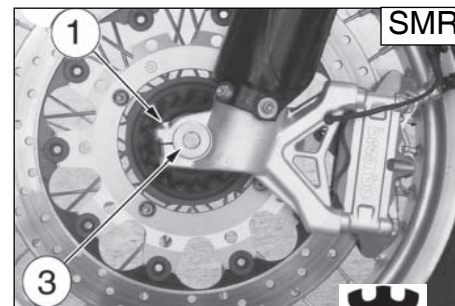
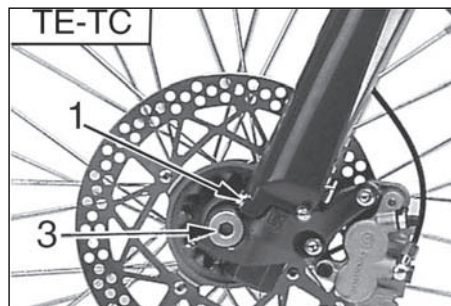
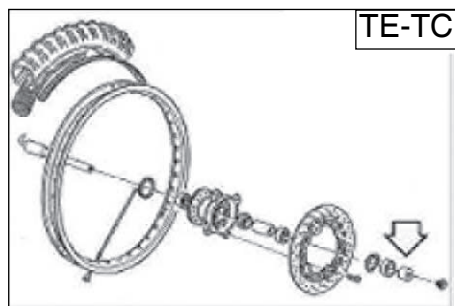
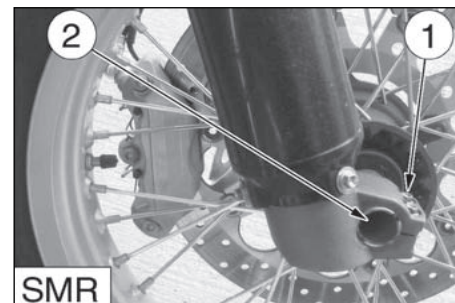
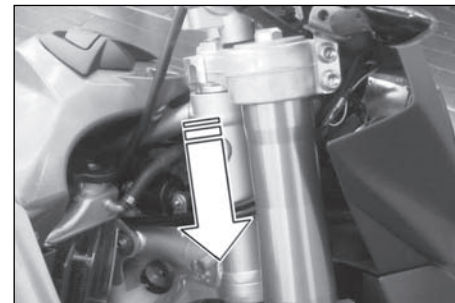
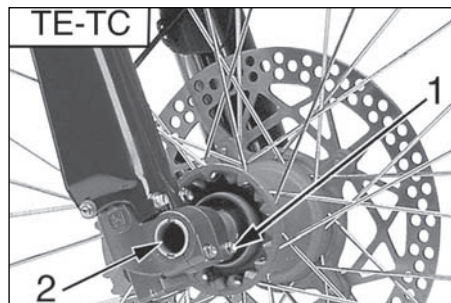
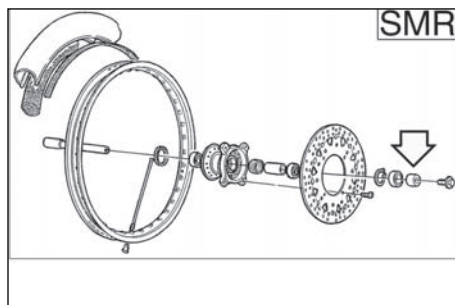
Bloquer: les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), la vis (3) sur le côté gauche (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

SMR: insérer l'étrier du frein, la monter sur le support relatif en serrant les deux vis (A) aux 25,5 Nm / 2,6 Kgm / 18.8 ft-lbs.

Vérifier que le frein courre librement entre les pastilles de l'étrier.

AVIS

Après le rémontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.



DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

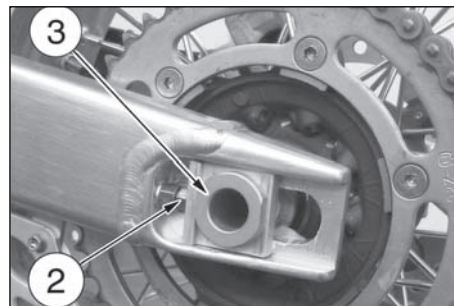
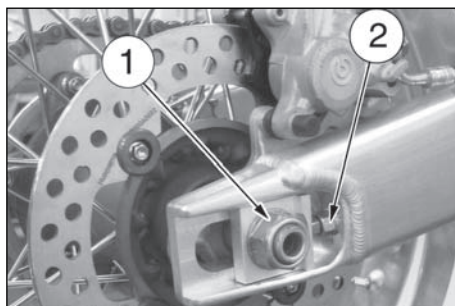
Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inchangée après le remontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux côtés du moyeu. Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.

AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne soient à contact de disque.



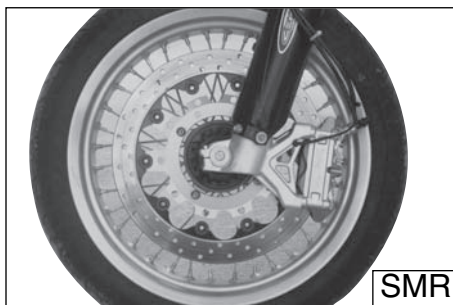
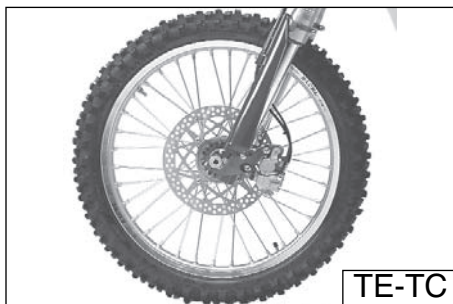
PNEUS

Garder les pneus gonflés à la pression exacte, comme indiqué à page 9.

Remplacer le pneu lorsque l'usure est supérieure aux indications du tableau qui suit.

HAUTEUR MINIMALE DE LA BANDE

AVANT	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)
ARRIÈRE	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)



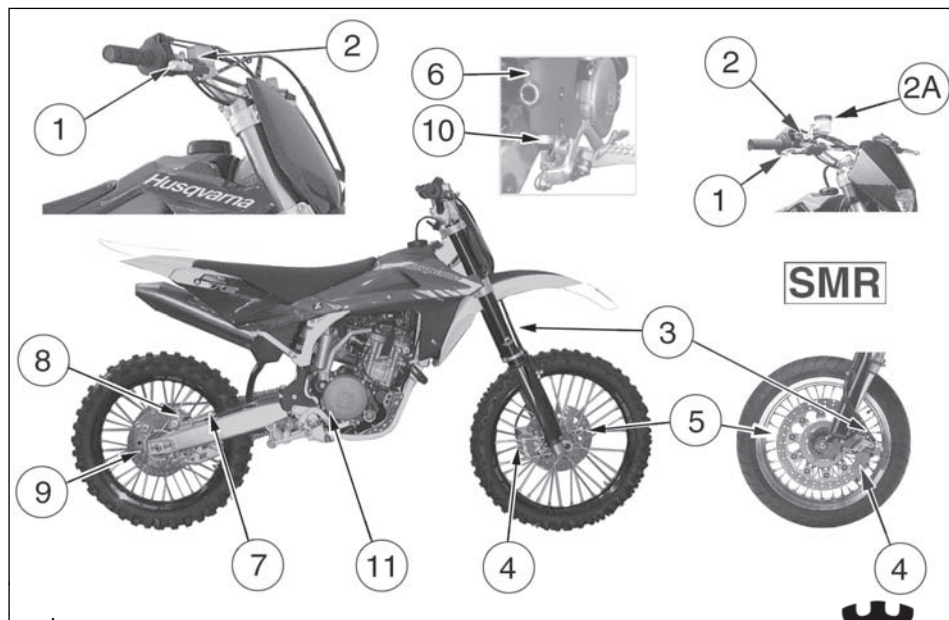
FREIN

Éléments principaux des deux systèmes: pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tubulure, étrier et disque.

LEGENDE

1. Levier de contrôle frein avant
2. Pompe du frein avant avec réservoir à huile (TE, TC)
2. Pompe du frein avant (SMR)
- 2A. Réservoir à huile (SMR)
3. Tuyau avant

6. Réservoir à huile du frein arrière
7. Tuyau arrière
8. Etrier arrière
9. Disque arrière
10. Pompe du frein arrière
11. Pédale de contrôle du frein arrière



DEMONTAGE DES PASTILLES DU FREIN

- Enlever les ressorts (1).
- Enlever les pivots (2).
- Enlever les pastilles.

ATTENTION!

Ne pas actionner le levier ou la pédale du frein dans la phase de démontage des pastilles.

USURE DES PASTILLES (TE-TC)

Contrôler l'usure des pastilles.

Limite de service "A": 3,8 mm.

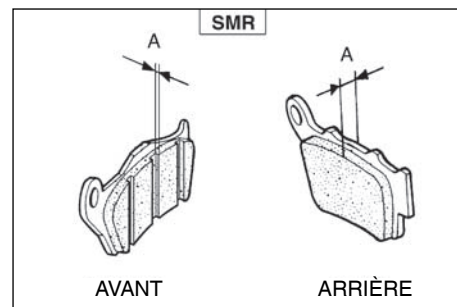
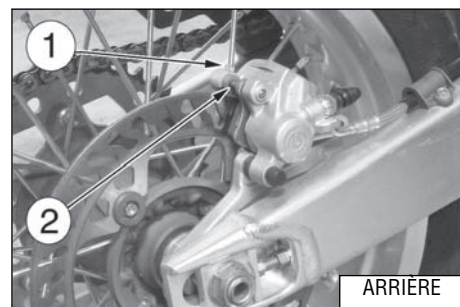
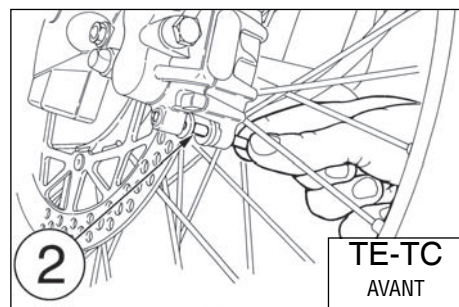
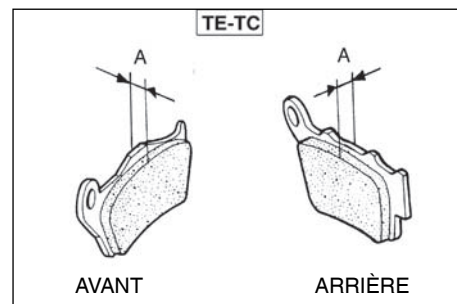
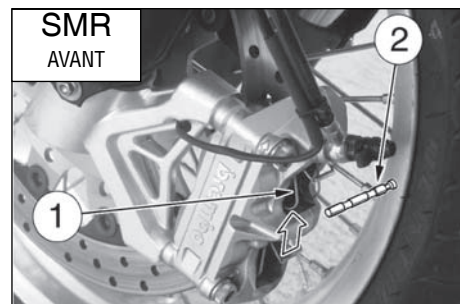
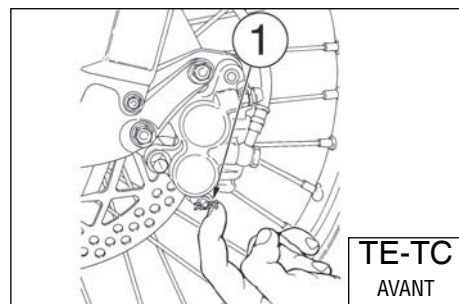
Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.

USURE DES PASTILLES (SMR)

a) A l'avant: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à celle indiquée par les encoches de contrôle de l'usure;

b) En arrière: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à 3,8 mm.

Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.



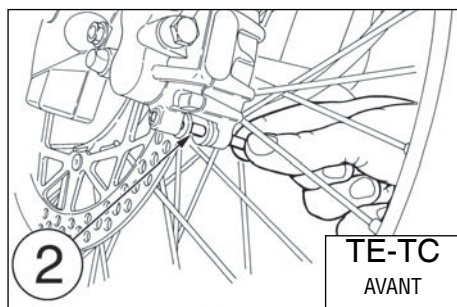
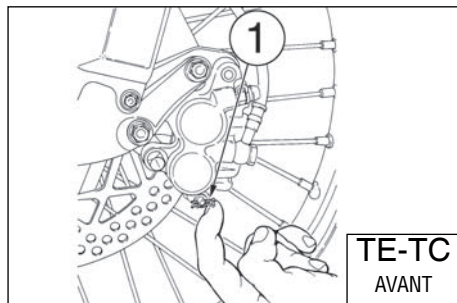
NETTOYAGE DES PASTILLES

S'assurer qu'il n'y a pas trace de fluide des freins ou d'huile sur les pastilles ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool.

Remplacer les pastilles lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

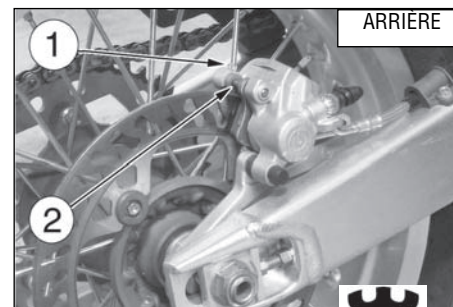
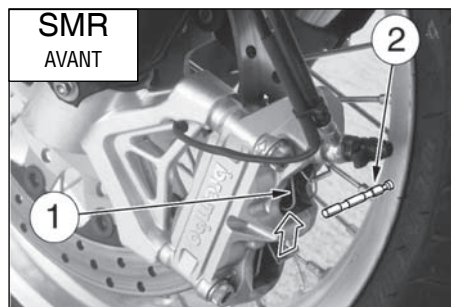
MONTAGE DES PASTILLES

- Monter les pastilles nouvelles.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).



ATTENTION!

Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact des disques, et tenir compte que le frein ne fonctionnera pas au premier tentatif.



USURE DES DISQUES FREINS

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

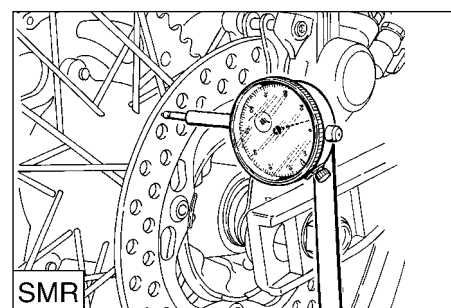
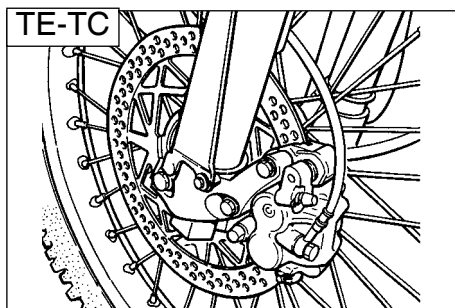
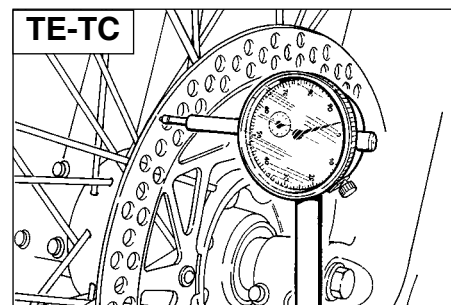
Epaisseur du disque

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Avant (SMR)	5 mm	4,5 mm
Arrière	4 mm	3,5 mm

DISQUE PAPILLOTANT

Mesurer le papillotement du disque. La limite de service pour les deux disques est de 0,15 mm.

Remplacer le disque si cette limite est atteinte.



NETTOYAGE DU DISQUE

S'il y a de l'huile sur le disque, l'action de freinage resultera nulle. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme acétone, ou produits similaires.

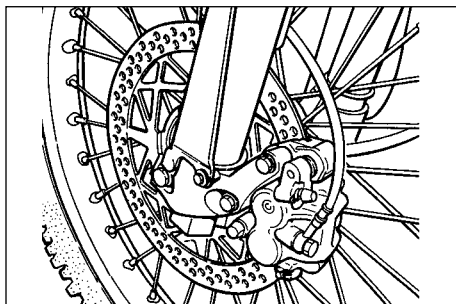
REPLACEMENT DU FLUIDE

Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du tableau d'entretien, au cas où de l'eau ou de la saleté se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps venteux ou pourri.

ATTENTION!

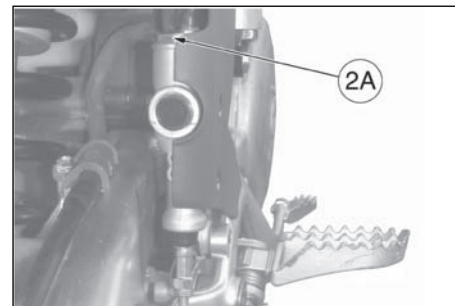
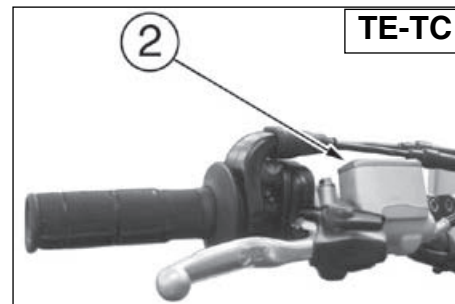
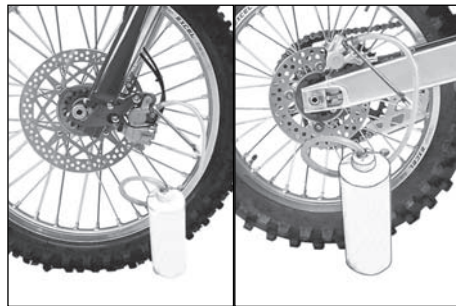
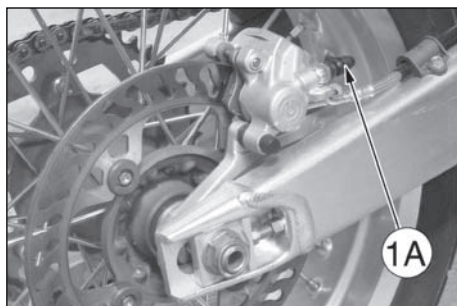
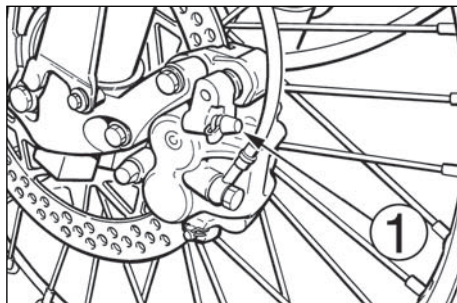
- * **Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient sigillé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.**
- * **Eau, salissure, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.**
- * **Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.**
- * **Manier soigneusement le fluide pour ne pas endommager les parties vernissées.**
- * **Ne pas mélanger deux types de fluide, car le point d'ébullition pourrait se baisser en endommageant le frein et les éléments en gomme.**

FR



Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A: clé de 21 mm) et le souffler en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.

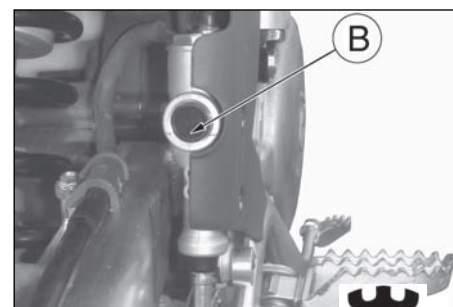
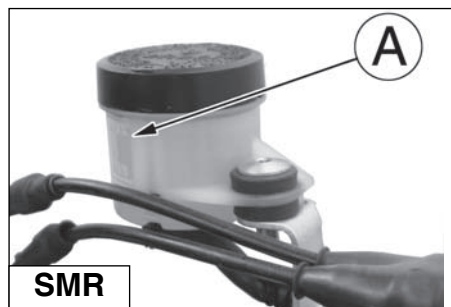
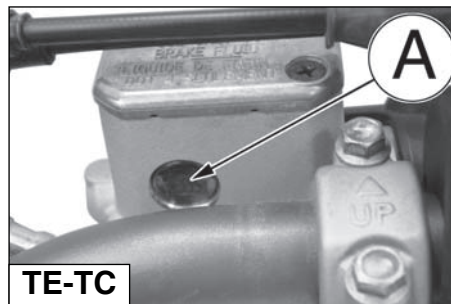
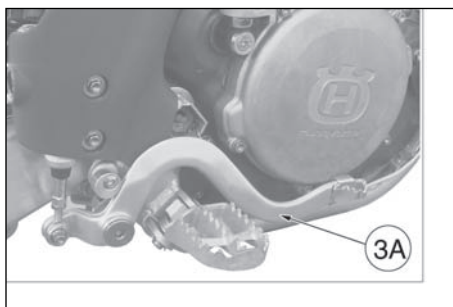
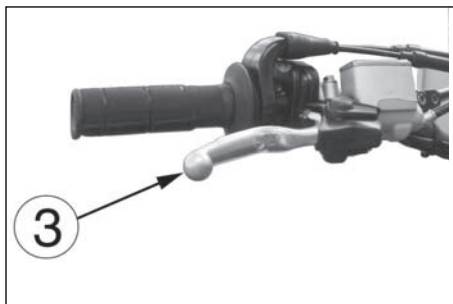


- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressé le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commande à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.

- Rétablir le niveau (A) o (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir (page 60).

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du système comme décrit aux pages 62 et 65.

FR

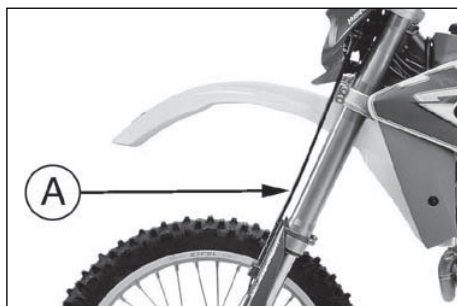


ATTENTION!

Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.

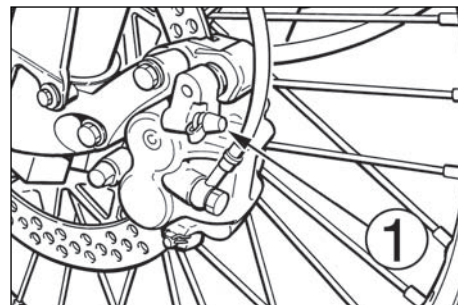
* Ce fluide peut causer des irritations. Eviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir "Fiche d'entretien périodique"): si sur les tuyaneries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

**CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT (TE, TC)**

Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique. Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).



- Enlever le couvercle (2), le souffler en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Desserrer la soupape de curage et actionner maintes fois le levier (3) jusqu'à ce que, à travers le tuyau transparent on pourra noter la sortie du fluide (clair et sans bulles): maintenant fermer la soupape de curage.
- Rétablir le niveau (A) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle (2) du réservoir.

ATTENTION!

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau.



Durant le curage du système de freinage tourner le guidon à gauche. De cette façon le réservoir pompe résultera plus haut et le curage du circuit de freinage plus aisé.

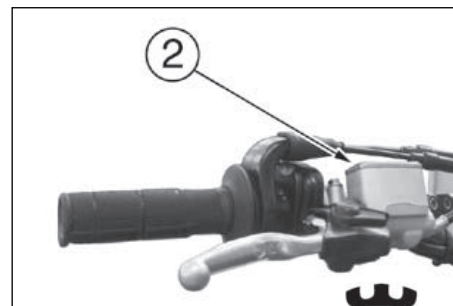
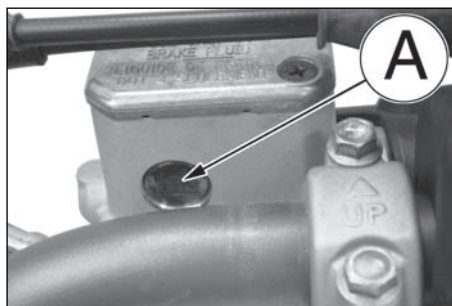
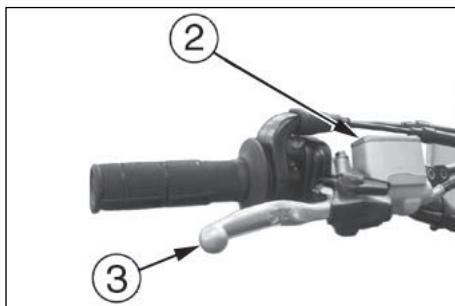


Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit.



Le curage n'élimine point tout l'air présent dans le circuit. Les petites quantités d'air demeurant encore dans le circuit seront éliminées automatiquement durant l'utilisation du motorcycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.

FR



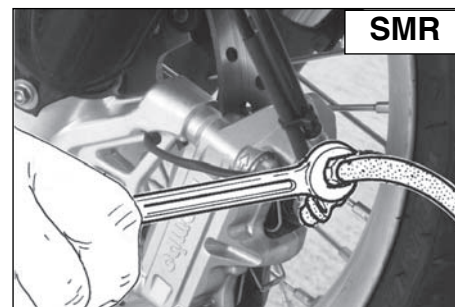
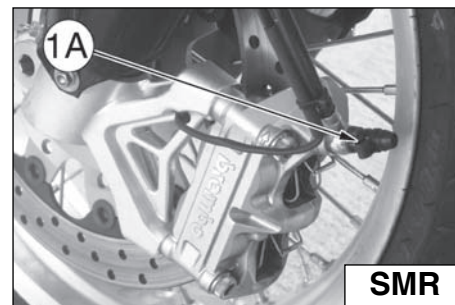
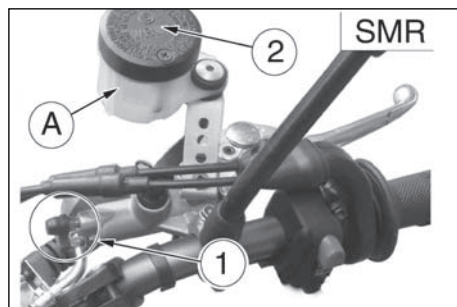
CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT (SMR)

Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique. Dans l'installation de freinage avant, le curage doit être exécutée premier pour le commande sur le guidon (soupape de curage 1) et successivement pour l'étrier (soupape de curage 1A): les opérations à effectuer sont les mêmes. Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).

- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).
- Enlever le couvercle (2), le souffler en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.

- Desserrer la soupape de curage et actionner maintes fois le levier jusqu'à ce que, à travers le tuyau transparent on pourra noter la sortie du fluide (clair et sans bulles): maintenant fermer la soupape de curage.



- Rétablir le niveau (A) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle (2) du réservoir.

ATTENTION!

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

Couple de serrage pour la soupape de curage: $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$).



Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau..



Durant le curage du système de freinage tourner le guidon à gauche. De cette façon le réservoir pompe résultera plus haut et le curage du circuit de freinage plus aisé.



Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit.



Le curage n'élimine point tout l'air présent dans le circuit. Les petites quantités d'air demeurant encore dans le circuit seront éliminées automatiquement durant l'utilisation du motorcycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.

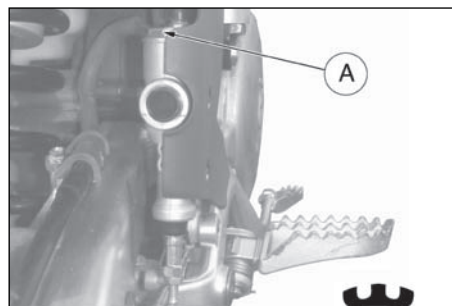
CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

Le curage du système de freinage doit être effectué après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle (A) du réservoir (clé de 21 mm), la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).

FR



- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage (1) de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.

- Baisser complètement la pédale (2).
- Desserrer la soupape de curage en laissant couler le fluide (au début seulement de l'air ne sortira), ensuite, fermer un peu la soupape.
- Relâcher la pédale et attendre quelques secondes avant de répéter l'opération, jusqu'à ce que seulement du fluide ne sortira du tuyau.

- Bloquer la soupape de curage à la couple de serrage prévue et contrôler le niveau (B) du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle (1).

Si l'opération de curage a été effectuée correctement, la course de la pédale ne résultera pas élastique. Au cas contraire, répéter l'opération.

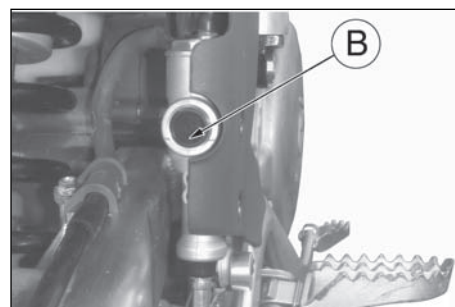
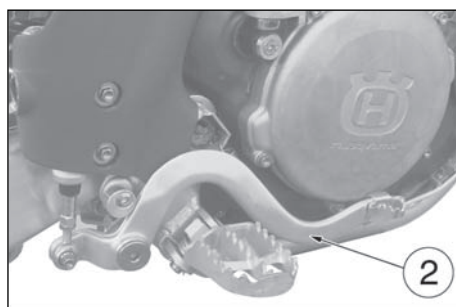
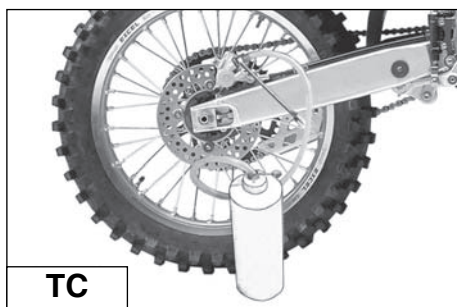
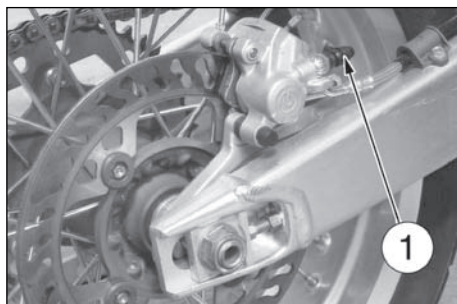
AVIS

Si à cause d'une chute pendant une compétition, ou après une remise en état, on relève une élasticité de la course du levier ou de la pédale du frein, avec diminution de l'efficacité de freinage, l'opération de curage devra être répétée comme précédemment décrit.

ATTENTION!

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.

Couple de serrage pour la soupape de curage:
1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Le silencieux fait partie intégrante du système d'échappement et réduit le bruit de l'échappement. Ses conditions affectent donc la performance de la moto. L'accroissement du bruit à l'échappement est un indice de détérioration du matériel insonorisant placé sur le tuyau percé à l'intérieur du silencieux.

AVIS*: Contrôler le matériel insonorisant après chaque compétition, et le cas échéant, le remplacer.

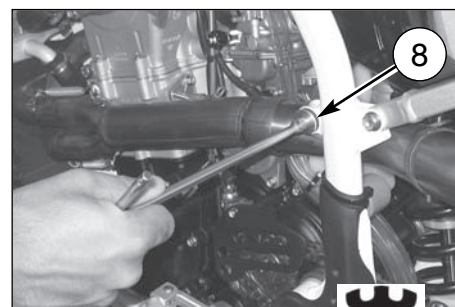
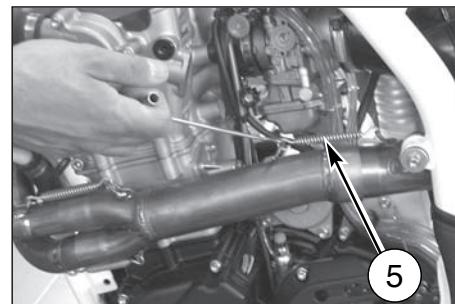
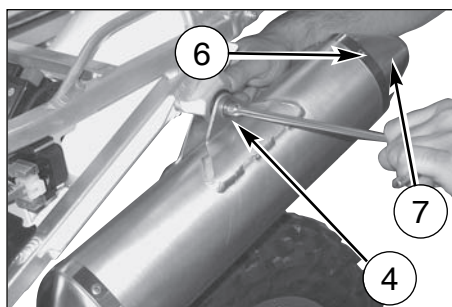
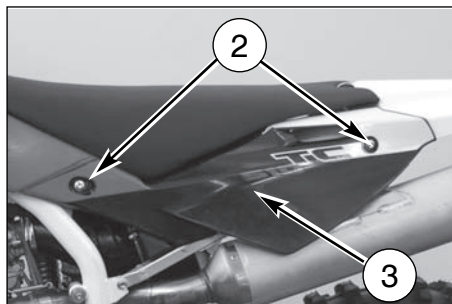
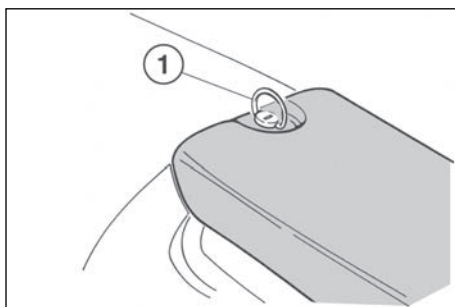
REMPLACEMENT DU MATÉRIEL INSONORISANT DU SILENCIEUX

Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation, ôter les vis (2) et le panneau latéral gauche (3). À l'aide d'une clé en "T" de 8 mm à l'extérieur et d'une de 10 mm à l'intérieur, enlever la vis (4) de fixation du silencieux. Enlever le ressort (5) et, à l'aide d'une clé en "T" de 8 mm, la vis (8) ; extraire ensuite le silencieux. Ôter les six rivets arrière (6), le collier et le terminal de l'échappement (7).

Ôter le tuyau intérieur et remplacer le matériel insonorisant. Remonter le panneau latéral gauche et la selle.

NOTA*: Si vous trouvez des difficultés à ôter le silencieux, battre doucement avec un marteau en caoutchouc ou en plastique.

FR



LIMITE D'USURE

AVIS

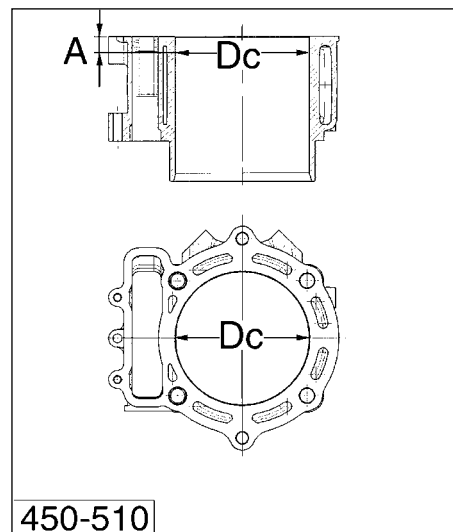
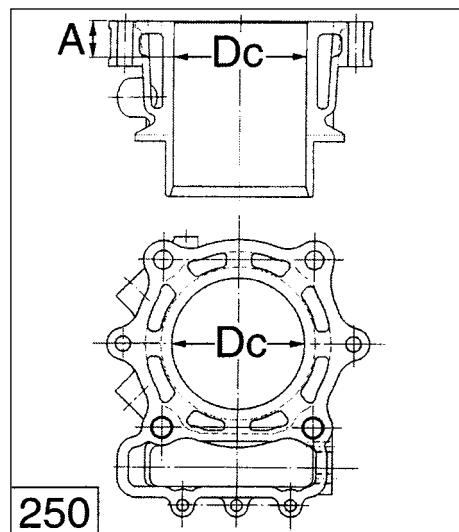
Le chapitre présent indique les contrôles principaux à effectuer lorsque le moteur et des parties de la moto sont à reviser. Informations plus détaillées avec les procédures de démonstration/montage, sont indiquées dans le Manuel d'Atelier Husqvarna.

ACCOUPLEMENT CYLINDRE-PISTON

Les groupes cylindre-piston sont fournis accouplés; si des cylindres et des pistons ont été intervertis par erreur, il faudra mesurer leurs diamètres comme suit:

a) Diamètre cylindre (D_c)

Mesurer le diamètre intérieur à l'aide d'un micromètre pour intérieurs à la distance "A" de 20 mm (250) ou de 10 mm (450-510) du sommet.

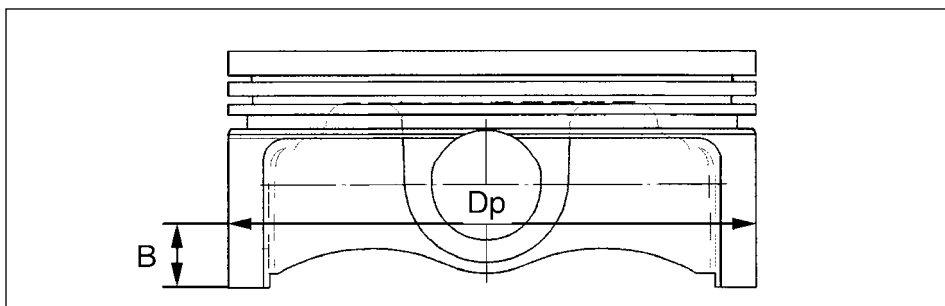


b)- Diamètre piston (Dp)

Mesurer le diamètre piston à la distance "B" de 6 mm (TE-TC 250), 9 mm (TC 450-510), 10 mm (TE-SMR 450) ou 11 mm (TE-SMR 510) de la base.

JEU	LIMITE DE SERVICE
250: 0,020÷0,046 mm 250: 0.00079÷0.00181 in.	250: 0,10 mm 250: 0.004 in.
450-510: 0,025÷0,055 mm 450-510: 0.0010÷0.00216 in.	450-510: 0,12 mm 450-510: 0.0047 in.

FR

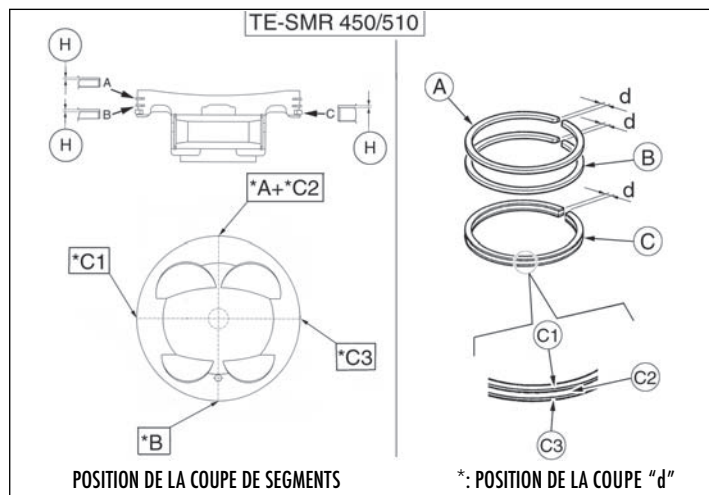
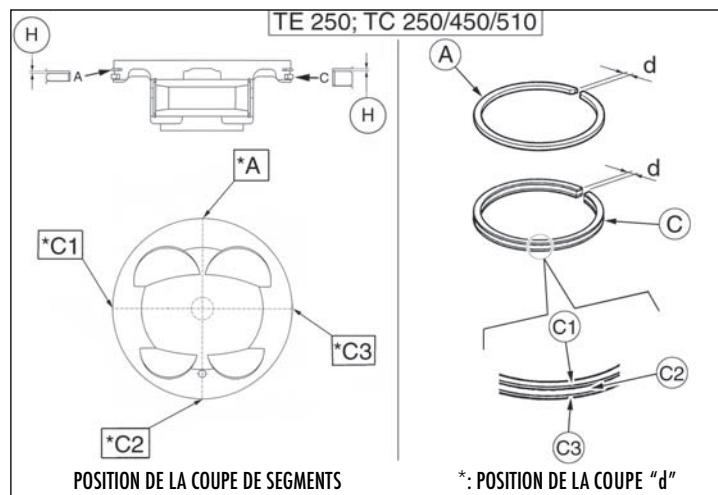


SEGMENTS-RAINURE SUR LE PISTON

En utilisant un épaisseurmètre, mesurer le jeu axial (H) des segments.

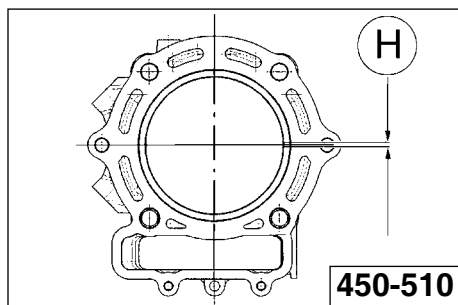
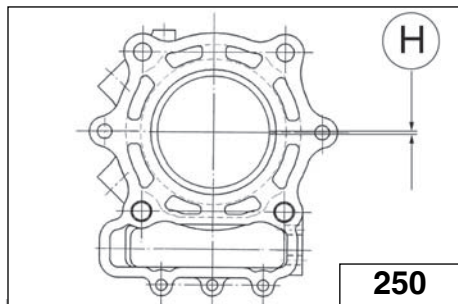
L'inscription "TOP" doit toujours être orientée vers le haut pour l'accouplement piston-segments.

SEGMENT	JEAU AU MONTAGE (H)	LIMITE DE SERVICE
"A"	TE, TC 250: 0,011±0,033 mm	0,07 mm
"A"	TC 450-510: 0,070±0,110 mm	0,22 mm
"A"	TE-SMR 450: 0,065±0,100 mm	0,24 mm
"A"	TE-SMR 510: 0,030±0,065 mm	0,13 mm
"B"	TE-SMR 450: 0,035±0,070 mm	0,15 mm
"B"	TE-SMR 510: 0,020±0,055 mm	0,11 mm
"C"	TE, TC 250: 0,040±0,110 mm	0,22 mm
"C"	TC 450-510: 0,040±0,120 mm	0,24 mm
"C"	TE- SMR 450: 0,020±0,110 mm	0,20 mm
"C"	TE- SMR 510: 0,010±0,180 mm	0,35 mm



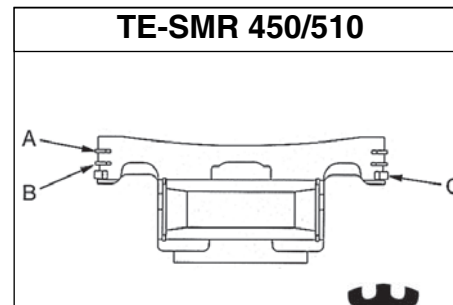
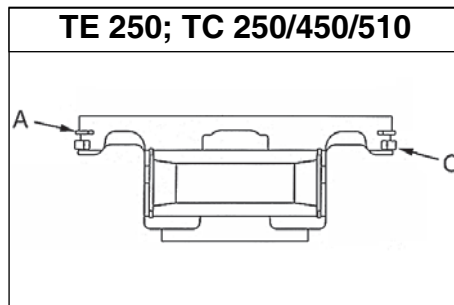
COUPLAGE SEGMENTS-CYLINDRE

Mettre la bagues élastique dans la zon plus haute du cylindre (soutenir le segment avec le piston) en ayant le soin de le bien placer en "cadre" en mesurer la distance (H) entre les deux extrémité du segment.



JEAU AU MONTAGE (H)	LIMITE D'USURE
250 (A): 0,20÷0,35 mm/0.00787÷0.0138 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,25÷0,40 mm/0.0094÷0.0157 in. TE-SMR 510 (A): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in. TE-SMR 450, TC (B): 0,40÷0,55 mm/0.0157÷0.0216 in. TE-SMR 510 (B): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in.	250 (A): 0,5 mm/0.0197 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 450, TC (B): 1 mm/0.0394 in. TE-SMR 510 (B): 0,7 mm/0.027 in.
250 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 510 (C): 0,10÷0,20 mm/0.00394÷0.0787 in.	250 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 510 (C): 0,35 mm/0.014 in.

FR



ACCOUPEMENT GOUJON-PIED DE BIELLE

A l'assemblage, le jeu d'accouplement doit être de $0,012 \pm 0,027$ mm.

La limite maximum d'usure admise est de 0,055 mm.

JEU RADIAL TETE DE BIELLE (B)

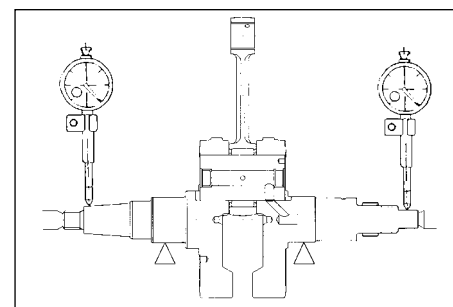
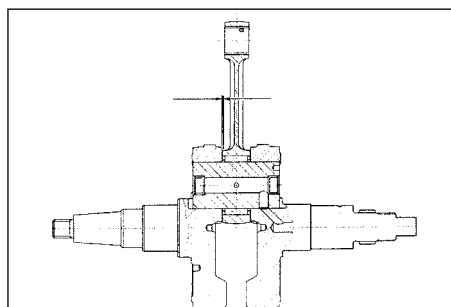
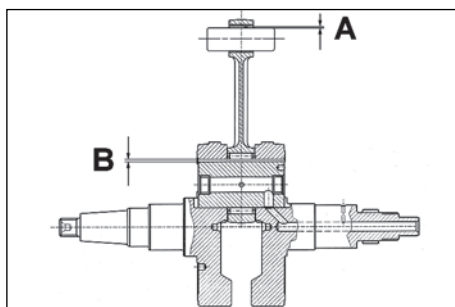
STANDARD	LIMITE MAX D'USURE
$0,026 \pm 0,036$ mm (0.00102 $\pm$ 0.00141 in.)	0,08 mm (0.00315 in.)

JEU AXIAL TETE DE BIELLE

STANDARD	LIMITE MAX D'USURE
$0.300-0.677$ mm 0.012-0.027 in.	0,75 mm 0.03 in.

DECENTRAGE VILEBREQUIN

STANDARD	LIMITE MAX DE DESALIGNEMENT
al di sotto di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)



GROUPE D'EMBRAYAGE

Les disques d'embrayage ne doivent pas porter de traces de brûlure, de rainures ou de déformations. Mesurer l'épaisseur des disques conducteurs (réalisés dans une matière résistante aux frottements).

Épaisseur d'un disque neuf:
3 mm.

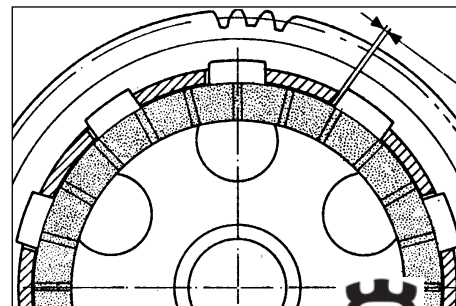
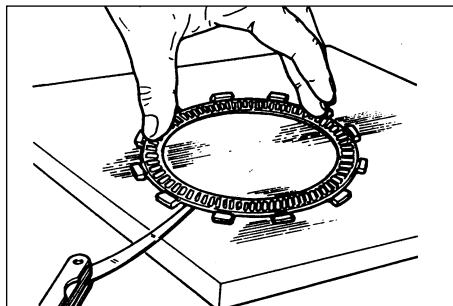
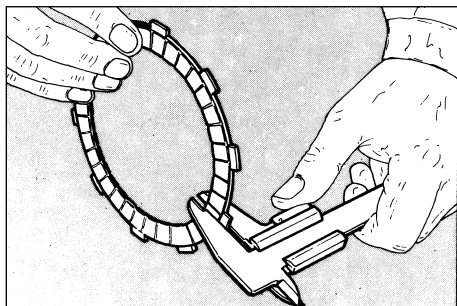
Limite de service
2,9 mm.

Contrôler la déformation de chaque disque (avec garniture et lisse) en le posant sur un plan et en utilisant un épaisseurmètre.
Limite de service: 0,2 mm.

JEU BOITE EMBRAYAGE, DISQUE DE FROTTEMENT

STANDARD	LIMITE MAX D'USURE
0.30-0.50 mm 0.012-0.020 in.	0,6 mm 0.024 in.

FR



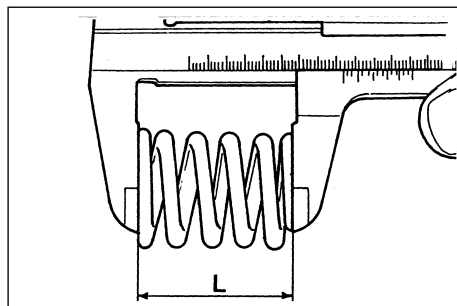
RESSORT D'EMBRAYAGE

Mesurer par un calibre la longueur libre "L" de chaque ressort.

"L" ressort neuf = 41 mm

Limite de service: 39 mm

Remplacer n'importe quel ressort qui dépasse le limite de service.



GUIDE-SOUPAPE

Contrôler soigneusement la guide-soupape. Pour détecter l'usure de l'accouplement entre la guide et la soupape, mesurer le jeu par un comparateur à cadran placé de façon à déterminer la valeur du jeu dans les directions "X" et "Y", étant perpendiculaires l'une à l'autre.

Jeu standard soupape de succion: 0,008-0,035 mm/ 0.00031-0.00138 in.

Limite de service: 0,05 mm/ 0.002 in.

Jeu standard soupape d'échappement: 0,018-0,045 mm/ 0.0007-0.00177 in.

Limite de service: 0,08 mm/ 0.003 in.

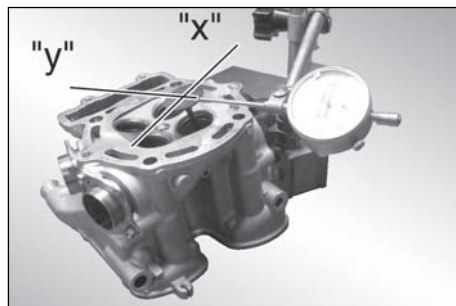
SOUPAPE

Contrôler que la tige et la surface de contact avec le siège de la soupape soient dans de bonnes conditions. Ces éléments ne doivent pas avoir des rainures, fissures, déformations, ou traces d'usure.

Effectuer les contrôles suivants:

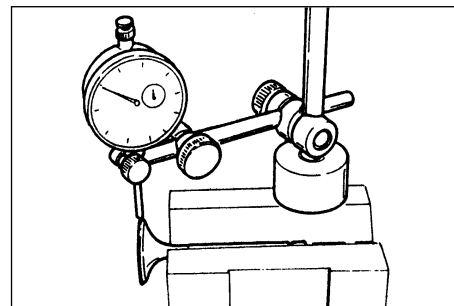
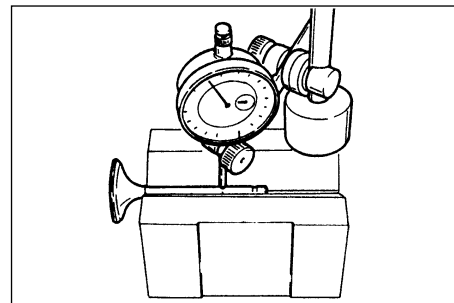
- contrôler la déviation de la tige soupape en la posant sur un repère à "V" et en mesurant l'étendue de la déviation par un comparateur.

Limite de service: 0,05 mm.



- Vérifier la concentricité de la tête en rangeant un comparateur à l'angle droit avec la tête et en tournant la soupape sur une comparaison au «V».

Limite de service: 0,03 mm.



RESSORT DE SOUPE

L'affaiblissement des ressorts peut provoquer une diminution de la puissance refoulée par le moteur, et il est souvent le responsable du bruit et des vibrations provenant du mécanisme des soupapes. Contrôler leur longueur libre "L". Si la Limite de service indiquée est dépassée, remplacer les ressorts.

"L" ressort neuf = 35 mm (250); 43,4 mm (450-510)

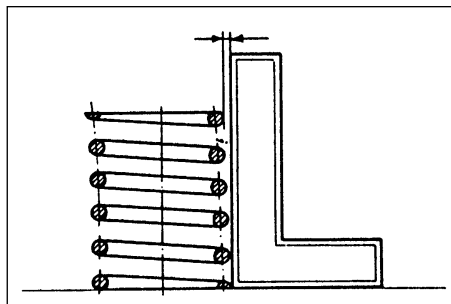
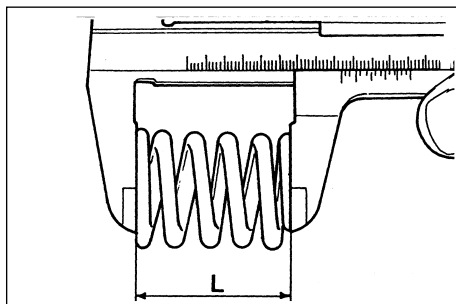
Limite de service: 33 mm (250); 41 mm (450-510)

NOTA

Remplacer tous les ressorts des soupapes, même si un seul d'eux est au delà de la Limite de service.

Contrôler l'orthogonalité des ressorts des soupapes.

La limite ne doit pas dépasser 1,5 mm de chaque côté.



ARBRE A CAMES

Contrôler que les surfaces de travail des excentriques ne présentent pas de rainures, d'escaliers et d'ondulations.

Introduire l'arbre à cames entre deux supports et mesurer la déviation avec un comparateur. Limite de service: 0,1 mm.

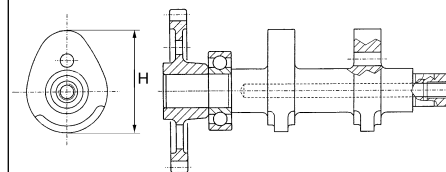
Contrôler que les cames soient en parfait état, sans sillons ou déformations.

Hauteur "H" de cames

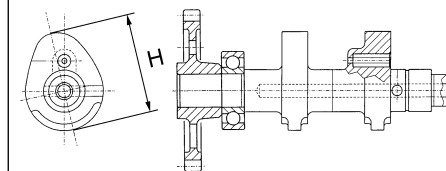
ADMISSION (neuve) = 36,57 mm

ECHAPPEMENT (neuve) = 35,94 mm

ADMISSION



ECHAPPEMENT



REVISION DES ROUES

Les tableaux ci-dessous montrent les types de contrôle auxquels la jante et l'axe de roue doivent être soumis.

Nota*: Si la jante est excessivement cintrée, la remplacer.

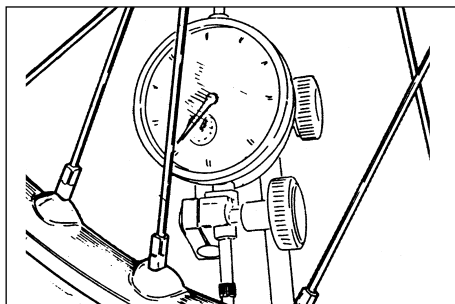
DEFORMATION JANTE

	STANDARD	LIMITE MAX.
Effet latéral	moins de 0,5 mm	2 mm (0.078 in)
Excentricité	moins de 0,8 mm	

RAYONS DE ROUE

S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, le cas échéant, les serrer de nouveau.

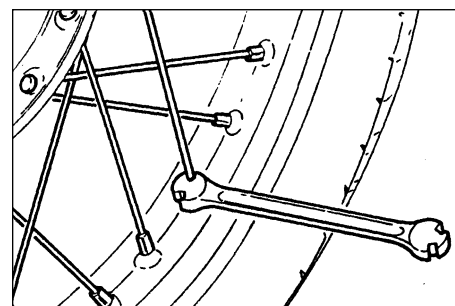
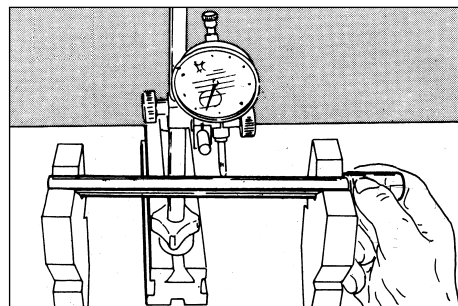
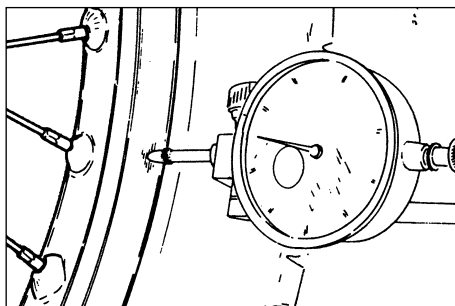
Une tensions insuffisante pourra compromettre la stabilité du motorcycle. Effectuez un contrôle immédiat en tapant sur les rayons avec un pointe métallique (par exemple: un tourne-vis): un bruit aigu indique un serrage correct, tandis qu'un bruit sourd indique qu'un nouveau serrage doit être effectué.



COURBURE PIVOT ROUE

Si la valeur de courbure va au delà de la limite maxi admise, redresser le pivot ou remplacer.

Si l'axe ne peut pas être redressé entre les valeurs de la limite max prescrite (0,2 mm), le remplacer.



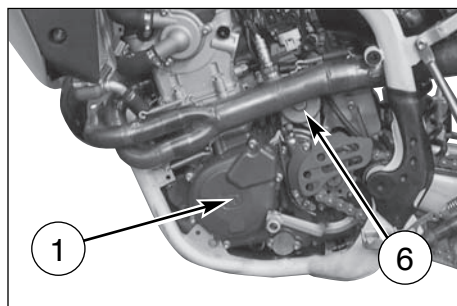
SYSTEME D'ALLUMAGE (TC-TE-SMR) SYSTEME ÉLECTRIQUE (TE-SMR)

Le système d'allumage se compose des suivants:

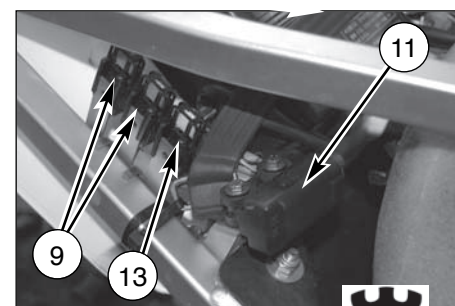
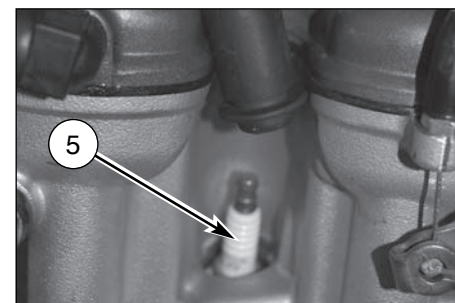
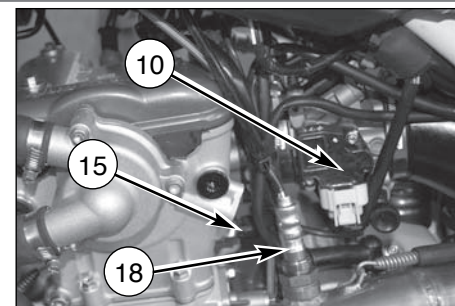
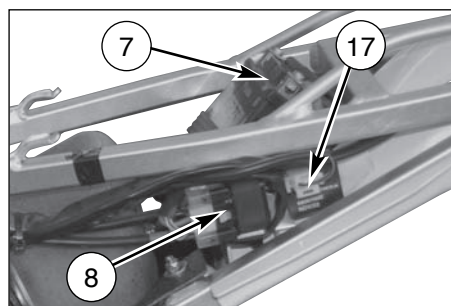
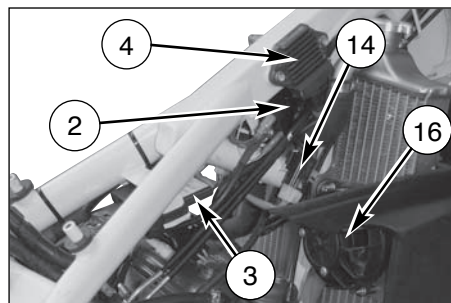
- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter gauche;
- Bobine électronique (2) sous le réservoir carburant;
- Centrale électronique C.D.I. (3) sous le réservoir carburant;
- Régulateur de tension (4) sous le réservoir carburant (TE-SMR);
- Bougie d'allumage (5) fixé du côté droite du tête cylindre;
- Moteur démarrage de 12V-450W (6) derrière le cylindre moteur (TE-SMR);
- Télérupteur mise en marche électrique (8) sous la siege (TE-SMR);
- Potentiomètre (10) sur le corps papillon (TE-SMR);

Le système électrique se compose des suivants:

- Phare avant avec ampoule à deux feux de 12V-35/35W et ampoule de feux de position de 12V-3W;
- Feux arrière avec ampoule de stop de 12V-21W et ampoule de feux de position de 12V-5W;
- Éclairage voyants de 12V-1,2W;
- Indicateurs de direction de 12V-10W;
- Éclairage instrument de 12V-2W;



- Deux fusibles (9) de 15A et un (13) de 20A, sous le panneau latéral droit;
- Deux fusibles de 20A, montés sur le télérupteur du démarrage électrique (8);
- Batterie de 12V-6Ah (7) sous la siege.
- Relais (14) pour electro-ventilateur, sur la droite du cadre;
- Capteur (15) pour température du liquide de refroidissement;
- Electro-ventilateur (16);
- Dispositif d'intermittence des clignotants (17);
- Sonde Lambda (18);
- Capteur de chute (11) (SMR);



- Pompe du carburant (19) à l'intérieur du réservoir carburant.

Légende couleur câbles

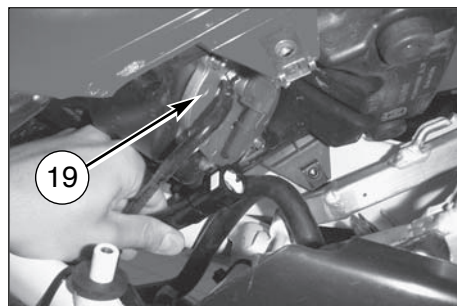
B	Bleu
B/Bk	Bleu/Noir
Bk	Noir
Br	Maron
Br/B	Maron/Bleu
Br/Bk	Maron/Noir
Br/R	Maron/Rouge
Br/W	Maron/Blanc
G	Vert
G/Bk	Vert/Noir
G/R	Vert/Rouge
G/Y	Vert/Jaune
Gr	Gris
Gr/Bk	Gris/Noir
Gr/G	Gris/Vert
O	Orange

O/Bk	Orange/Noir
Pk	Rose
R	Rouge
R/Bk	Rouge/Noir
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
W/B	Blanc/Bleu
W/Bk	Blanc/Noir
W/G	Blanc/Vert
W/R	Blanc/Rouge
W/V	Blanc/Violet
W/Y	Blanc/Jaune
Y	Jaune
Y/Bk	Jaune/Noir
Y/Br	Jaune/Maron
Y/Gr	Jaune/Gris
Y/O	Jaune/Orange
Y/Sb	Jaune/Azur
Y/R	Jaune/Rouge

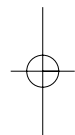
LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TE -SMR)

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Centrale électronique | 37. Fusibles |
| 2. Alternateur | 38. Relais de puissance |
| 3. Régulateur de tension | 39. Interface centrale |
| 4. Interrupteur de stop arrière | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 5. Interrupteur de stop avant | |
| 6. Injecteur | |
| 7. Instrument | |
| 8. Indicateur de direction avant droit | |
| 9. Phare avant | |
| 10. Rotor de refroidissement | |
| 11. Indicateur de direction avant gauche | |
| 12. Avertisseur acoustique | |
| 13. Commutateur gauche | |
| 14. Intermittance indicateurs de direction | |
| 15. Feu arrière | |
| 16. Batterie | |
| 17. Télérupteur mise en marche électrique | |
| 18. Moteur démarrage | |
| 19. Bougie d'allumage | |
| 20. Indicateur de direction arrière droit | |
| 21. Indicateur de direction arrière gauche | |
| 22. Capteur position boîte de vitesse | |
| 23. Bobine H.T. | |
| 24. Capteur de position de l'accélérateur (40) | |
| 25. Commutateur droite | |
| 26. Interrupteur allumage | |
| 27. Microinterrupteur embrayage | |
| 28. Capteur de vitesse | |
| 29. Relais pour electro-ventilateur | |
| 30. Relais courant continu | |
| 31. Sonde Lambda | |
| 32. Capteur pour température air (40) | |
| 33. Capteur pour température liquide de refroidissement | |
| 34. Capteur de pression (40) | |
| 35. Pompe à carburant | |
| 36. Capteur de chute* (SMR) | |

*: Arrête le moteur
en caso de chute.



FR



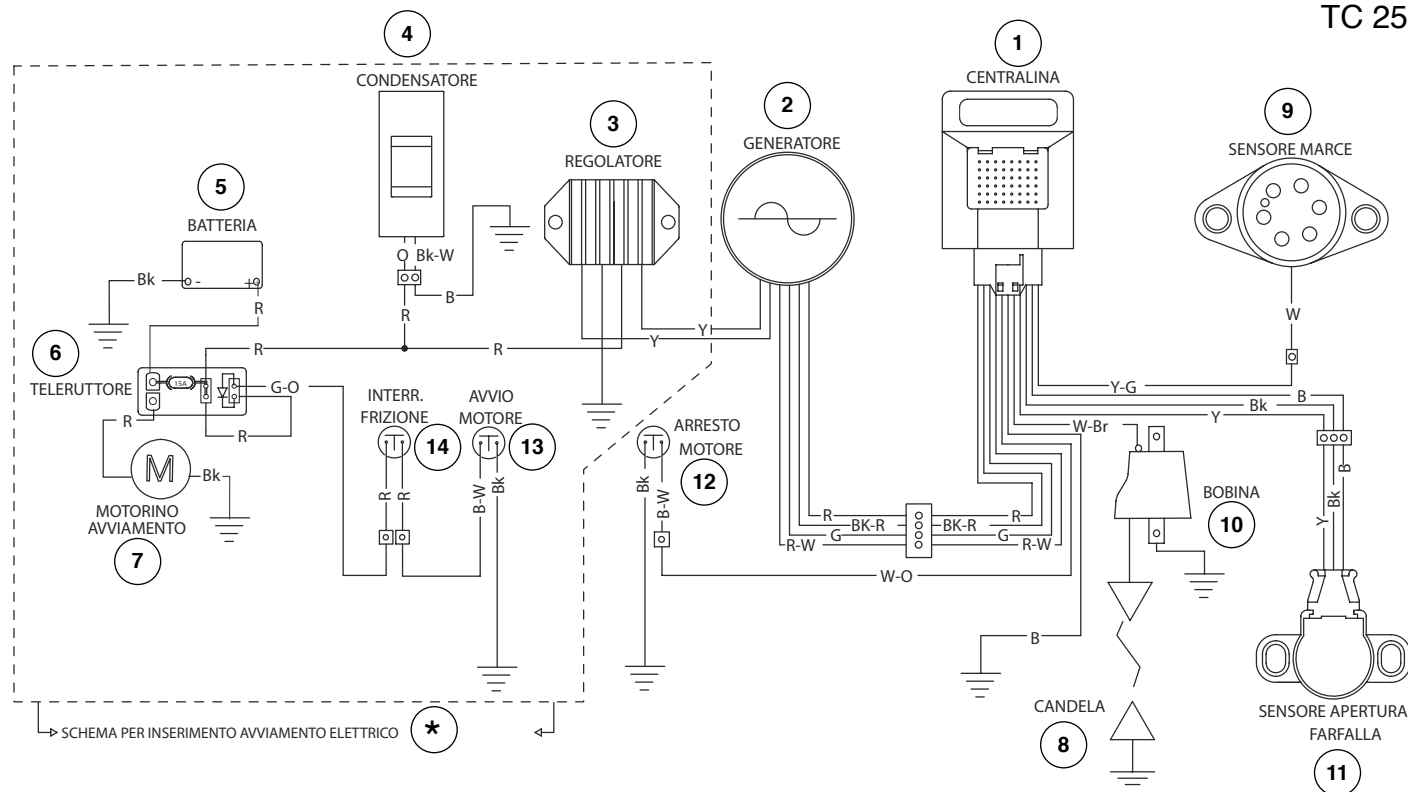
Legende couleur câbles

B	Bleu
Br	Maron
Bk	Noir
G	Vert
Gr	Gris
Gr/R	Gris/Rouge
O	Orange
P	Rose
R	Rouge
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
Y	Jaune

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TC 250)

1. Centrale électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension
4. Condensateur
5. Batterie
6. Télérupteur mise en marche électrique
7. Moteur démarrage
8. Bougie d'allumage
9. Capteur position boîte de vitesse
10. Bobine électronique
11. Capteur position du papillon carburateur
12. Arrêt moteur
13. Démarrage moteur
14. Microinterrupteur embrayage

TC 250



*: KIT DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE

Legende couleur câbles

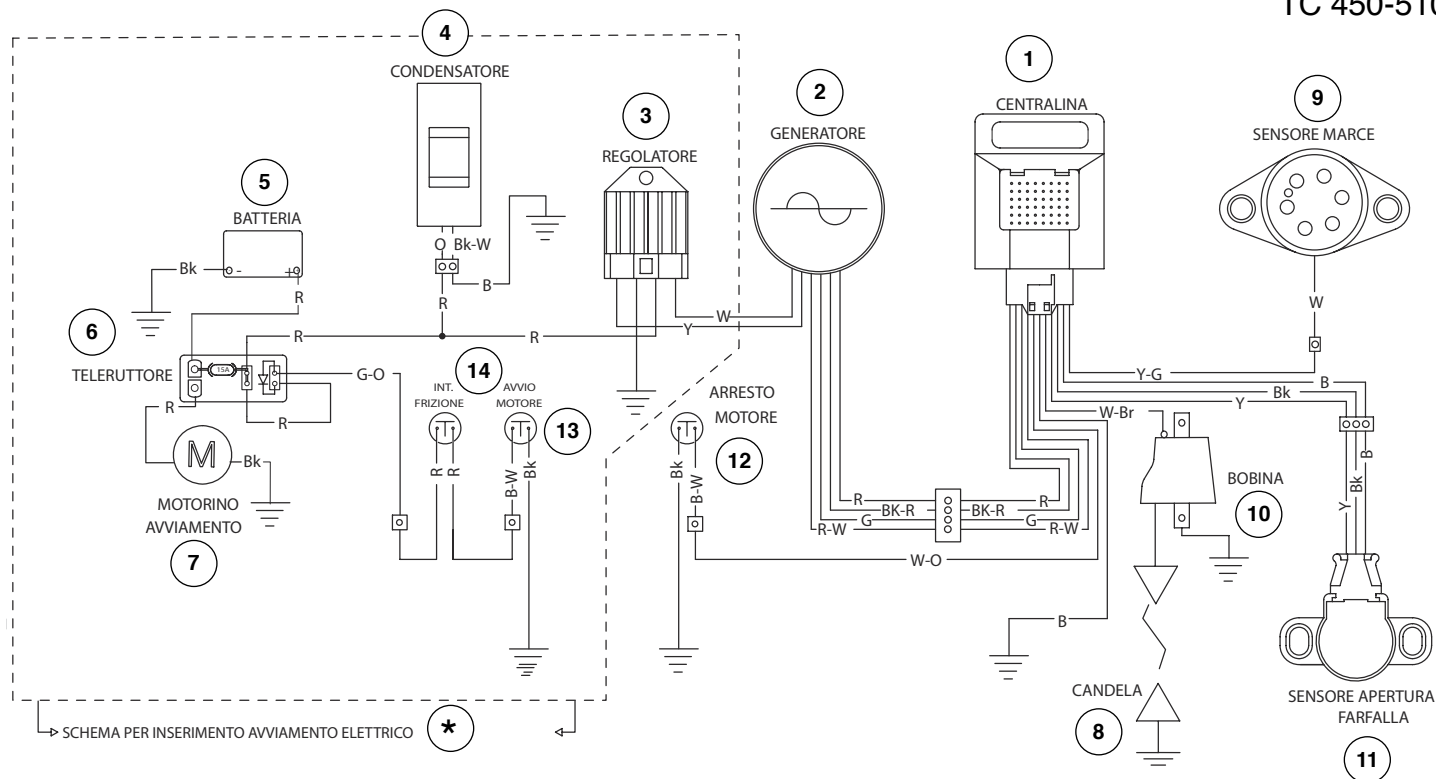
B	Bleu
Br	Maron
Bk	Noir
G	Vert
Gr	Gris
Gr/R	Gris/Rouge
O	Orange
P	Rose
R	Rouge
Sb	Azur
V	Violet
W	Blanc
Y	Jaune

LÉGENDE DU SCHÉMA ÉLECTRIQUE (TC 450-510)

1. Centrale électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension
4. Condensateur
5. Batterie
6. Télérupteur mise en marche électrique
7. Moteur démarrage
8. Bougie d'allumage
9. Capteur position boîte de vitesse
10. Bobine électronique
11. Capteur position du papillon carburateur
12. Arrêt moteur
13. Démarrage moteur
14. Microinterrupteur embrayage

TC 450-510

FR



*: KIT DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE



BATTERIE

La batterie, de type scellé, n'a pas besoin d'entretien. En cas de perte d'électrolyte ou d'inconvénients au système électrique, s'adresser au Concessionnaire HUSQVARNA.

Si la moto reste inutilisée pour longues périodes, il est préférable ôter la batterie et la conserver au repos de l'humidité.

- Après un usage intensif de la batterie, est conseillable une cycle de recharge lente (0,6 pour 8 heures pour la batterie de 12V-6Ah).
- La recharge rapide est conseillée seulement en situations d'extrême nécessité en tout ce qu'il se réduit radicalement la vie des éléments en plomb (6A pour 0,5 heures pour la batterie de 12V-6A pour 0,5 heures pour la batterie de 12V- 6Ah).

RECHARGE BATTERIE

Pour accéder à la batterie (2), il faut :

- enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation;

- ôter le câble négatif NOIR ou BLEU pour le premier; ensuite, ôter le positif ROUGE (durant la phase de remontage, connecter le câble positif ROUGE pour le premier et ensuite, le câble négatif NOIR ou BLEU);
- extraire la batterie (3) de son compartiment.

Vérifier, par un voltmètre, que la tension de la batterie ne soit pas inférieure à 12,5 V.

En cas contraire, la batterie a besoin d'un cycle de recharge.

Utiliser un chargeur de batterie à tension constante et connecter pour le premier le câble positif ROUGE au positif de la batterie puis le câble négatif NOIR ou BLEU au négatif de la batterie. Appliquer à la tension constante de 14,4 V un courant de "x" Ampere comme il résulte du tableau sous-jacent (dans le pourcentage de charge dans lequel il se trouve la batterie).

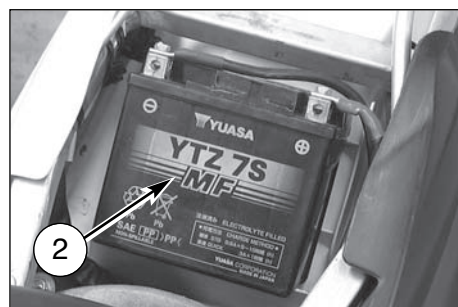
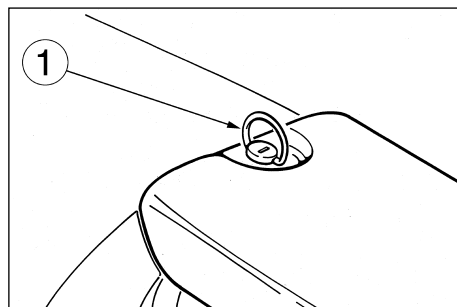
La tension de repos de la batterie se comporte sur une valeur constante seulement après quelques heures, donc il est conseillable de ne lui PAS mesurer tout de suite après avoir chargé ou déchargé la batterie.

Contrôler toujours l'état de charge de la batterie avant de la placer sur le véhicule.

La batterie doit être tenue propre et les cosses graissées.

ATTENTION*: La batterie contient de l'acide sulfurique. Éviter tout contact avec les yeux, la peau et les vêtements. Antidote: A L'EXTÉRIEUR - Rincer avec de l'eau.

A L'INTÉRIEUR - Boire de grandes quantités de lait ou d'eau. Après le lait, prenez de la magnésie, des oeufs battus ou de l'huile végétale. Appelez immédiatement un médecin. YEUX: rincer à l'eau pendant 15 minutes au moins et appeler un médecin.



ATTENTION*: Les batteries des gaz explosifs. Lorsque vous chargez ou lorsque vous utilisez la batterie dans un local fermé, aérez ce local. Lorsque vous utilisez un charge-batterie, relier la batterie au chargeur avant de l'activer. Cela évite la formation d'étincelles près des cosses de la batterie, qui peuvent incendier les gaz contenus dans cette batterie.

FR

VALEURS INDICATIF DE LA DURÉE DE LA CHARGE SELON L'ÉTAT DE LA BATTERIE

TENSION DE REPOS * (V)	% CHARGE	DURÉE DE LA CHARGE (COURANT NOMINAL EN AMPERE) À APPLIQUER EST: 0,1x CAPACITÉ NOMINAL DE LA BATTERIE)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h



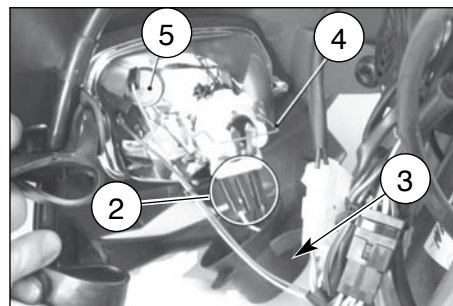
REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE AVANT (TE-SMR)

Pour accéder à l'ampoule du phare avant, opérer comme suit:

- ôter les deux élastiques (1) de fixation et le porte phare;
- ôter le connecteur (2) de l'ampoule à deux feux et le protecteur (3) en caoutchouc;
- décrocher la pince de maintien (4) de l'ampoule et enlever l'ampoule.

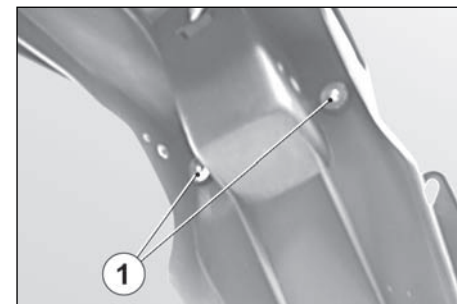
Pour remplacer l'ampoule du feu de position (5) il suffit de la extraire de la calotte intérieure.

Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.



REPLACEMENT DES AMPOULES DU PHARE ARRIÈRE (TE-SMR)

Enlever les deux vis (1) à l'intérieur de le garde boue arrière et la lentille (2).



Pousser l'ampoule (3) vers l'intérieur, la tourner en sens inverse aux aiguilles d'une montre et l'enlever du porteampoule.

Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

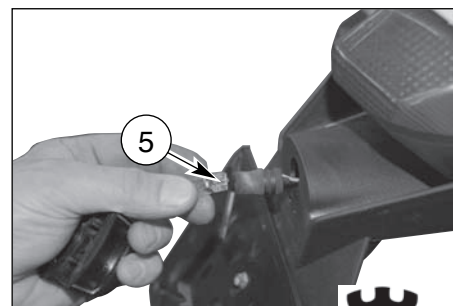
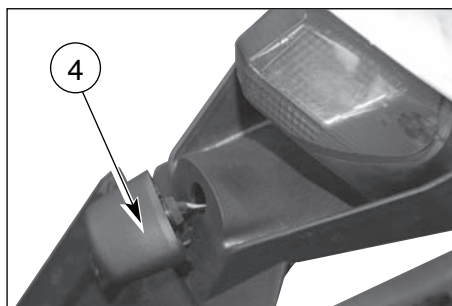
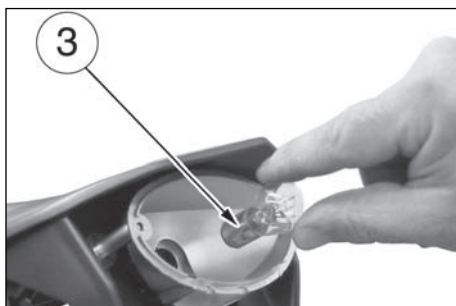
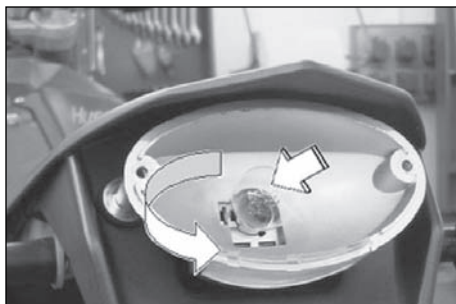
NOTE: faire attention à ne pas serrer les vannes excessivement.

REMPLACEMENT DE L'AMPOULE D'ÉCLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION (TE-SMR)

Enlever le support de l'éclairage de la plaque d'immatriculation (4) en l'extrayant de la queue du véhicule. Extraire la douille avec l'ampoule du support. Tourner l'ampoule (5) pour l'extraire de la douille.

Après le remplacement, procéder en sens inverse pour le remontage.

FR



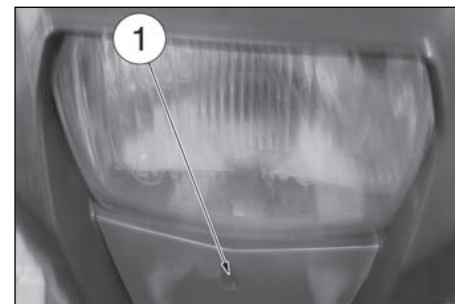
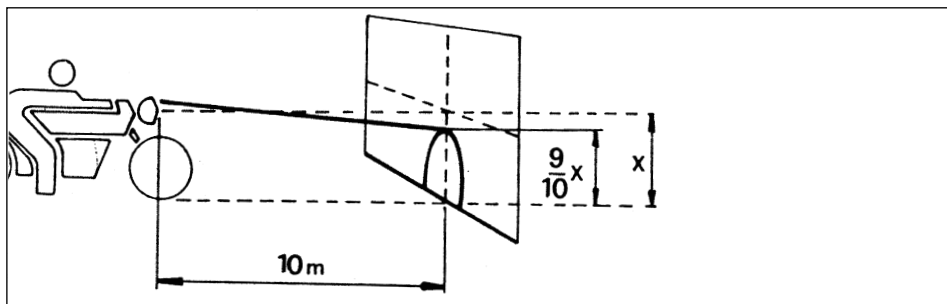
REGLAGE DU PHARE (TE- SMR)

Pour contrôler la correcte orientation du phare, placer la moto perpendiculaire à son axe longitudinal avec pression de gonflage des pneus correcte et avec un passager assis sur la selle. Placer la moto à 10 mètres d'une paroi, ou écran, et tracer une ligne horizontale, correspondante à la hauteur du centre du phare, et une ligne verticale au niveau de l'axe longitudinal.

Ce réglage doit être effectué dans la pénombre.

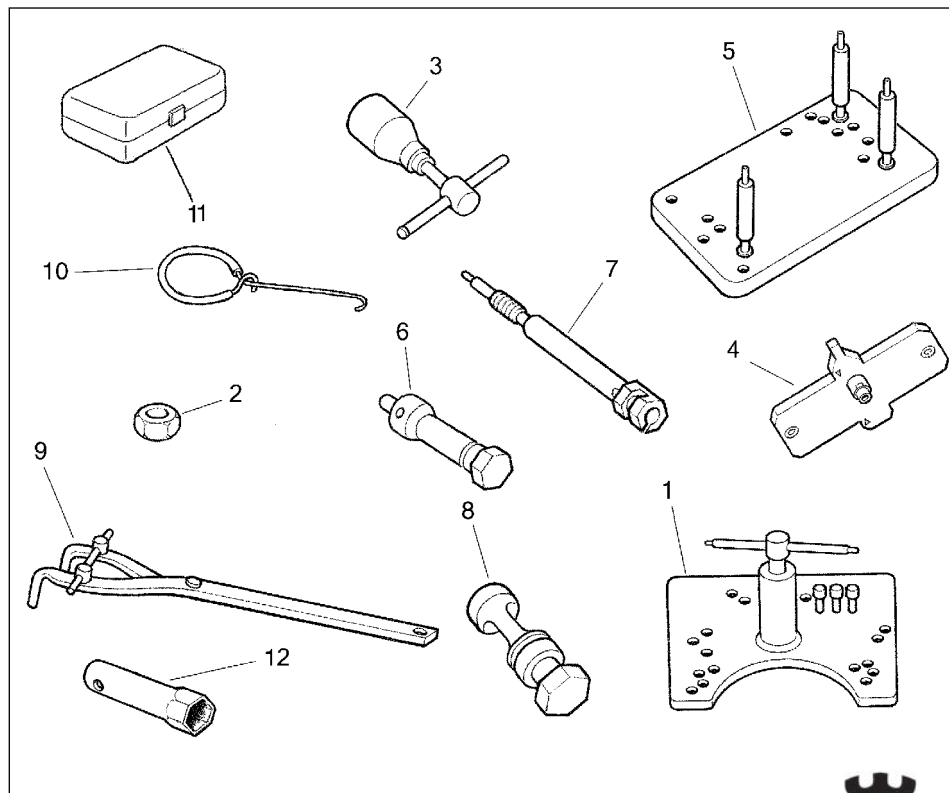
En enlumant les feux de croisement, la limite supérieure de démarcation entre la zone d'ombre et celle illuminée ne doit pas dépasser une hauteur de $\frac{9}{10}$ èmes de la hauteur du sol du centre du phare.

Le calage de l'orientation du phare s'obtient en agissant sur la vis (1) pour baisser ou laisser le faisceau lumineux.



OUTILS SPECIAUX

1	1517 94702	Extracteur carter
2	8000 A1580	Protection vilebrequin
3	8000 A1559	Extracteur pour volant (TC)
3	8000 B0144	Extracteur pour volant (TE-SMR)
4	8000 A1512	Outil contrôle allumage
5	8A00 90622	Support pour montage
6	8000 A5773	Outil montage demi-cônes (250: admission et echappement)
6	8A00 A5773	Outil montage demi-cônes (450-510: admission)
6	8000 A5773	Outil montage demi-cônes (450-510: echappement)
7	8000 A1625	Outil support comparateur
8	8000 A1579	Outil demontage demi-cônes
9	8000 79015	Cléf d'arrêt moyeu embrayage
10	1519 84701	Crochet pour ressort
11	8000 A9634	Kit software diagnostic (TE-SMR)
12	8000 95749	Cléf bougie



COUPLES DE SERRAGE

MOTEUR

± 5%

Application	Filetate		
Vis de fixation capuchon arbre distribution	M6x1	12 Nm	1,2 Kgm
Bouchon axle culbuteur	M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm	2,55 Kgm
Vis de fixation couvercle culasse cylindre	M6x1	8 Nm	0,8 Kgm
Ecrout de fixation culasse cylindre	M8x1,25	15 Nm	1,5 Kgm
Ecrout de fixation culasse et cylindre	M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°	3,8 Nm+90°
Vis de fixation tuyau huile sur la culasse cylindre	M10x1	15 Nm	1,5 Kgm
Bouchon pour trou huile sur pivot de bielle	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Ecrout de fixation engrenage conducteur transm. primaire	M18x1,25 (+LOCTITE 243)	180 Nm	18 Kgm
Vis de fixation disque sur arbre distribution (ADMISSION)	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Vis de fixation glissière chaîne distribution	M8x1,25	12 Nm	1,23 Kgm
Vis de fixation plaquettes roulements carters	M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm	1,1 Kgm
Bouchon de vidange huile moteur	M16x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Bouchon filtre huile moteur	M14x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Vis de fixation couvercle filtre huile	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation manchon carburateur (TC)	M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm	0,3 Kgm
Ecrout de fixation alternateur	M12x1	75 Nm	7,65 Kgm
Vis de fixation stator	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm	0,8 Kgm
Bougie d'allumage	M10x1	10÷12 Nm	0,98÷1,23 Kgm
Vis de fixation pick-up	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm	0,6 Kgm
Ecrout de fixation moyeu et cage embrayage	M18x1	75 Nm	7,6 Kgm
Vis de fixation plaque engrenage démarrage	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Vis de fixation tambour selecteur	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Vis de fixation cliquet et plaque commande de vitesse	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Vis de fixation signalateur de vitesse	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Ecrout de fixation couronne pompe eau	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm	0,4 Kgm
Vis de fixation corps pompe eau	M6x1 (+LOCTITE 542)	8 Nm	0,8 Kgm
Vis de fixation plaque bague de retenue pignon sortie boîte de vitesse	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm

CHASSIS

± 5%

Application	Filetate		
Vis de fixation inférieur cadre arrière	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vis de fixation protection moteur	M6x1	14,7 Nm	1,5 Kgm
Vis de fixation rouleau chaîne	M8x1,25	26,95 Nm	2,75 Kgm
Vis de fixation bequille latéral	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	11,75 Nm	1,2 Kgm
Vis de fixation supérieur cadre arrière	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vis de fixation cadre-plaque moteur	M8x1,25 (+LOCTITE 270)	35,3 Nm	3,6 Kgm
Vis de fixation inférieur moteur	M8x1,25	35,3 Nm	3,6 Kgm
Vis de fixation cavaliers embrague et frein avant	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Vis de fixation supports commande gaz	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Vis de fixation supérieur tuyau frein avant (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Vis de fixation supérieur tuyau frein avant (TC)	M10x1	24,7 Nm	2,5 Kgm
Vis de fixation pédale frein arrière	M10x1,25 (+LOCTITE 243)	41,65 Nm	4,25 Kgm
Vis de fixation pompe frein arrière	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation plaque pompe frein avant (SMR)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation réservoir liquide frein arrière	M6x1	2,45 Nm	0,25 Kgm
Interrupteur stop arrière (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Vis de fixation connecteur Interrupteur stop avant (SMR)	M2x0,4	0,8 Nm	0,1 Kgm
Vis de fixation came pédale frein arrière	M6x1	14,7 Nm	1,4 Kgm
Vis de fixation plaque guide tuyau frein avant	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation bouchon réservoir frein avant (SMR)	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Vis de fixation tige fourche avant	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Vis de fixation pivot roue avant	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Collier de réglage roulement guidon	M25x1	3,45 Nm	0,35 Kgm
Ecrout de fixation pivot guidon	M24x1	83,3 Nm	8,5 Kgm
Vis de fixation etau supérieur guidon	M8x1,25	28,4 Nm	2,9 Kgm
Vis de fixation support guidon	M10x1,5	21,1 Nm	2,15 Kgm
Vis de fixation protection tige fourche avant	M5x0,8	7,85 Nm	0,8 Kgm
Vis de fixation bague protection tige fourche avant	M5x0,8	2,45 Nm	0,25 Kgm
Ecrout de fixation pivot fourche	M16x1,5 (+LOCTITE 243)	122,5 Nm	12,5 Kgm
Ecrout de fixation balancier-fourche arrière	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm

COUPLES DE SERRAGE

CHASSIS

± 5%

Application	Filetate		
Ecrou de fixation tirant- balancier	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Ecrou de fixation cadre- tirant	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Graisserieur	M6x1	2,95 Nm	0,3 Kgm
Vis de fixation amortisseur- cadre	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Vis de fixation balancier - cadre	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Vis de fixation guide-chaîne/fourche arrière (TE-SMR)	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Vis de fixation avant guide-chaîne/fourche arrière (TC)	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation arrière guide-chaîne/fourche arrière (TC)	M6x1 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation etrier/guide-chaîne (TE-SMR)	M6x1 (+LOCTITE 243)	2 Nm	0,2 Kgm
Vis de fixation inf. glissière chaîne et passe-tuyau frein arrière	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Vis de fixation arrière glissière chaîne et passe-tuyau frein arrière (TC)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Vis de fixation carter de chaîne (TE-SMR)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Ecrou de fixation tendeur de chaîne	M8x1,25	4,4 Nm	0,45 Kgm
Vis de fixation spoiler-réservoir	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation supérieur porte-numéro avant (TC)	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation inférieur porte-numéro avant (TC)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation protection amortisseur arrière	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation avant garde-boue arrière	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation arrière garde-boue arrière	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation garde-boue avant	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation protection radiateur	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation panneau latéral	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation porte-balai	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Ecrou de fixation catadioptrique arrière	M4x0,7	1,9 Nm	0,2 Kgm
Vis de fixation bague passe-tuyau frein au carenage avant	ø 3,5	1,9 Nm	0,2 Kgm
Vis de fixation clignotant	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Vis de fixation gruppo phare avant	ø 3,9	1,45 Nm	0,15 Kgm
Vis de fixation câble télérupteur	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation tampon avant réservoir essence	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm

CHASSIS

± 5%

Application	Filetate		
Vis de fixation robinet réservoir essence	ø5,5	2,45 Nm	0,25 Kgm
Vis de fixation arrière réservoir essence	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vis de fixation avant scatola filtro	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Ecrou de fixation flangia boîte filtre à air	M5x0,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Vis de fixation etrier frein	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vis de fixation inférieur tuyau freins	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Vis de fixation pivot roue	M10x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Vis de fixation etrier frein	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vis de fixation plaque etrier frein -fourche avant (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Vis de fixation pivot roue	M20x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Vis de fixation disque frein	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Vis de fixation disque frein	M8x1,25	34,7 Nm	3,54 Kgm
Vis de fixation disque frein	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Nipplo per raggio roue	M4,07x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Nipplo per raggio roue	M4,5x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Ecrou de fixation couronne arrière	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	34,3 Nm	3,5 Kgm
Ecrou de fixation pivot roue	M20x1,5	142,1 Nm	14,5 Kgm
Vis de fixation couvercle pignon-carter gauche	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Vis de fixation silencieux d'échappement	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Vis de fixation tuyau d'échappement au culasse cylindre	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Vis de fixation instrument	ø4,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Vis de fixation radiateur	M6x1	7 Nm	0,72 Kgm

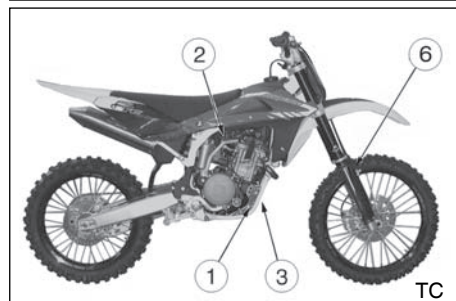
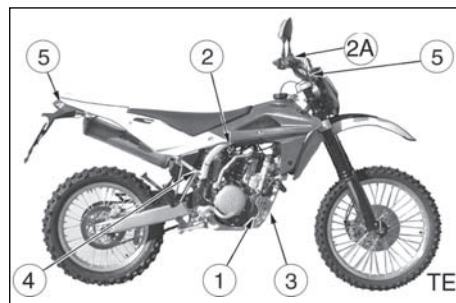
FR



KIT

Nr.	Code	DESIGNATION
1	8000 A1320	Kit protection couvercle carter D. (TE-TC)
2	8000 A4295	Kit carburateur KEIHIN 37 (TC 250)
2	8000 A4296	Kit carburateur KEIHIN 41 (TC 450/510)
2A	80A0 A6211	Kit pare-mains (TE)
3	8000 B0157	Garde moteur (TE-TC)
4	8000 B0152	Kit appui-pied complet (TE-SMR)
5	8000 B0150	Kit clignotants
6	8000 A6441	Kit pour trous de pare-boue de la compétition (TC)

*: Ne pas pour USA/CDN



ELEMENTS EN OPTION (TE)

1- Groupe bagues moteur (250) 8000 B0373
 Groupe bagues moteur (450-510) 8000 B0364

2- Couronne arrière

8A00 96837 (Z=47) &
 8800 96837 (Z=48)
 8C00 96837 (Z=49)
 8D00 96837 (Z=50) §

3- Pignon sortie boîte des vitesses

8000 63827 (Z=12)
 8000 63828 (Z=13) *
 8000 63829 (Z=14)
 8000 63830 (Z=15)

4- Manuel d'atelier 8000 B0148

5- Huile fourche avant (bidonde 1000 cm³) 8000 80260

6- Huile amortisseur,
 (bidonde 500 cm³) 8000 88231

7- Kit ressort fourche avant+entretoise* (K=4,5 N/mm) *

8- Ressort amortisseur (K=5,4 Kg/mm) §

Ressort amortisseur (K=5,6 Kg/mm) &

9- Catalogue pieces de rechange 8000 B0149

10- Huile freins (bidonde 250 cm³) 8000 71445

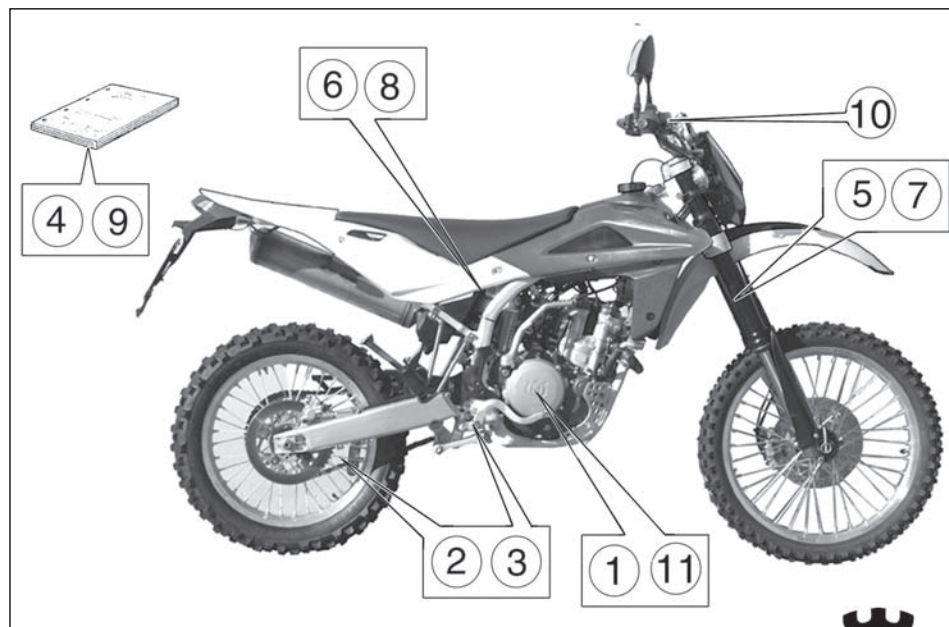
11- Joints moteur (250) 8000 A5755

Joints moteur (450-510) 8000 A5982

*: STANDARD

§: STANDARD sur le modèle 250

&: STANDARD sur le modèle 450-510



FR



ELEMENTS EN OPTION (TC)

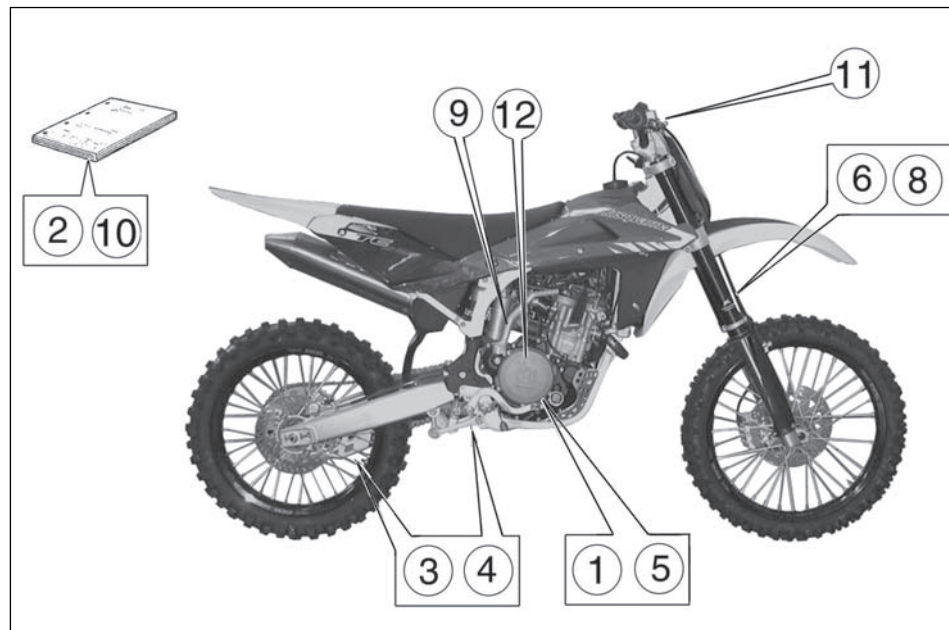
1- Groupe bagues moteur (250)	8000 A5735
Groupe bagues moteur (450-510)	8000 A5736
2- Manuel d'atelier	8000 B0148
3- Couronne arrière	8A00 96837 (Z=47) @
	8B00 96837 (Z=48)
	8C00 96837 (Z=49)
	8D00 96837 (Z=50) §, &
4- Pignon sortie boîte des vitesses	8000 63827 (Z=12) §
	8000 63828 (Z=13)
	8000 63829 (Z=14) &, @
	8000 63830 (Z=15)
5- Joints moteur (250)	8000 A5755
Joints moteur (450-510)	8000 A5982
6- Huile fourche avant (bidonde 1000 cm ³)	8000 80260
8- Kit ressort fourche avant+entretoise*	(K=4,8 N/mm) § (K=5 N/mm) &, @
9- Ressort amortisseur	(K=5,4 Kg/mm) § (K=5,6 Kg/mm) &, @
10- Catalogue pieces de rechange	8000 B0149
11- Huile freins (bidonde 250 cm ³)	8000 71445
12- Kit démarrage électrique	8000 B0455

*: STANDARD

§: STANDARD sur le modèle 250

&: STANDARD sur le modèle 450

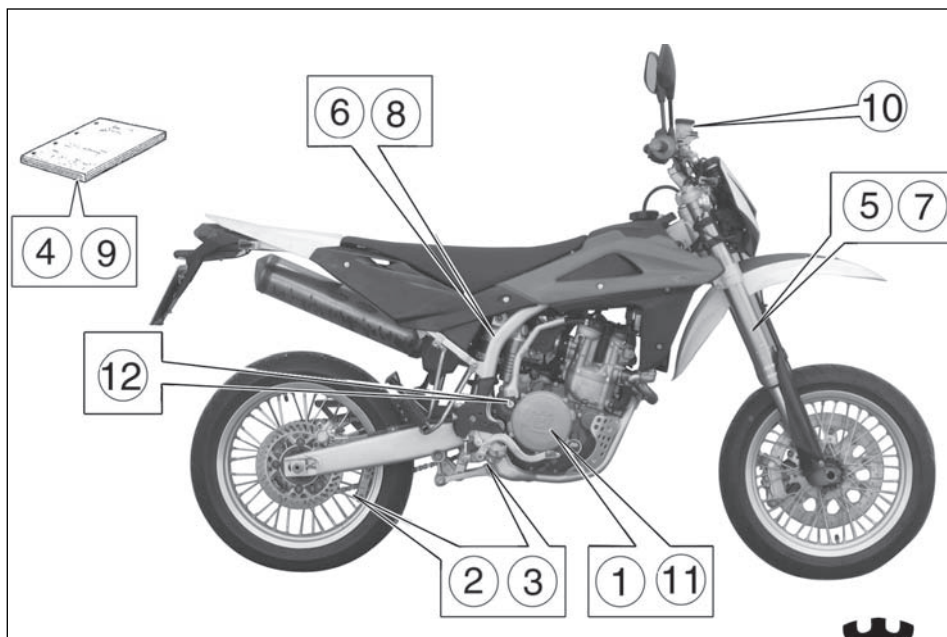
@: STANDARD sur le modèle 510



ELEMENTS EN OPTION (SMR)

1- Groupe bagues moteur	8000 B0364
2- Couronne arrière	8000 A4859 (Z=42) *
	8A00 A4859 (Z=43)
	8800 A4859 (Z=44)
	8G00 96837 (Z=45)
3- Pignon sortie boîte des vitesses	8000 63829 (Z=14) *
4- Manuel d'atelier	8000 B0148
5- Huile fourche avant (bidonde 1000 cm ³)	8000 80260
6- Huile amortisseur (bidonde 500 cm ³)	8000 88231
7- Kit ressort fourche avant+entretoise (K=5 N/mm)	8000 98803 *
8- Ressort amortisseur (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
9- Catalogue pieces de rechange	8000 B0149
10- Huile freins (bidonde 250 cm ³)	8000 71445
11- Joints moteur	8000 A5982
12- Kit démarrage à pédale	8000 B0591

*: STANDARD



APPENDICE

CONTROLES APRES CHAQUE COMPETITION

Après chaque compétition, nettoyer le motorcycle en suivant les instructions données ci-dessous et prêter une attention particulière au tableau "ENTRETIEN" (Appendice A), aux points: filtre à air, carburateur, etc. Effectuer un graissage général et les réglages, si nécessaire.

LONGUES PERIODES D'INACTIVITE

Après une longue période d'inactivité, préparer le motorcycle comme suit:

- Nettoyage général du motorcycle
- Remplir le réservoir de carburant mélangé à un stabilisateur APRES avoir effectué l'opérations indiquées ci-dessous:

placer la tuyauterie (1) dans une cuve; desserrer la vis de l'échappement (2) placée au dessous de la cuve et serrer la vis de nouveau après avoir effectué le drainage du carburant.

ATTENTION

Ne pas jeter le carburant éliminé dans la nature et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

- Graisser la chaîne d'entraînement secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal ne pas vernissées afin d'éviter la formation de rouille. Eviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins, entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motorcycle sur un support ou un tréteau de façon à soulever les roues du sol. (Au cas où il ne serait pas possible, placer des planches sous les roues pour soulever les pneu et ainsi éviter tout contact au sol, où on peut avoir de l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour le protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre le motorcycle en état de marche, opérer comme suit:

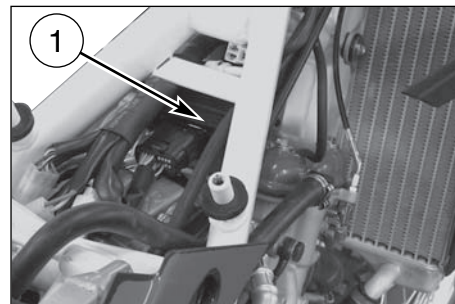
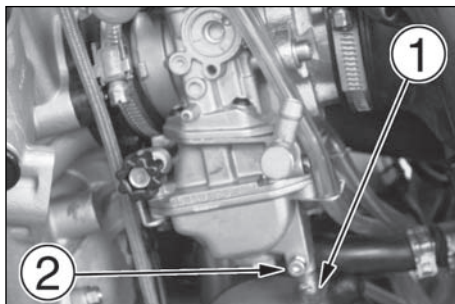
- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Tourner le moteur pour chauffer l'huile et après, effectuer une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter (page 29).
- Contrôler tous les points indiqués dans la section "Contrôles et Réglages" (Appendice A).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section "Lubrification" (Appendice A).

NETTOYAGE

Dit d'abord que, premier du lavage du motorcycle, il est nécessaire de protéger de l'eau opportunément les parties suivantes:

- a) Ouverture arrière d'échappement;
- b) Leviers d'embrayage et du frein avant, pignées, commutateurs sur le guidon;
- c) Suction filtre à air;
- d) Tête de direction de la fourche, paliers des roues;
- e) Leviers de la suspension arrière,

il est nécessaire, ÉVITER ABSOLUMENT QUE JETS D'EAU OU D'AIR À LA HAUTE PRESSION ILS VIENNENT AU CONTACT AVEC LES PARTIES ÉLECTRIQUES et avec celles de l'installation D'ALIMENTATION À INJECTION, spécialement le centrale électronique (1) et le groupe capteurs M.A.Q.S (2) (page 97).



1) Préparation pour le lavage

Veillez à ce que de l'eau n'entre pas en contact des éléments suivants:

- Ouverture arrière d'échappement:
- Couvrir par une enveloppe en plastique en la fixant avec des colliers en caoutchouc
- Leviers d'embrayage et du frein arrière:
- Couvrir par une enveloppe en poignées, boutons d'arrêt moteur plastique
- Suction filtre à air:
- Fermer l'ouverture avec du ruban, ou des chiffons propres

2) Veillez à ce que

De l'eau à fort pression ne soit pas vaporisée sur les éléments suivants:

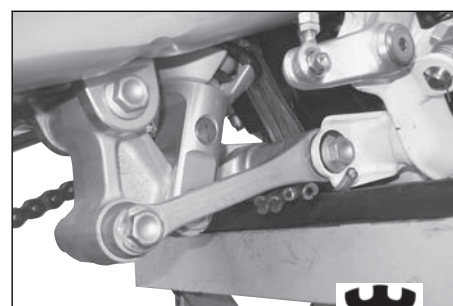
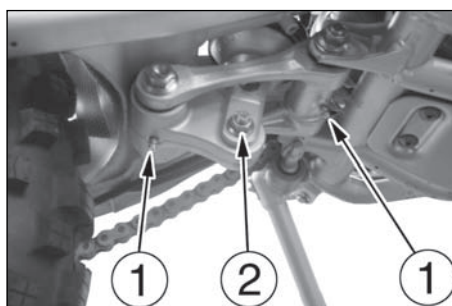
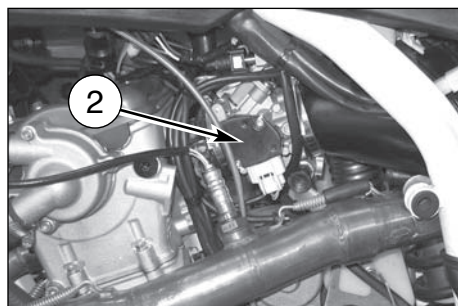
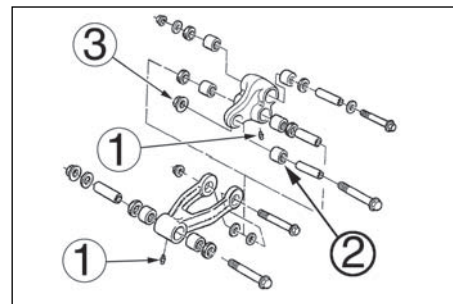
- Filtre à air
- Au dessous du réservoir carburant. Si de l'eau entre dans la bobine ou dans la pipette de la bougie, le moteur ne démarre pas. Essuyer les éléments mouillés.
- Tête de direction, fourche, paliers des roues.
- Leviers de la suspension arrière.

3) Après le lavage

- Oter les enveloppes en plastique et libérer l'ouverture de la suction filtre à air.
- Lubrifier les points indiqués au Tableau d'Entretien (Appendice A).
- Effectuer un bref chauffage du moteur
- Avant de conduire, essayer les freins.

ATTENTION*: Ne jamais graisser ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité dans le système de freinage, car on court des risques d'accident. Nettoyer le disque avec solvants, type acétone.

À chaque déplacement des graisseurs (1) pour lubrifier les cages aux roulements des leviers de la suspension arrière, il est nécessaire de lubrifier la cage aux roulements (2) sur la fixation inférieure de l'amortisseur après avoir enlevé l'écrou (3) et la douille.



© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

❄❄ : seulement sur modèles spécifiques

INDEX ALPHABETIQUE

	Page
A	
Accouplement moteur	68
Allumage	8
Arrêt moteur	28
Arrêt motocycle	28
B	
Batterie	84
Béquille latérale	12
Bloc de directin	18
Bougie d'allumage	8
C	
Carburant	12
Carbureteur	8
Chaîne transmission secondaire	8
Commande boîte des vitesses	20
Commande embrayage	19
Commande frein avant	18
Commande frein arrière	20
Commutateur sur le guidon	19
Composants électriques	77
Contrôles après la compétition	96
Contrôle bougie	33
Contrôles durant le rodage	21
Contrôle filtre à air	37
Contrôle niveau huile boîte des vitesses	29
Contrôle niveau liquide embrayage	41
Contrôle niveau liquide frein avant	39
Contrôle niveau liquide frein arrière	41
Contrôle niveau réfrigérant	30
Contrôles préliminaires	21
Contrôle usure chaîne, pignon, couronne	50
Couronne arrière	8
Curage système de freinage avant	62 - 64
Curage système de freinage arrière	65
D	
Démarrage moteur (TC)	24
Démarrage moteur (TE - SMR)	22
Démontage plaquettes frein	56
Decompresseur de démarrage	23
Démontage du réservoir	34 - 35
Démontage roue avant	52
Démontage roue arrière	54

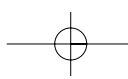
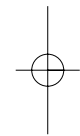
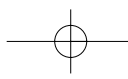
Disque papillotant	58
E	
Embrayage	8
F	
Fourche avant	9
Freins	55
G	
Graissage chaîne	50
Graissage moteur	10
I	
Injection	11
Instrument digital	14
L	
Liquide de refroidissement	10
Longue inactivité	96
M	
Modification position du guidon	46
Montage plaquettes frein	57
N	
Nettoyage disque frein	59
Nettoyage filtre à air	37
Nettoyage général	96
Nettoyage plaquettes	57
Niveau huile fourche	45
Numero d'identification du motocycle	5
O	
Outils spéciaux	89
P	
Pignon sortie boîte des vitesses	8
Pilage pivot roue	76
Pneus	9, 55
Poignée des gaz	18
Position des commandes	7
Préliminaires	3
Purge embrayage	42
R	
Rayons de roue	76

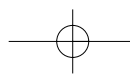
Réglage chaîne transmission secondaire	49
Réglage câble de commande gaz	31
Réglage du carburateur	32
Réglage du jeu des soupapes	34
Réglage du ralenti	32
Réglage embrayage	41
Réglage frein hydraulique amortisseur	48
Réglage fourche	44
Réglage jeu des paliers direction	38
Réglage levier de commande frein avant	39
Réglage phare	88
Réglage précharge ressort amortisseur	47
Réglage suspensions selon les conditions de la piste	43
Réglage position pédale frein arrière	40
Régulateur de tension	33
Remplacement de détails	3
Remplacement de l'ampoule d'éclairage de la plaque d'immatriculation	87
Remplacement des ampoules du phase avant	86
Remplacement des ampoules du phase arrière	86
Remplacement du fluide	59
Remplissage système de freinage	60
Révision roues	76
Robinet carburant	11
Rodage	21
Roues	9

S	
Schéma électrique	79, 81, 83
Silencieux de décharge	67
Starter carburateur	13

U	
Usure disque frein	58
Usure plaquettes frein	56

V	
Vidange huile moteur et nettoyage des filtres	29
Vidange réfrigérant	30
Voyants	14



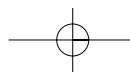


DEUTSCH

Husqvarna



1 ■■■■



Um immer die besten Leistungen garantieren zu können, in dieser Typ von Motorrädern jedes besondere es wird nach jedem Wettkampf kontrolliert. Für das korrekte Funktionieren des Motorrades ist er notwendig den Hinweisen, die auf der Tabelle von Kontrolle und Wartung (zu Anhang A sehen) sind, zu folgen.

Wenn TE und SMR in KONKURRENZ-MOTORRÄDER umgewandelt werden (mit VOLLEM MACHT-MOTOR), wird der vorgeschlagene Aufrechterhaltungstisch für die Konkurrenzverwendung auf Anhang A.



WICHTIG

Der Hinweis für Anerkennung der Garantie wird die MOTORRAD-KONFIGURATION sein, wie unten gezeigt,:

- A) ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH: mit beschränktem MACHT-MOTOR
 B) KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR.

Dieses Motorrad wurde nicht ausgedacht, um immer höchstens einige Drehungen lange Reisen mit dem Motor vorzunehmen, wie es anläßlich langer Verschiebungen auf Straßen oder Autobahnen geschehen kann. Die langen Reisen in diese Bedingungen können zum ernste Schäden verursachen Motor.

Dieses Motorrad wurde für die Wettkämpfe und den Abschluß gelernt es garantiert die besten Leistungen mit dem einzigen Fahrer. Sie rät ab deshalb sie mit dem Passagier benutzen, sowohl auf Straße, daß ins geländegängige.

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

Um die "Garantie von Funktionieren" des Fahrzeuges zu erhalten, muß der Kunde dem Programm von Wartung folgen das auf ihn auf dem Libretto von Gebrauch und Wartung gezeigt wird, da führt es die bei den Werkstätten genehmigt HUSQVARNA vorgesehenen Abschnitte aus. Der Preis für den Ersatz der Stücke und um den Plan von Wartung zu beachten, ist er zu Lasten der

**Kunde für die notwendige Arbeitskräfte.
 ZUR BEACHTUNG: die Garantie verfällt bei Vermietung des Krafttrades.**

Wichtige Einleitung

Die vorliegenden Betriebsanleitungen aufmerksam durchlesen und den Anmerkungen, denen die folgenden Hinweise vorausgehen, besondere Beachtung schenken :

ACHTUNG * : Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen schwere persönliche Schäden bis zum Todesfall zu erleiden.

WARNHINWEIS* : Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen persönliche Schäden zu erleiden oder Schäden am Fahrzeug zu verursachen.

Anmerkung * : Liefert weitere nützliche Informationen.

Austausch der Teile

Im Falle des Austausches von Teilen, nur Original-Husqvarna-Teile mit entsprechenden Merkmalen einschließlich Typ, Widerstand und Material benutzen. Andernfalls könnten Fehlfunktionen mit möglicher Verletzungsgefahr auftreten.

ACHTUNG * : Nach einem Fall das Motorrad sorgfältig überprüfen. Sich vergewissern, daß die Gasschaltung, die Bremsen, die Kupplung und andere Hauptschaltungen und Komponenten nicht beschädigt wurden. Ein beschädigtes Motorrad zu fahren kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG * : Das Motorrad nicht anlassen oder an ihm arbeiten, ohne vorher geeignete Schutzkleidung angezogen zu haben. Immer Schutzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.

ACHTUNG * : Dieses Motorrad ist ein sofisticiertes Wettrennfahrzeug. Das Motorrad nicht anlassen und führen, wenn nicht über geeignete Anweisungen und ausgezeichneten körperlichen Zustand verfügt wird.

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR KINDER**ACHTUNG**

I Motorrad sicher parkieren, d.h. wo keine Stoss- oder Schadengefahren leicht vorkommen können. Unabsichtliche Stöße konnten auch den Absturz des Motorrads verursachen, mit Verletzungsgefahr von Personen und vor allem Kindern.

I Um einen unabsichtlichen Absturz zu vermeiden, den Motorrad nie auf unebenen oder weichen Boden oder heiße Asphalt parkieren.

I Da Motor und Auspuffanlage sehr heiß werden können, den Motorrad sicher parkieren, usw. wo Kinder oder Fußgänger nicht leicht mit solchen Teilen in Berührung kommen können.



Note

- Die Angaben, rechts und links, beziehen sich auf die beiden Motorradseiten in Bezug auf die Fahrtrichtung
- Z: Zähne nummer
- A: Österreich
- AUS: Australien
- B: Belgien
- BR: Brasilien
- CDN: Kanada
- CH: Schweiz
- D: Deutschland
- E: Spanien
- F: Frankreich
- FIN: Finnland
- GB: Groos Britan
- I: Italien
- J: Japan
- USA: Vereinigte Staten von Amerika
- Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder. 0

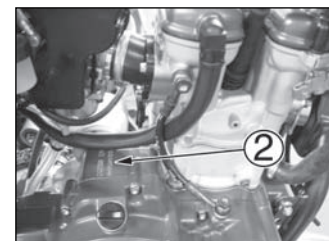
DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG

Die Identifizierungsnummer des Motors ist auf den oberen Teil des Motorcarthers gestempelt, während die Kennnummer des Motorrads auf das Lenkrohr des Rahmens gestempelt ist (Siehe Seite 20). Bei Bestellung von Ersatzteilen oder Anfragen über Ihr Motorrad ist immer die auf anzugeben. Diese Nummer ist ebenfalls in die vorliegenden Betriebsanleitungen einzutragen.

RAHMEN NUMMER

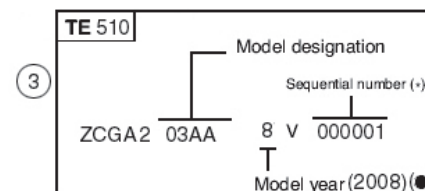
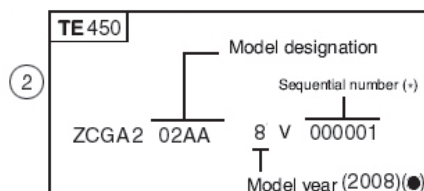
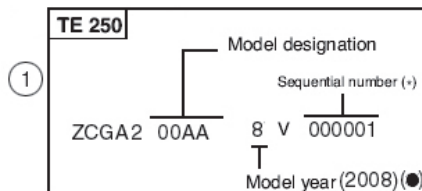
KENNUMMER DES MOTORRADS (V.I.N.)

Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich auf der rechten Seite der Lenkrohrs..



1. Rahmen Nr.

2. Motor Nr.

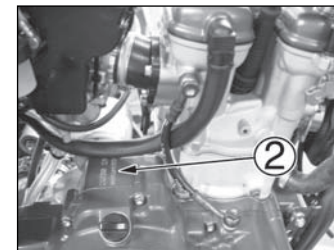


(*): N° progressive
 (●): Jahre von Modell

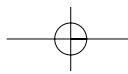
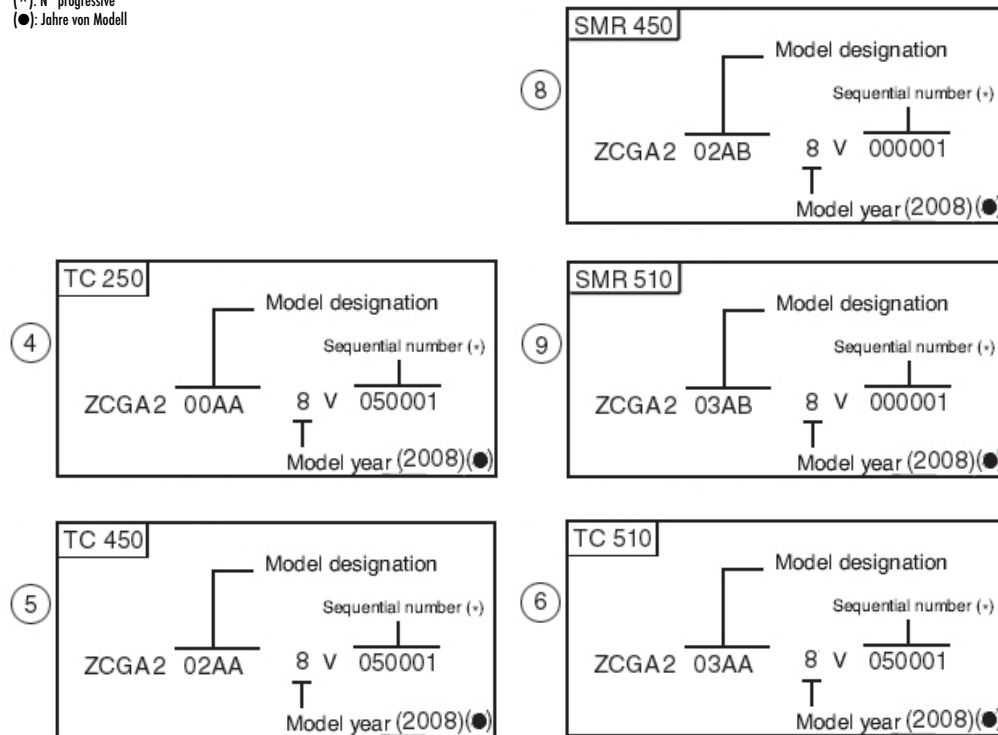


Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich auf der rechten Seite der Lenkrohrs..

(●): Jahre von Modell



1. Rahmen Nr.
2. Motor Nr.

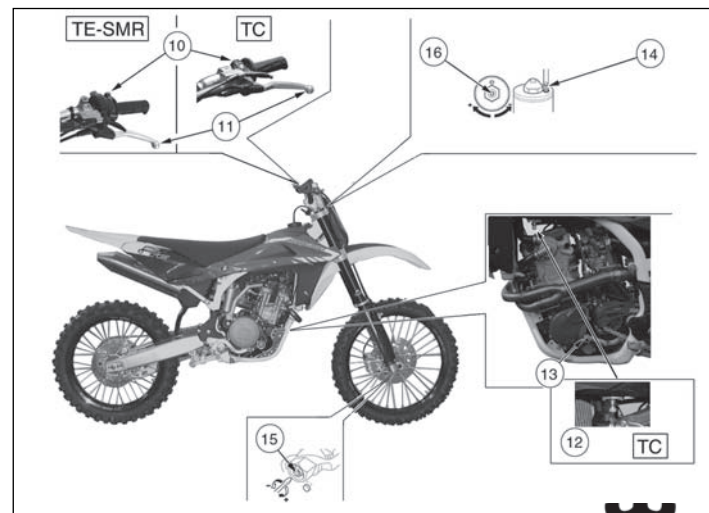
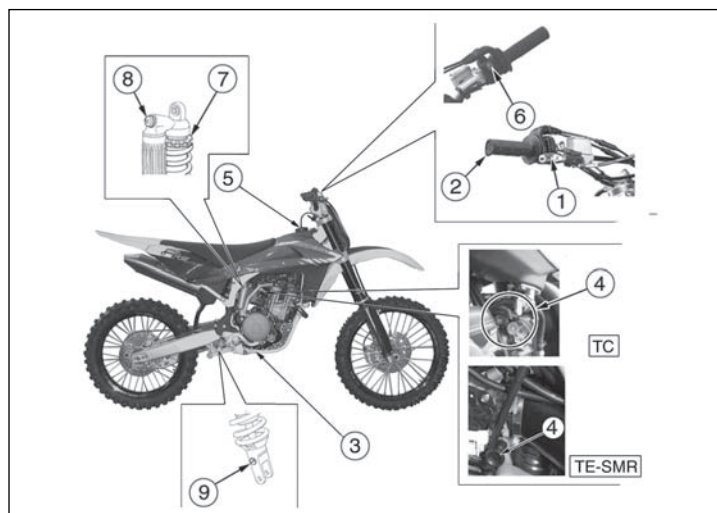


LAGE DER SCHALTUNGEN

- 1 Vorderer Bremsschalthebel
- 2 Gasgriff
- 3 Pedal zur Steuerung der Bremse
- 4 Starter-Einrichtung (linke Seite)
- 5 Treibstofftankstoppfen
- 6 R. Umschalter (Electrisch Motoranlassknopf)
- 7 Einstellung der Federvorladung des Stoßdämpfers
- 8 Einstellung der Kompression des Stoßdämpfers
- 9 Einstellung der Ausfederung des Stoßdämpfers

10. L. Umschalter (TE, SMR)
10. Druckknopf Motoranhalten (TC)
11. Kupplungsschalthebel
12. Treibstoffhahn (TC)
13. Gangschaltungspedal
14. Ablassschraube für Gabelschaft
15. Kompressions-Einstellung für Gabelschaft
16. Einstellung der Ausfederung des Gabelschafts

DE



TECHNISCHE DATEN**MOTOR**

Typ	Einzzylinder-Viertakter
Kühlung	mit Flüssigkeit, (TE-SMR) mit elektroluterrad
Bohrung (250)	mm 76
Bohrung (450-510)	mm 97
Hub (250)	mm 55
Hub (450)	mm 60,76
Hub (510)	mm 67,8
Hubraum (250)	cm ³ 249,5
Hubraum (450)	cm ³ 449
Hubraum (510)	cm ³ 501
Verdichtungsverhältnis	12,9:1
Anlassen (TC) kick starter	(mit Dekompressionvorrichtung)
Anlassen (SMR)	elektrisch (mit Dekompressionvorrichtung)
Anlassen (TE)	elektrisch und kick starter (mit Dekompressionvorrichtung)

VENTILSTEUERUNG

Typ doppel obenliegender Nockenwelle; 4 Ventile

Ventilspiel (Kaltem Motor)

Ansaugseite	0,10 ÷ 0,15 mm
Auspuffseite	0,15 ÷ 0,20 mm

SCHMIERUNG

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

ZÜNDUNG

Typ	Elektronische mit Kapazitiver Entladung und Digital-Vorstellung
Zündkerze typ	NGK CR8EB
Elektrodenabstand	0,7 mm

KRAFTSTOFF FORDERUNG

Typ (TE-SMR)	Einspritzung
Typ (TC 250)	“Keihin” FCR-MX 37 mit Rückholpumpe und Sensor für Vergaser DresselstellungLuftdüse
Typ (TC 450-510)	“Keihin” FCR-MX 41 mit Rückholpumpe und Sensor für Vergaser DresselstellungLuftdüse
Durchmesser (TC 250)	mm 37
Durchmesser (TC 450-510)	mm 41
Höchstzahl-Düse (TC250)	175
Höchstzahl-Düse (TC450-510)	180
Leerlaufdüse (TC 250)	42
Leerlaufdüse (TC 450-510)	45
Starterdüse (TC 250)	72
Starterdüse (TC 450-510)	85
Starterluftdüse	mm 4
Hauptluftdüse	200
Leerlaufdüse	100
Schwimmer	g 11,2
Gasdrossel	15M
Kegelnadel	OBVDR
Kegelnadelstellung (TC 250)	4
Kegelnadelstellung (TC 450-510)	5
Starterschraube gelockert um Drehungen (TC 250)	1+1/2
Starterschraube gelockert um Drehungen (TC 450-510)	2

PRIMÄRÜBERSETZUNG

Antriebsritzel- Kupplungskranz (TC 250)	Z 20- Z 67
Antriebsritzel- Kupplungskranz (TE 250)	Z 24- Z 88
Antriebsritzel- Kupplungskranz (450-510)	Z 23- Z 63
Übersetzungsverhältnis (TC 250)	3,350
Übersetzungsverhältnis (TE 250)	3,666
Übersetzungsverhältnis (450-510)	2,739

KUPPLUNG

Typ Mehrfachscheibe in Ölbad mit hydraulischen Steuerung

WECHSELGETREIBE

Typ mit Zahnrädern in ständigem Eingriff
Übersetzungsverhältnisse (TE-SMR)

1. Gang	2,000 (z 28/14)
2. Gang	1,611 (z 29/18)
3. Gang	1,333 (z 24/18)
4. Gang	1,086 (z 25/23)
5. Gang	0,920 (z 23/25)
6. Gang	0,814 (z 22/27)

Übersetzungsverhältnisse (TC)

1. Gang	1,866 (z 28/15)
2. Gang (250)	1,529 (z 26/17)
3. Gang (450-510)	1,444 (z 26/18)
4. Gang	1,263 (z 24/19)
5. Gang	1,086 (z 25/23)
6. Gang	0,954 (z 21/22)

SEKUNDÄRÜBERSETZUNG

Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TE 250)	Z 13- Z 50
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TE 450-510)	Z 13- Z 47
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TC 450)	Z 14- Z 50
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TC 250)	Z 12- Z 50
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (TC 510)	Z 14- Z 47
Abtriebsritzel- Wechselradkranz (SMR 450-510)	Z 14- Z 42
Übersetzungsverhältnis (TE 250)	3,846
Übersetzungsverhältnis (TE 450-510)	3,615
Übersetzungsverhältnis (TC 250)	4,166
Übersetzungsverhältnis (TC 450)	3,571
Übersetzungsverhältnis (TC 510)	3,357
Übersetzungsverhältnis (SMR 450-510)	3,000

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSE

1. Gang (TE 250)	28,205
1. Gang (TE 450-510)	19,806
1. Gang (TC 250)	26,055
1. Gang (TC 450)	18,261
1. Gang (TC 510)	17,159
1. Gang (SMR 450-510)	16,435
2. Gang (TE 250)	22,721
2. Gang (TE 450-510)	15,955
2. Gang (TC 250)	21,348
2. Gang (TC 450)	14,130
2. Gang (TC 510)	13,283
2. Gang (SMR 450-510)	13,239
3. Gang (TE 250)	18,803
3. Gang (TE 450-510)	13,204
3. Gang (TC 250)	17,631
3. Gang (TC 450)	12,357
3. Gang (TC 510)	11,616
3. Gang (SMR 450-510)	10,956
4. Gang (TE 250)	15,329
4. Gang (TE 450-510)	10,764
4. Gang (TC 250)	15,172
4. Gang (TC 450)	10,633
4. Gang (TC 510)	9,995
4. Gang (SMR 450-510)	8,932
5. Gang (TE 250)	12,974
5. Gang (TE 450-510)	9,111
5. Gang (TC 250)	13,324
5. Gang (TC 450)	9,338
5. Gang (TC 510)	8,778
5. Gang (SMR 450-510)	7,560
6. Gang (TE 250)	11,491
6. Gang (TE 450-510)	8,069
6. Gang (SMR 450-510)	6,696

FAHRGESTELL

Typ Monoträger mit Röhren aus Rundprofil,
Rechteckprofil und Elliptischprofil aus Stahl;
Hinterer Rahmen aus Leichtmetall

VORDERFEDERUNG

Typ Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäften
und vorgeschobenem Bolzen (einstellbar in Einfederung und
Ausfederung); Schäfte ø 50 mm
Hub auf der Beinenachse (TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

HINTERFEDERUNG

Typ progressive mit hydraulischem Einzeldämpfer
Einzeldämpfer Radhub (TC-TE) 296 mm
Einzeldämpfer Radhub (SMR) 290 mm

VORDERRADBREMSE

Typ mit stationärer hydraulisch getriebener
..... Scheibe Durchmesser 260 mm (TE, TC)
Durchmesser 320 mm (SMR)
Schwebzange (TE, TC) oder Festradialzange (SMR)

HINTERRADBREMSE

Typ Mit Schwimmender Bremsscheibe Ø240 mm mit
Hydraulik Steuerung und Schwimmender Zange

FELGE

Vorder (TE, TC) TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall: 1,6x21"
Vorder (SMR) SANREMO aus Leichtmetall: 3,50x17"
Hinter (TE) TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall: 2,15x18"
Hinter (TC) TAKASAGO "Excel" aus Leichtmetall: 1,85x19" (250);
2,15x19" (450-510)
Hinter (SMR) SANREMO aus Leichtmetall: 4,25x17"

REIFEN

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

Hinter

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

Kaltluftdruck (vorder TC) 0,9÷1,0 Kg/cm²
Kaltluftdruck (hinter TC) 0,8÷0,9 Kg/cm²

(*) Kaltluftdruck (vorder TE) 0,9÷1,0 Kg/cm²
(*) Kaltluftdruck (hinter TE) 0,8÷0,9 Kg/cm²

● Kaltluftdruck (vorder TE) 1,1 Kg/cm²
● Kaltluftdruck (hinter TE) 1,0 Kg/cm²
(*) Kaltluftdruck (vorder SMR) 1,4 Kg/cm²
● Kaltluftdruck (vorder SMR) 1,8 Kg/cm² nur Fahrer
● Kaltluftdruck
(vorder SMR) 2,0 Kg/cm² Fahrer und Passagier

(*) Kaltluftdruck (hinter SMR) 1,6 Kg/cm²
● Kaltluftdruck (hinter SMR) 2,0 Kg/cm² nur Fahrer
● Kaltluftdruck
(posteriore SMR) 2,2 Kg/cm² Fahrer und Passagier

● für Straßen Gebrauch
(*) Bei wettennen ist die anzunwendende



STEUERUNGEN

TREIBSTOFFHÄHNE (TC)

Der Hahn (2) auf der linken Seite ist ein Schraubhahn: zum Schließen des Hahns den Gewinding (A) festschrauben, zum Öffnen den Gewinding losschrauben.

ACHTUNG * : Darauf achten, während der Arbeit am Treibstoffhahn nicht den heißen Motor anzufassen.

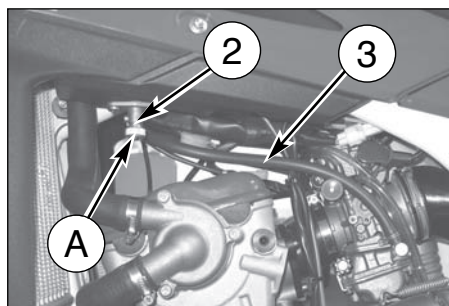
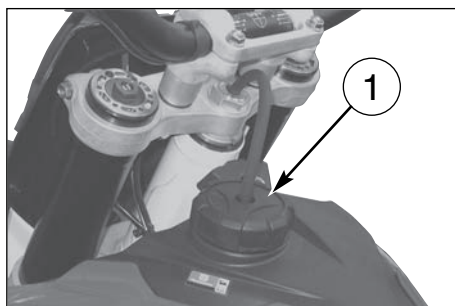
Der Hahn enthält einen Filter ; die Ansammlung von Schmutz verursacht eine Verminderung des Treibstoffdurchflusses zum Vergaser. Es ist daher erforderlich, die Reinigung folgendermaßen vorzunehmen :

- 1 Den Einfülldeckel (1) am Benzintank abschrauben und den Hahn schließen.
- 2 Vom Vergaser das Rohr (3) abnehmen und sie in einer Schüssel einstecken;
- 3 Den Hahn öffnen, um den Kraftstoff aus dem Tank zu beseitigen.
- 4 Den Hahn nach Lösen der Befestigungsschrauben entnehmen. Den Netzfilter mit Lösemittel reinigen.
- 5 Den Hahn wieder in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus anbringen. Den Hahn öffnen und prüfen, das keine Lecks vorhanden sind.

MOTOR MIT EINSPRITZUNG (TE-SMR)

An den Fahrzeugen, die mit einem Motor mit Einspritzung ausgerüstet sind, befindet sich die Benzinpumpe im Tank und an der Benzin-Versorgungsanlage gibt es keinen Benzinhahn. Das Erreichen der Benzinreserve wird durch eine entsprechende Kontrolllampe am digitalen Cockpit angezeigt. (Siehe Seite 14).

DE



- 1. Behälterstöpsel
- 2. Kraftstoffhahn
- 3. Rohr
- A. Hahn-Gewinding



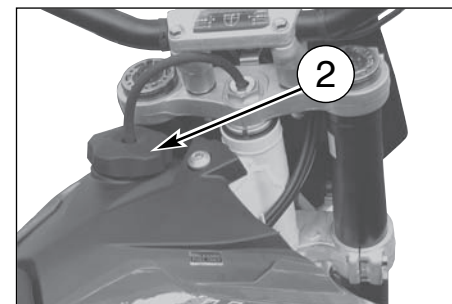
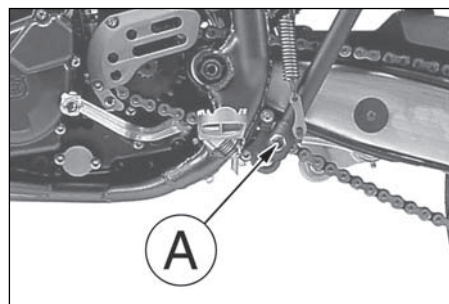
ACHTUNG* : Die Fußraste wurde entworfen NUR DAS GEWICHT DES MOTORRADS zu halten. Sich nicht auf das Fahrzeug setzen und die Fußraste als Halter benutzen, es könnten Brüche auftreten mit nachfolgenden schweren persönlichen Verletzungen.

Empfohlener Treibstoff ist Bleifreies Benzin zu 98 Oktan.

ACHTUNG* : Wenn der Motor "klopft" nicht weiter beanspruchen, es könnten schwere Schäden unter anderem das Festfressen auftreten.

ACHTUNG* : Das Benzin ist äußerst entzündbar und kann unter besonderen Bedingungen explosiv werden. Den Motor immer abschalten, nicht rauchen oder sich mit Flammen oder Funken dem Bereich, an welchem getankt oder Treibstoff aufbewahrt wird, nähern.

ACHTUNG* : Den Tank nicht über die untere Grenze des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken sich vom richtigen Verschuß (1) des Tankstopfens vergewissern.



STARTER VERGASER (TC)

Den Knopf des Starters, auf die linke Seite des Vergaser, wird zur Anreicherung der Mischung während des Anlaufs betätigt. Für den Starter zu Kaltem des Motors, den Knopf des Starters ziehen das Gegenteil um es zu schliessen.

Der Vergaser ist mit zwei Knöpfen ausgestattet:

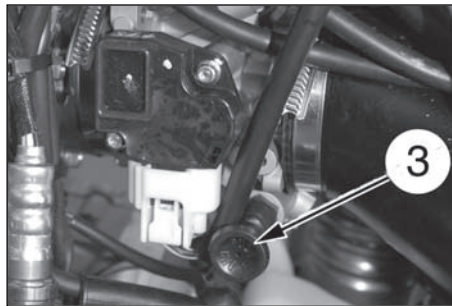
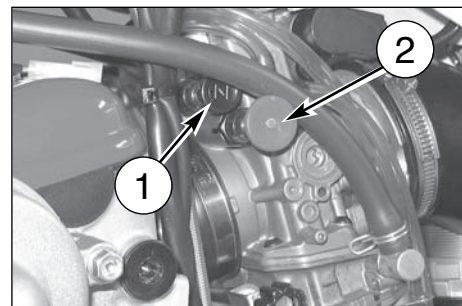
1) SCHWARZER KNOPF: Starter zu KALTEM (°)

2) ROTER KNOPF:
Starter zu WARMEM (°)

(°) Siehe Seite 24

STARTEN MIT KALTEM MOTOR (TE-SMR)

Für den Kaltstart haben die Modelle mit Einspritz-Motor einen schwarzen Knauf (3) links am Drosselkörper. Zum Öffnen des Choke den Knauf nach außen ziehen, zum Schließen nach innen drücken.



DIGITALTACHOMETER, KONTROLLEUCHTEN (TE-SMR)

Das Motorrad wird mit einem Digitaltachometer ausgerüstet auf dem Stütze 5 anzeigende kontrolleuchten montierten auch: Fernlicht, Beleuchtung (mit Instrumentedemonstrationsbeleuchtung), Richtungsanzeiger, Leerlauf und Kraftstoffreserve.

- 1 - KONTROLLEUCHTE BLAU "Fernlicht"
- 2 - KONTROLLEUCHTE GRÜN "Beleuchtung"
- 3 - KONTROLLEUCHTE GRÜN "Richtungsanzeiger"
- 4 - KONTROLLEUCHTE GRÜN "Leerlauf"
- 5 - KONTROLLEUCHTE ORANGE "Kraftstoffreserve" (1,8 l)

ANMERKUNG

- Nachdem der Motor begonnen hat, für die ersten 2 Sekunden, das Instrument zeigt der Version vom SW von Kontrolle; nach dem Scheck zeigt, das Instrument die letzte geplante Funktion.
- Wenn der Motorradmotor weg ist, zeigt das Instrument auch seine Funktionen nicht.
- Um die Instrumentefunktionen und die umgestellten Funktionen auszuwählen, benutzen Sie den SCROLL-Knauf (A).
- Die Instrumentefunktionen sind das folgende, und in der Reihenfolge gezeigt.

- 1- SPEED / ODO (Bild 1, seite 15)
- 2- SPEED / H (Bild 2, seite 15)
- 3- SPEED / CLOCK (Bild 3, seite 15)
- 4- SPEED / TRIP 1 (Bild 4, seite 16)
- 5- SPEED / STP 1 (Bild 5, seite 16)
- 6- SPEED / AVS 1 (Bild 6, seite 16)
- 7- SPEED / SPEED MAX (Bild 7, seite 17)
- 8- SPEED / TRIP 2 (Bild 8, seite 17)
- 9- SPEED / TRP 2 / CLOCK (Bild 9, seite 17)
- 10- SPEED / RPM (Motor r.p.m. numerischer Wert) (Bild 10 - , seite 17)

.....

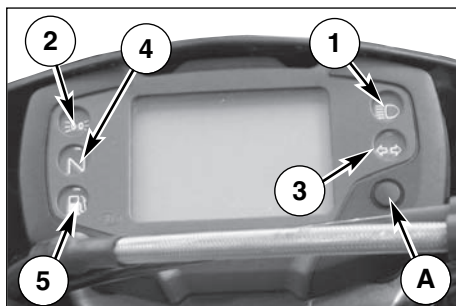
ANMERKUNG

Der RPM funktionieren gezeigt auf den senkrechten LEDAnzeiger, bin **IMMER** angeschaltet.

***WICHTIG:** Die Funktionen der grünen Leerlaufkontrolleuchte (4) bei Störungen des Einspritzsystems. (Bitte wenden Sie sich umgehend an einen autorisierten Husqvarna-Vertragshändler)

- a) Schalthebel nicht in Leerlaufposition: regelmäßiges Blinken der Leerlaufkontrolleuchte
- b) Schalthebel in Leerlaufposition: zuerst konstantes Leuchten der Leerlaufkontrolleuchte, danach zweimal schnelles Blinken der Kontrollleuchte. Dieser Zyklus wird dann wiederholt.

Nach Beseitigung der Funktionsstörung kehrt die Leerlaufkontrolleuchte (4) wieder zu der normalen Funktion zurück.



1- SPEED (kmh oder mph) / ODO / RPM (Bild 1)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
- ODO: Kilometerzähler- maximaler Wert: 99999 km;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

Um Kilometer mit Meilen oder Meilen mit Kilometern zu ersetzen gehen Sie weiter wie folgt:

- 1) Bild 1 darzustellen, den Motor anzuhalten und die Knauf SCROLL (A) zu schieben.
- 2) beginnen den Motor, während das Schieben 3 Sekunden lang die Knauf SCROLL (A).

Nach den Kilometer-Meilen oder Meilen-kilometern Ersatzbedienung, 3 Sekunden lang werden "SET" und Meilen/mph oder km/kmh angeschaltet sein.

ANMERKUNG

Nach der vorher beschriebenen Bedienung, das "ODO"-Faktum wird Bekehrtes sein und alle anderen, die Daten wieder eingerechnet werden werden.

2- SPEED / H / RPM (Bild 2)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
- H: du zeigst auf die laufenden Stunden des Motor (Daten werden alle 10 Minuten in bleibendem Gedächtnis bewahrt)- maximaler Wert: 9999:59;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

3- SPEED / CLOCK / RPM (Bild 3)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
 - CLOCK: Uhr- Die Uhrlektüre ist von 0:00 bis 23:59:59 (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- Um die Uhr umzustellen, schieben Sie der Knauf (A) denn mehr als 3 Sekunden, um die Stunden zuzunehmen; Freilassung der Knauf und dann ist es nach 3 Sekunden möglich, die Minuten zuzunehmen;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

DE



(*) : Sehen Sie Bild 5

(*) : Sehen Sie Bild 6

- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LEDAnzeiger.



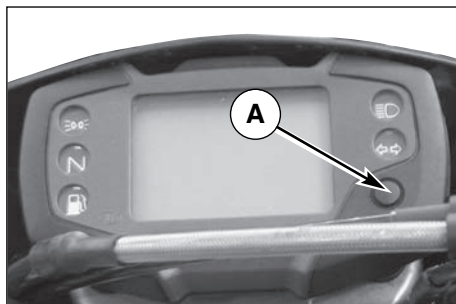
7- SPEED / V MAX / RPM (Bild 7)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
- V MAX: du zeigst auf die MAXIMALE Schnelligkeit des Motorrades, kmh oder mph.

Maximum value: 299 kmh o 299 mph.

V MAX umzustellen, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden;

- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LEDAnzeiger.

**8- SPEED / TRIP 2 / RPM (Bild 8)**

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
 - TRIP 2: Entfernung maximaler Wert: 999, 9 km /miles (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- TRIP 2 umzustellen, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LEDAnzeiger.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (Bild 9)

- TRIP 2: Entfernung- maximaler Wert: 999.9 km / miles (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- TRIP 2 umzustellen, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden;
- CLOCK: Uhr- Die Uhrlektüre ist von 0:00 bis 23:59:59 (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- Um die Uhr umzustellen, schieben Sie der Knauf " A " denn mehr als 3 Sekunden, um die Stunden zuzunehmen; Freilassung der Knauf und dann ist es nach 3 Sekunden möglich, die Minuten zuzunehmen;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

**10- SPEED /RPM (Motor r.p.m. numerischer Wert) (Bild 10)**

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
- RPM: engine r.p.m.; sowohl senkrechter LED-Anzeiger als auch numerischer Wert sind angeschaltet.



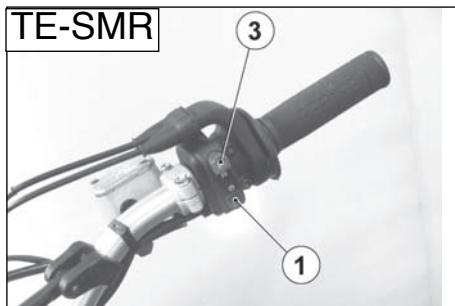


HUMSCHALTER AUF DEM LENKER- RECHTE (TE-SMR)

Der rechte Umschalter hat folgende Bedienteile:

- 1) Motoranlassknopf
- 3) Zünd- und Anhaltsschalter für den Motor

TE-SMR



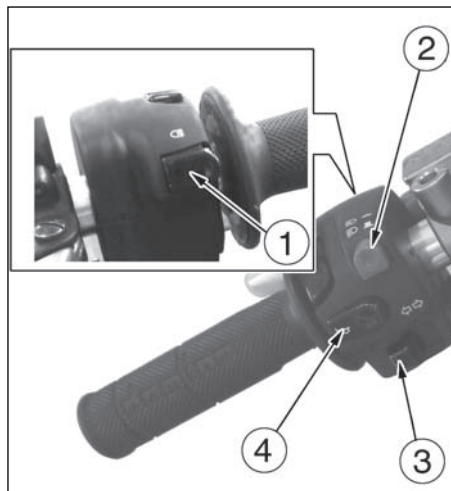
HUMSCHALTER AUF DEM LENKER-LINKE (TE-SMR)

Der linke Umschalter hat folgende Bedienteile:

- 1)  Fernlichtblitz (automatische Rückstellung)
- 2)  Wahlknopf Fernlicht
-  Wahlknopf Abblendlicht
- 3)  Linke Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung)
 Rechte Richtungsanzeiger (automatische Rückstellung)

Um die Anzeiger ausser Tätigkeit zu setzen, drücken Sie den Schalthebel, wenn er in die mittlere Stellung zurückgekehrt ist.

- 4)  Hupe



DRUCKKNOPF MOTORAN-HALTEN (TC)

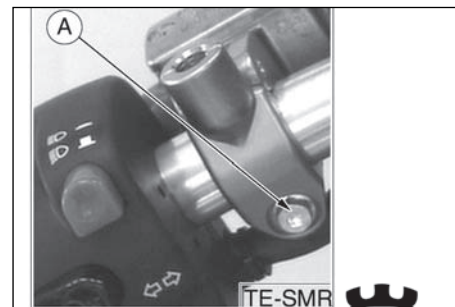
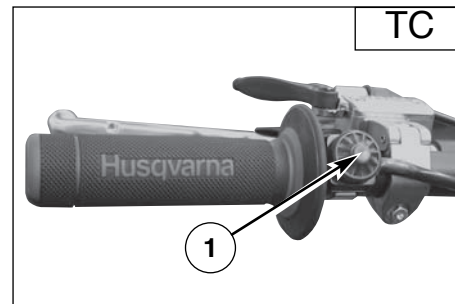
Auf der linken Seite der Lenkstange, neben der Kupplungssteuerung, befindet sich der Druckknopf (1) zum Motoranhalten.

KUPPLUNGSSTEUERUNG

Der Hydraulikantriebshebel befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einer Schutzvorrichtung ausgestattet. Die Kupplungssteuerungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der Befestigungsschraube (A) eingestellt werden.

MAN BEACHT

Nach der Einstellung nicht vergessen, die SCSchrauben anzuziehen.



PEDAL ZUR STEUERUNG DER BREMSE

Das Pedal (1) zur Steuerung der hinteren Bremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads. Bei den modellen TE und SMR bei der Bremsung laesst ein Stoppschalter die Ruecklichtlampe aufleuchten.

WECHSELGETRIEBESTEuerung

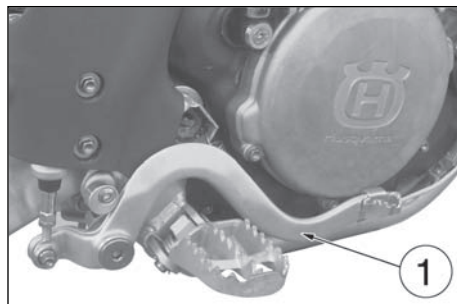
Der Hebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Nach jeder Schaltung soll der Fahrer den Hebel, der von selbst in seine Zentralstellung zurückkehrt, loslassen; danach legt man einen anderen Gang ein. Die Leerlaufstellung (N) ist zwischen dem ersten und dem zweiten Gang. Man schaltet den ersten Gang ein, indem man den Hebel nach unten drückt; für alle anderen Gänge ihn nach oben drücken. Die Stellung des Hebels auf der Welle kann verändert werden. Um diesen Arbeitsgang durchzuführen, muss man die Schraube lockern, den Hebel abnehmen und ihn in einer neuen Stellung auf der Welle anbringen.

Nach der Operation die Schraube anziehen.

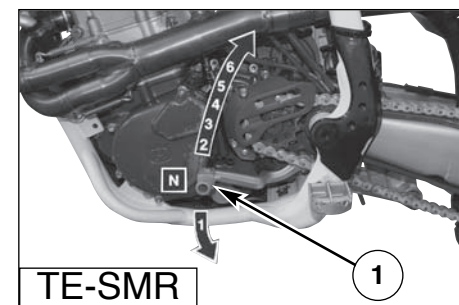
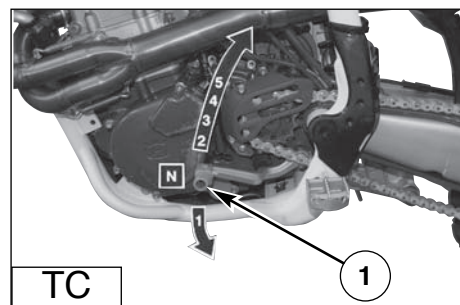
WARNHINWEIS* : Nicht die Gänge herausnehmen, ohne vorher die Kupplung ausgekuppelt und das Gas geschlossen zu haben. Der Motor könnte "auf Touren" gebracht werden und Schäden erleiden.

ACHTUNG* : Nicht durch Herunterschalten der Gänge verlangsamen bei einer Geschwindigkeit, die den Motor "auf Touren" bringen könnte oder die Hinterradhaftung verlieren läßt, falls sofort die untere Geschwindigkeit gewählt wird.

N: Leerlauf



N: Leerlauf



DASS MOTORRAD

VORKONTROLLEN

ACHTUNG!

Prüfen Sie aufmerksam diese Liste vor dem Fahren, um Unfälle oder Defekte zu vermeiden.

1. Kontrollieren Sie alle Flüssigkeiten
 - A. Pegel Motoröl-Antrieb.
 - B. Treibstoffpegel.
 - C. Kühlflüssigkeitspegel.

Sich vergewissern, dass alle Stöpsel korrekt angebracht worden sind.

ACHTUNG* : Nicht den Kühlerstopfen bei warmem Motor abnehmen !

2. Alle Steuerungen kontrollieren

- A. Griff für das Gas.
- B. Kupplungshebel.

Vergewissern Sie sich, dass die flexiblen Übersetzungen nicht beschädigt worden sind und dass sie frei beweglich sind.

3. Die Bremsen kontrollieren

Sich vergewissern, dass keine Ölverluste bestehen und dass die Leitungen nicht abgenutzt sind.
Die Funktion kontrollieren.

4. Die Aufhängungen kontrollieren

Die Gabel und die hintere Aufhängung zusammen-drücken.
Kontrollieren, ob keine Ölverluste bestehen und sich der korrekten Funktion vergewissern.

5. Die Räder kontrollieren

Die Speichen kontrollieren und kontrollieren, ob die Lager keine Abnutzungen aufweisen.
Die Felgen- und die Gummireifen kontrollieren.
Den Druck der Gummireifen kontrollieren.

6. Die Kettenspannrollen, das Ritzel und den Kranz kontrollieren

Die Abnutzung der Rollen, des Ritzels und des Kranzes kontrollieren. Sich vergewissern, dass die Kette korrekt eingestellt und geschmiert ist.

7. Den Luftfilter und das Ansaugesystem kontrollieren.

Sich vergewissern, dass der Filter sauber ist.

Die Anschlusstücke aus Gummi und die Schlauchbinder kontrollieren.

8. Das Auspuffsystem kontrollieren

Die Montagen kontrollieren und eventuelle schadhafte Stellen feststellen.

Die Schalldämpfer kontrollieren.

9. Die Verschraubungsmomente kontrollieren

- A. Kerze.
- B. Muttern des Zylinderkopfs.
- C. Allgemeine Überprüfung der Verschraubungen.

10. Den Lenker kontrollieren

Das Spiel der Lenkerlager kontrollieren.

11. Die elektrische Anlage überprüfen (TE-SMR).

Den Motor anlassen und überprüfen, daß die Scheinwerfer, das Stoplicht und die Richtungsanzeiger, die Instrumentenbrett-Kontrollleuchten und die Hupe einwandfrei funktionieren.

ACHTUNG* : Die Nichtbeachtung dieser täglichen Überprüfungen vor der Fahrt kann ernsthafte Schäden am Fahrzeug und schwere Unfälle verursachen.

EINFahrZEIT

Die Dauer und die Leistungen des Motors ergeben sich nach erfolgter Einfahrt von einigen Stunden vor der Benutzung des Fahrzeugs bei Wettrennen als höher und besser. Während der ersten halben Stunde Fahrzeit wird empfohlen, die Geschwindigkeit niedrig zu halten und unvorhergesehene Beschleunigungen zu vermeiden, um den Motor nicht zu beanspruchen.

Den Ölwechsel und alle Wartungsvorgänge vorsehen. Nach der ersten halben Stunde Fahrzeit, die Drehzahl, immer ohne Beanspruchung, leicht erhöhen. Nicht eine zu erst niedrige Geschwindigkeit einhalten, nachdem die höheren Gänge eingeschaltet wurden.

Nach ein paar Stunden können Sie beginnen, das Fahrzeug normalerweise auf Wettrenn-Niveau zu benutzen.

KONTROLLEN WÄHREND DES EINFAhRENS

- KONTROLLE SPANNUNG RADSPeICHEN (76);
- KONTROLLE RADVERSchRAUBUNG (siehe Seite 90-91);
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG DER GROSSEN GABEL (siehe Seite 90);
- KONTROLLE KETTENEINSTELLUNG (siehe Seite 49);
- KONTROLLE SPIEL LENKERLAGER (siehe Seite 38);
- KONTROLLE LENKERVERSchRAUBUNG (siehe Seite 90);
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG MOTOR AM RAHMEN (siehe Seite 90);
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG ANSAUGEVERBINDUNGSSTÜCK (siehe Seite 90);
- KONTROLLE VERSchRAUBUNG MUTTERN KOPF UND ZYLINDER (siehe Seite 90);

HÄUFIG DEN STAAT VON AMT DER BATTERIE prüfen (Siehe Seite 84).



AVVIAMENTO DEL MOTORE (TE-SMR)

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

1) den Zündschalterschlüssel (1) auf die Position IGNITION (Das Brummen, das beim Drehen des Schlüssels auf die Position IGNITION zu hören ist, ist auf die Treibstoffpumpe zurückzuführen, die die Versorgungsanlage unter Druck setzt);

2) den Starterhebel (2) ziehen;

3) den Kupplungshebel (3) ziehen;

4) den Schalthebel (4) in Leerlaufstellung bringen und den Kupplungsschalthebel freilassen;

5) auf dem Zünd- und Anhaltsschalter für den Motor (5) und dann auf der Anlassenknopf (6) zu drücken.

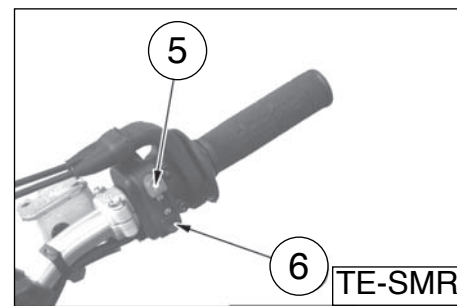
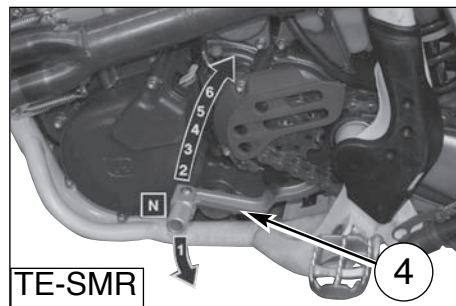
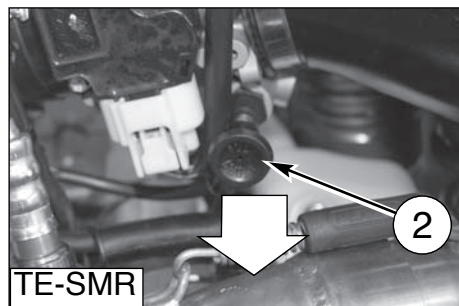
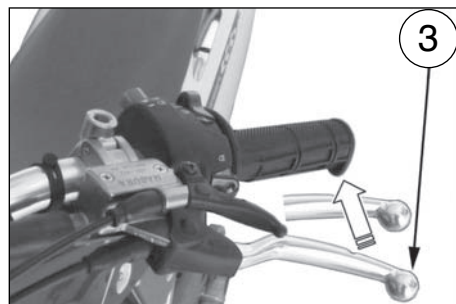
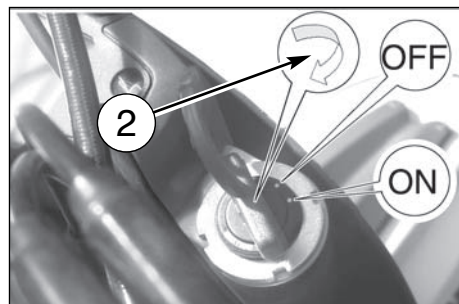
Sobald der Motor im Leerlauf drehen kann, ist der Starterhebel (2) in Ausgangstellung zu drehen. Ist der Motor beim Anlassen noch betriebswarm, dann ist der Starterhebel NICHT zu betätigen. Den Motor nicht kalt laufen lassen, damit das Schmieröl alle Schmierstellen erreichen kann.

ANMERKUNG

Kupplung ist auf der Stütze des Hebels montiert einen Sicherheits Schalter daß es erlaubt vorzunehmen der Starter NUR mit dem Wechsel in wahnsinniges oder der steckt Marsch und sie es hebt gezogene Kupplung.

WICHTIG

NIEMALS STARTEN; WENN DIE BATTERIE NICHT IM KREIS EINGESETZT IST.

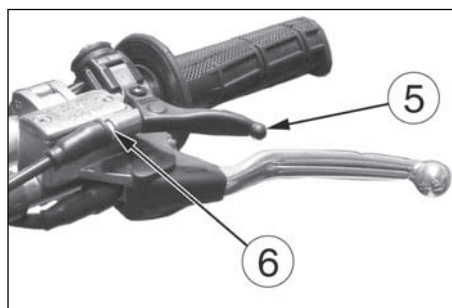
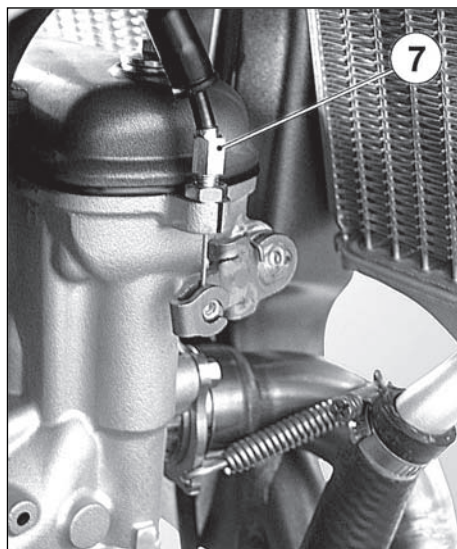


INGANGSETZUNGSDEKOMPRESSOR

Obwohl der Motor einen automatischdekompressor benutzt, es kann notwendig sein, in einige Fälle (zum Beispiel: Sollte der Vergaser oder Schwierigkeit Einschalt wegen einer Batterie nicht ausreichend Amt) den dekompressor von manuellem Typ, daß es auf der Linke des Lenkers ist. In diese Fälle ist er notwendig und dann den Hebel (5) des Dekompressor von manuellem Typ freizulassen zu ziehen, bevor drückt es auf dem Anlassenknopf.

In diese Fälle ist er notwendig den hebel (5) zu ziehen, gleichzeitig den Anlassenknopf drücken, den hebel freilassen (5) den Anlassenknopf gedrückt erhaltend, dann auch den Anlassenknopf, freilassen.

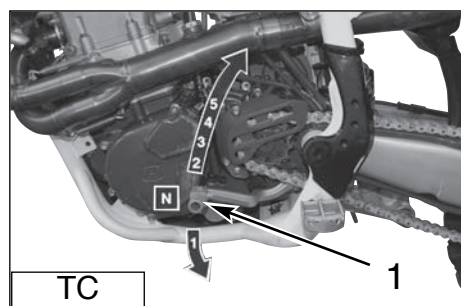
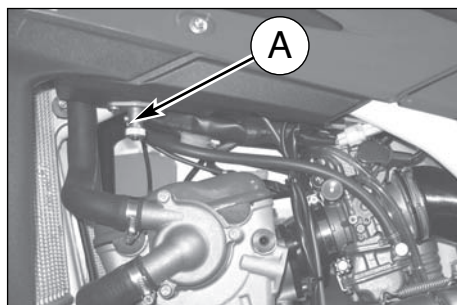
Der Hebelhalterung (5) ist mit einem Einstellschraube 6 ausgestattet um den Lauf zu leerem zu regeln (etwa 3 mm); eine weitere Möglichkeit von Eintragung wird vom Einstellschraube (7) angeboten, der rechterseit der Motor ist (die Eintragung auf dieses letzte ausführen, wenn es nicht möglicher ist, korrekt das Spiel mit der Spannvorrichtung auf der Lenker zu regeln).



MOTORANLASSEN (TC)

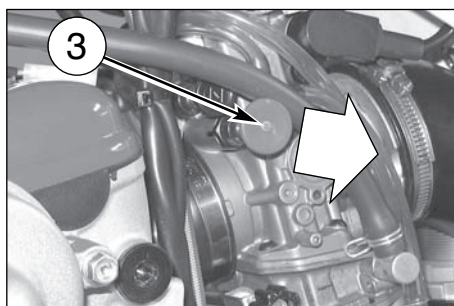
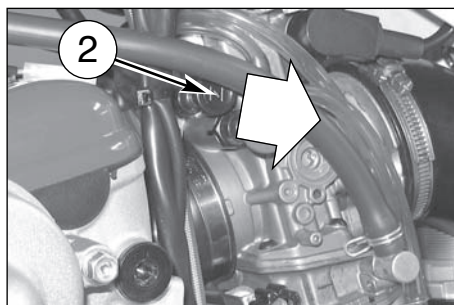
Procedere nel modo seguente:

- 1) Sicherstellen, dass der Kraftstoffhahn (A) auf Position offen steht;
- 2) den Schalthebel (1) in Leerlaufstellung bringen;

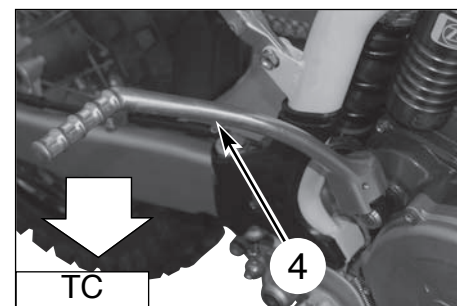


- 3) den Starterknopf ziehen (SCHWARZER Starterknopf 2 für KALTEM Motor *, ROTER Starterknopf 3 für WARMEM Motor);

*: das heißt, nachdem das Kraftrad für viele Zeit untätig blieb oder wenn es dorthin in Anwesenheit von einer niedrigen Umwelt Temperatur ist



- 4) niedriger Einschalt das Pedal stellen (4), bis zu einen gewissen Widerstand (Kolben zum O.T.) finden;

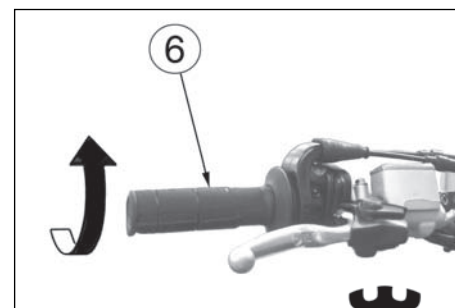
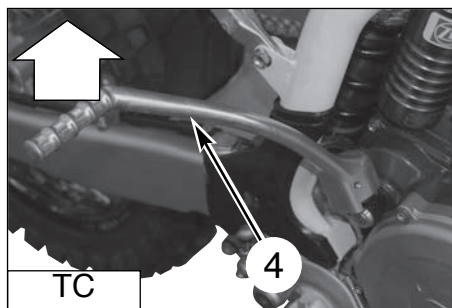
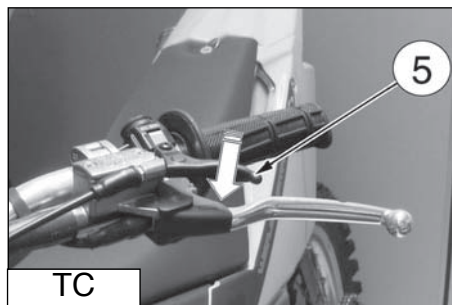
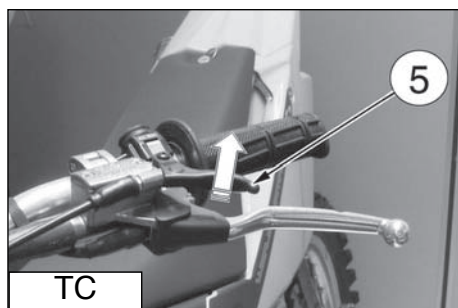


5) den Hebel (5) ziehen und niedriger weiter von einem das Pedal beschränkten Lauf stellen bis zu den obengenannten Widerstand (Überwindung des O.T.) besiegen;

6) zu diesem Punkt, den Hebel (5) und das Pedal (4) freilassen;

7) bei STARTER MIT KALTEM MOTOR, im Kreise ganz zu 2 Mal den Gasgriff (6) schwingen (bei Starter mit warmem Motor diese Operation nicht vornehmen);

DE



8) niedriger GANZ das Pedal (3) stellen bis zu den Motor starten.

WARMEM MOTOR: BEVOR ABFAHREN, DEN ROTER STARTERKNOPF (3) AUF DER VERGASER ABSCHALTEN.

Bei fehlt Starter, diese Prozedur wiederholen.

ES BEMERKT WICHTIG:

Starter zu kaltem des Motors in Anwesenheit von niedrigen Umwelt Temperaturen

Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben.

Damit kann das Schmieröl alle Schmierstellen und die Kühlflüssigkeit die für das korrekte Funktionieren des Motors notwendige Temperatur erreichen.

Sie empfiehlt, nicht zu viel lange den Motor zu wärmen.

WICHTIG

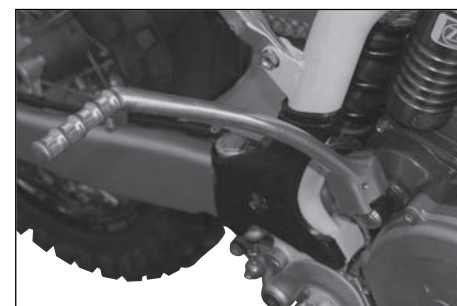
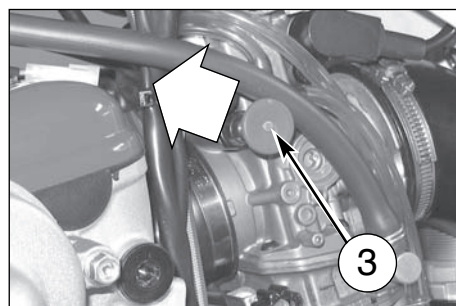
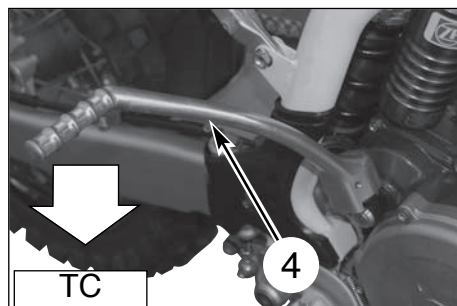
Bei Kaltstart Motor keinesfalls beschleunigen.

ACHTUNG * : Die Auspuffanlage enthält Kohlenoxydgas. Niemals den Motor in geschlossenen Räumen laufen lassen.

Bei Gebrauch des zu Pedal gelieferten Starters, aufmerksam den Ausbildungen, die zu Seite 84 sind, folgen und die bekannte Nächste anwesend halten.

Anlassenpedal

ACHTUNG* : In der Anlaufphase dieses Motorradtyps hoher Leistungen kann manchmal ein starker "Rückschlag" auftreten. Den Motor nicht anlassen, ohne vorher geeignete, besonders geschützte Fahrstiefel angezogen zu haben. Es besteht die Gefahr, sich ernsthaft am Bein zu verletzen, falls das Pedal "zurückschlägt" und der Fuß abrutscht.



STARTEN MIT WARMEM MOTOR (TC)

Bei Startschwierigkeiten mit warmem Motor, oder nach einem Sturz, wie folgt vorgehen:

- 1) Den Schalthebel (1) auf Leerlauf stellen.
- 2) Den ROTEN Knauf des Choke (2) ziehen.

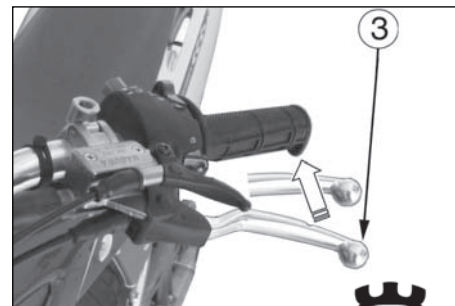
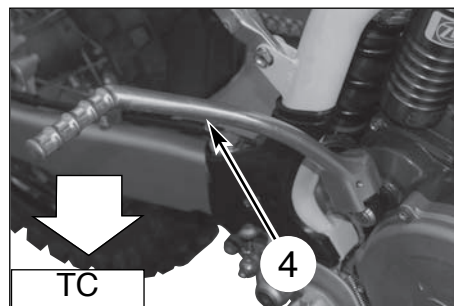
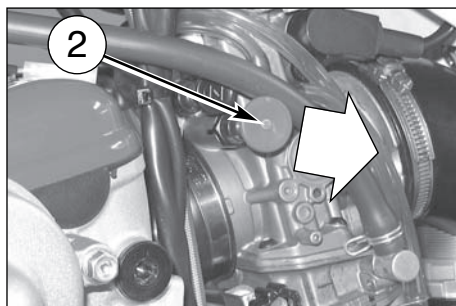
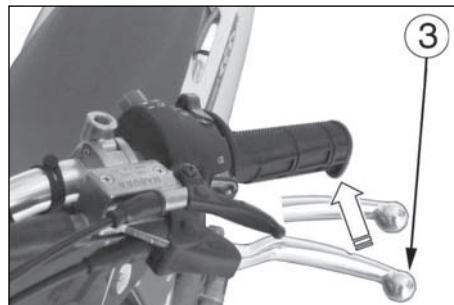
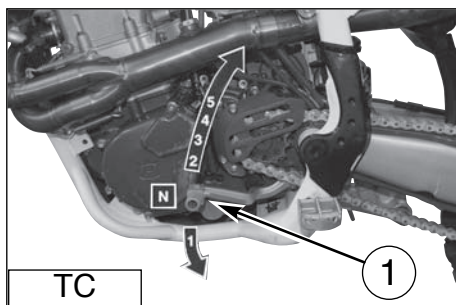
- 3) Den Kupplungshebel (3) ziehen.

- 4) Das Kickstarterpedal (5) zum Starten des Fahrzeugs betätigen.

- 5) Den Kupplungsschalthebel (3) freilassen.

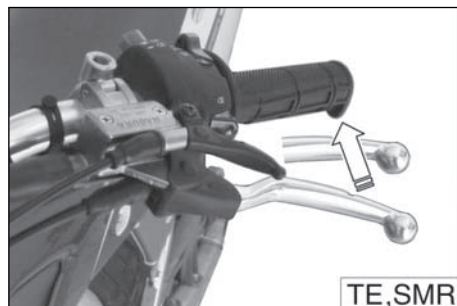
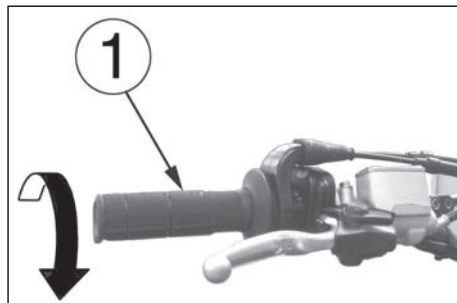
VORM LOSFAHREN DEN ROTEN KNAUF (2) DES CHOKE AM VERGASER ZURÜCKSTELLEN.

DE



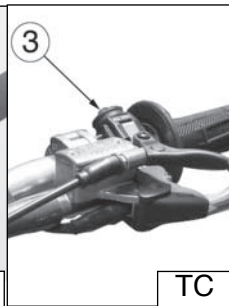
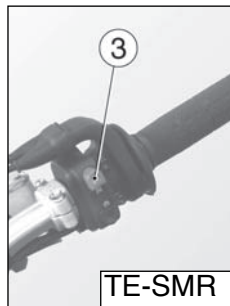
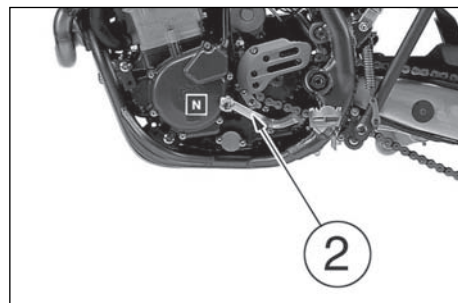
MOTORANHALT UND MOTORSTILLSTAND

- Das Gasgriff (1) vollständig schließen, da das Motorrad verlangsamt.
- Sowohl vorn als auch hinten beim Herunterschalten der Gänge bremsen (zur starken Verlangsamung, entschieden Hebel und Bremspedale betätigen).
- Nach dem Anhalten des Motorrads, die Kupplung vollständig auskuppeln und den Schalthebel (2) in Leerlaufstellung bringen.

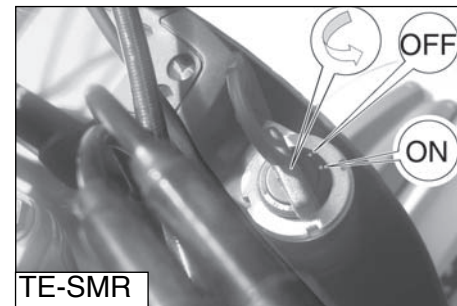
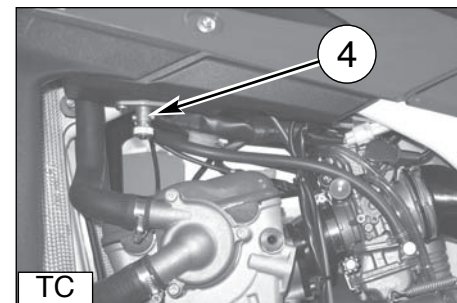


- ROT Druckknopf (3) drücken.
- Den Treibstoffhahn (4) schließen.
- TE, SMR: im Kreise nach Linke den Schlüssel des Anlaßschalter schwingen.

ACHTUNG*: Unter einigen Umständen kann es nützlich sein, die vordere Bremse oder die hintere Bremse unabhängig zu benutzen. Die vordere Bremse mit Vorsicht benutzen, besonders auf rutschigen Geländen. Die unrichtige Anwendung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.



ACHTUNG * : Im Falle der Gassperrung in offener Position oder anderer Störung, die den Motor unkontrollierbar drehen läßt, **SOFORT** den Motoranhalt-Druckknopf drücken. Die Kontrolle des Motorrads unter normaler Benutzung der Bremsen und der Lenkung beim Drücken des Anhalt-Druckknopfes behalten.

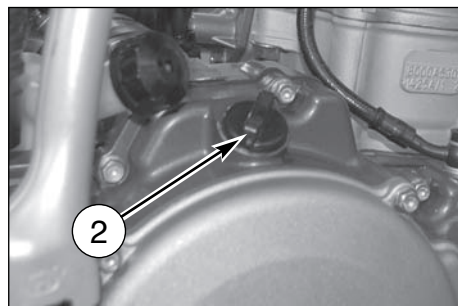
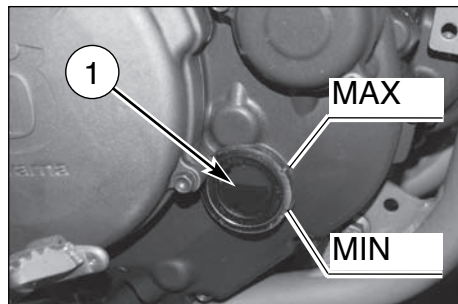


ÖLSTAND ÜBERPRÜFUNG

Das Motorrad auf ebenem Untergrund senkrecht halten. Den Ölstand durch das Schauglas (1) am rechten Motorgehäuse kontrollieren. Prüfen, dass der Ölstand bis zu den beiden Markierungen am Schauglasrand reicht. Sicherstellen, dass der Füllstand zwischen den beiden Markierungen MIN und MAX steht. Zum Nachfüllen den Einlaßstopfen (2).

Bemerkung*: Diese Arbeit nur bei warmem Motor vornehmen.

ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.



MOTORÖLWECHSEL UND NETZFILTER-FILTER-EINSATZE REINIGUNG UND WECHSEL

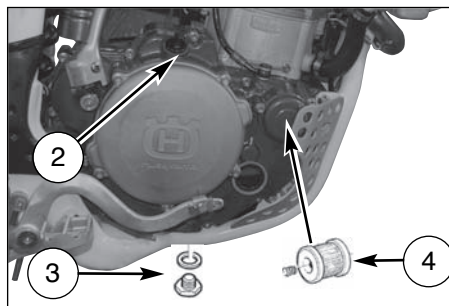
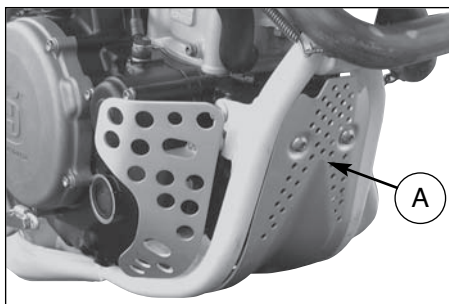
ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

Zum voll ständigen Motorölwechsel ist bei WARMEN MOTOR in der folgenden Weise vorzugehen:

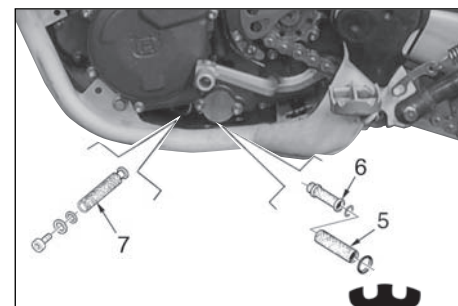
- Den Einfüllstopfen (1) entfernen;
- des unteren Motorschutzes (A) vornehmen.

ACHTUNG*: Aufpassen, zu warmes Öl nicht berühren.

- ein Auffangbehälter unter dem Motor stellen;
- den Stopfen (2) entfernen und Öl vollständig ablassen (den Magnet zur Beseitigung etwaiger Rückstände reinigen);



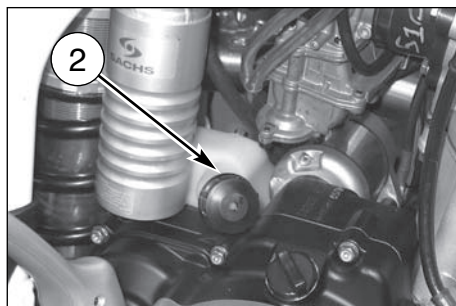
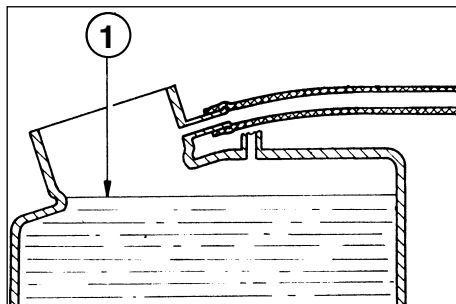
- die drei Metall Filter (4), (5) und (6), die auf der Linke des Motors sind, zur Sauberkeit der Filter mit Benzin voranzugehen und die Bedingungen der Ringe OR kontrollieren; zum Anbauen ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren;
- zum Wechsel (3) Filtereinsätze drei Befestigungsschraube abschrauben und den Deckel abnehmen;
- nach dem Filterswechsel, die Ablassstopfen (2), des Motorschutzes (A) anbauen und durch die Einfüllbohrung die vorgeschriebene Ölmenge einfüllen.



KONTROLLE PEGEL KÜHLFLÜSSIGKEIT

Den Stand (1) im rechten Kühler bei stillstehendem Motor und mit Motorrad in vertikaler Position überprüfen. Das Kühlmittel muß 10 mm auf die Elemente und desweiteren, auf die Modelle TE und SMR, es sollte kein die Hälfte von den Behälter von Wiedererlangung (2) Platz vor der Hinter Stoßdämpfer überwinden.

Der Kühlerstopfen hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.



MAN BEACHT

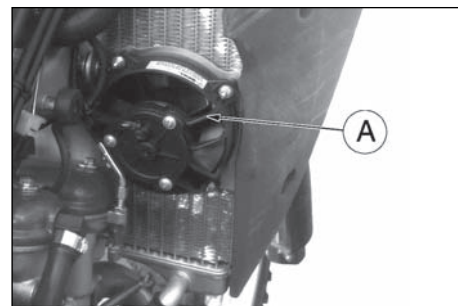
Den Stöpsel des Kühlers nicht bei warmem Motor entfernen. Man läuft Gefahr, dass die Flüssigkeit ausfließt und Verbrennungen verursacht.

MAN BEACHT

TE-SMR: Sich daran erinnern, daß der Kühlungsbelüfter (A) auch mit dem Zündungsschalter in Position OFF in Betrieb gesetzt werden kann ; daher im erforderlichen Abstand von der Belüfterpalette arbeiten.

ANMERKUNG

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



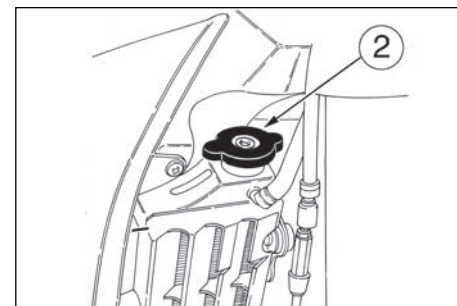
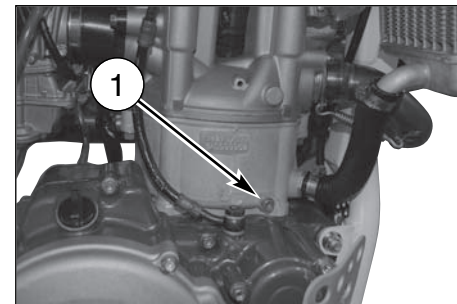
AUSTAUSCH KÜHLFLÜSSIGKEIT

Einen Behälter auf die rechte Seite des Zylinders setzen, unter die Weinrebe (1) von Abladung des Kühlmittels.

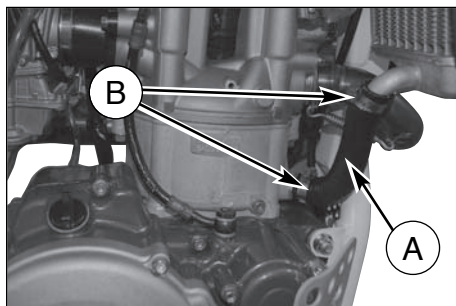
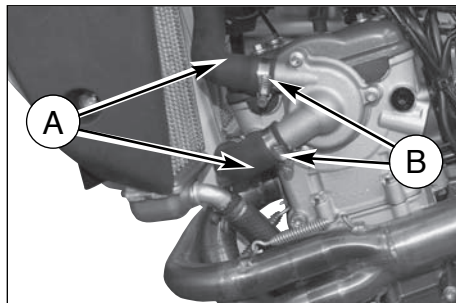
PREMIERE die Weinrebe (1) entziehen, dann LANGSAM den Pfropfen (2) des rechten Heizkörpers öffnen, also das Motorrad neigen rechterseit und lasciar das Kühlmittel, im Behälter abfließen.

Die schraube (1) wieder montieren.

Den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge einfüllen und die korrekte Flüssigkeitsmenge einfüllen und die korrekte in den Kühler gießen und Motor anlassen, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden.



Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe „Karte der periodischen Wartung“): um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen (A) vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln. Die Korrekte Befestigung der Schellen (B) kontrollieren.



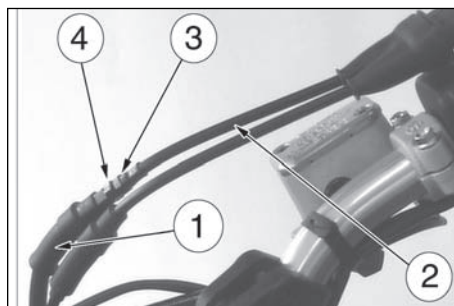
EINSTELLUNG DES GASSELZUGS

Um den Drehgasgriff auf korrekte Einstellung zu prüfen, ist folgenderweise vorzugehen:

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

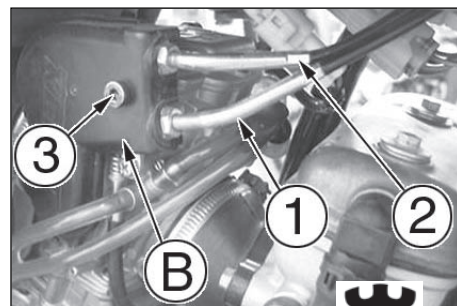
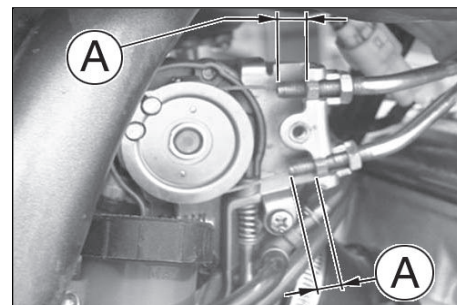
ACHTUNG * : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

ACHTUNG * : Das Fahrzeug mit beschädigtem Gasschaltungskabel zu benutzen beeinträchtigt die Fahrsicherheit bemerkenswert.



ANMERKUNG

Bei Ersatz der Kabel (1) und (2) Gas ist zur Remontage die Dimension A. 10mm im Foto geeignet zu beachten des Befehles notwendig. Wieder dann den Deckel von Schutz (B) durch die Schraube (3) zusammensetzen und die Eintragung der Kabel auf der Lenker vornehmen, wie zuvor beschreiben. Um die Operation von Ersatz der Kabel vorzunehmen, ist er notwendig den Behälter Treibstoff zu entfernen wie beschreibt zu Seite 34-35.



VERGASER-EINSTELLUNG (TC)

Die Einstellung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :

- Die Schraube zur Einstellung (1) des Drehzahlminimums drehen bis man einen ziemlich hohen Lauf des motors erreicht (zur Erhöhung der Drehzahl im Uhrzeigersinn drehen, zur Verminderung derselben entgegen den Uhrzeigersinn).
- Das Stellglied in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 1,5 Umdrehungen zurückdrehen.
- die Schraube (1) nach und nach lösen, bis der geeignetste Leerlauf erhalten wird.

LEERLAUF-EINSTELLUNG (TC)

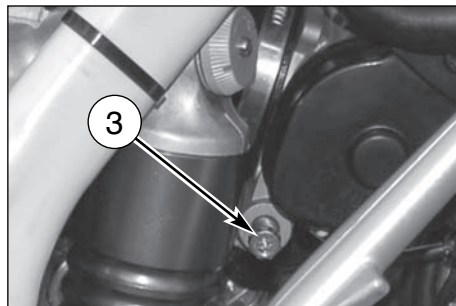
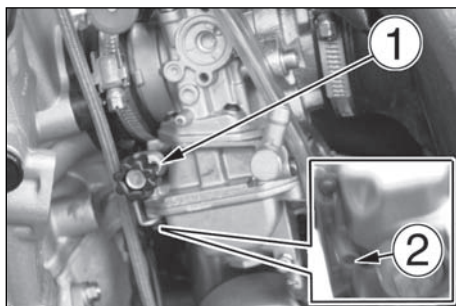
Die Einstellung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung:

- Die Leerlauf-Einstellschraube (1) auf der linken Seite des Treibstoffhalins, in der Nähe des Freistoffhalins, bis der geeignetste Leerlauf erreicht wird. Drehzahl des Motors drehen (zur Erhöhung der Drehzahl im Uhrzeigersinn drehen, zur Verminderung derselben entgegen den Uhrzeigersinn).

LEERLAUF-EINSTELLUNG (TE-SMR)

Die Einstellung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :

- Die Leerlauf-Einstellschraube (3) rechts am Fahrzeug am Drosselkörper soweit verstellen, bis eine Leerlaufdrehzahl von 1.600 U/Min eingestellt ist (bei Drehen in Uhrzeigersinn erhöht sich die Drehzahl, bei Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sich die Drehzahl).



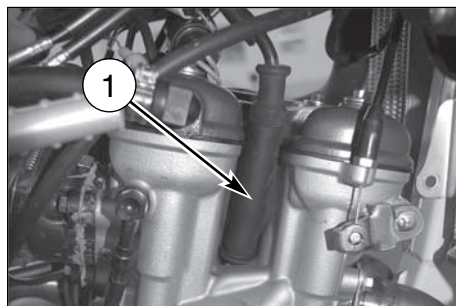
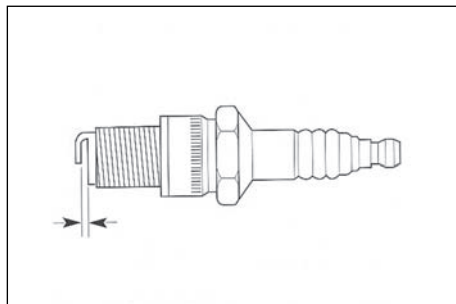
ZÜNDKERZENKONTROLLE

Folgende Kerze kommt zum NGK CR8EB; der Elektrodenabstand beträgt 0,7 mm.

Eine grössere Entfernung kann Anlasswierigkeiten und Überbelastung der Spule verursachen.

Eine geringere kann Beschleunigungsprobleme, Probleme des Funktionierens bei Niedrigstand und Probleme der Leistungen bei niedrigen Geschwindigkeiten verursachen nach Entfernen der Kappe (1)

Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird.



Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse.

Exakter Wärmewert:

Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken, und die Farbe ist hellbraun oder grau.

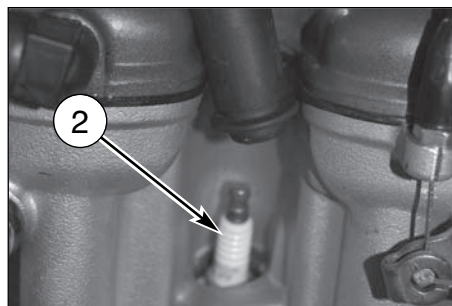
Hoher Wärmewert:

Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken und von dunklen Verkrustungen bedeckt.

Niedriger Wärmewert:

Die Kerze hat sich überhitzt, un die Spitze des Isolierstoffes ist glasig und hat eine weisse oder graue Farbe.

WARNHINWEIS*: Der eventuelle Austausch der Zündkerze mit einer "heißeren" oder "kälteren" ist mit äußerster Sorgfalt durchzuführen. Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann Frühzündungen verursachen mit möglichen Motorschäden. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann die Kohlenablagerungen erheblich erhöhen.



Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen.

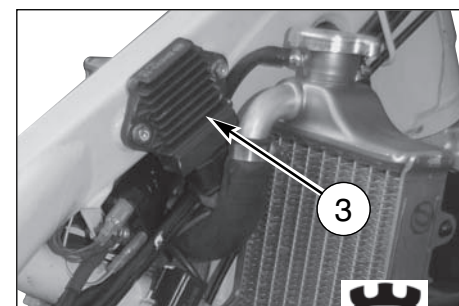
Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (10÷12 Nm) anschrauben. Die Kerze lockern; sie dann wieder zum Paar von 10÷12 Nm verschließen.

Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

DE

SPANNUNGSREGLER (TE-SMR)

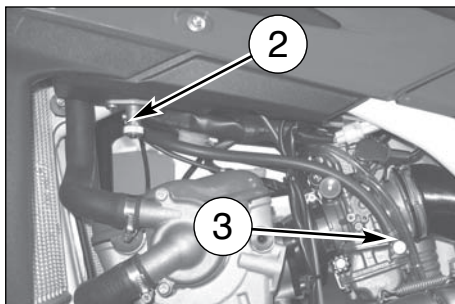
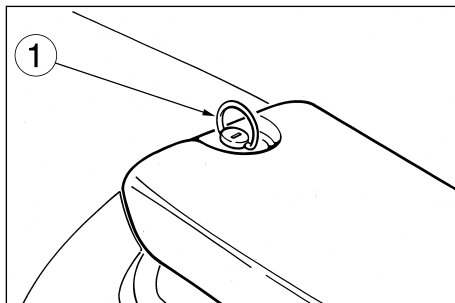
Der Spannungsregler (3) ist vorne an der rechten Rahmenseite.



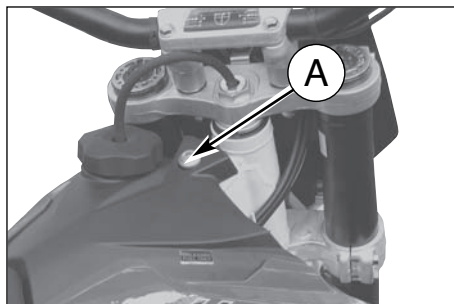
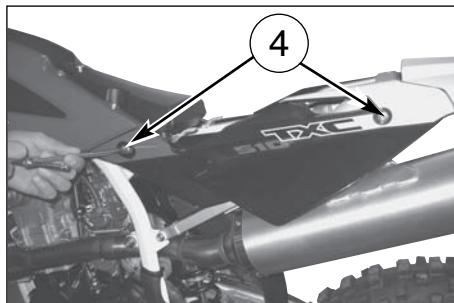
VENTILSPIELS

Die Überprüfung muß bei KALTEM MOTOR in der folgenden Weise erfolgen:

Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen;

**AUSBAU TANK (TC)**

Den Kraftstoffhahn (2) schließen und die Schelle (3) an der Verbindungsleitung zum Vergaser lösen und die Leitung vom Vergaser abziehen. Die Schrauben (4) und die seitlichen Paneele entfernen.



Die Befestigungsschraube (A) entfernen und den Tank komplett mit Leitblechen herausziehen.

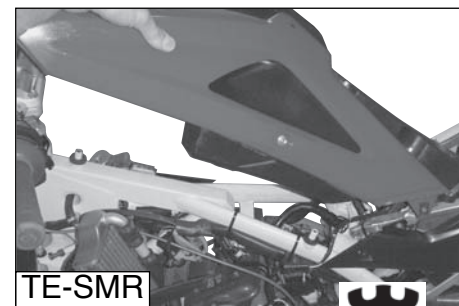
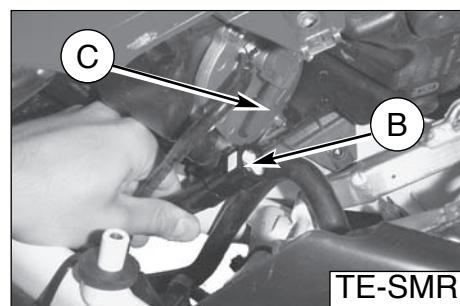
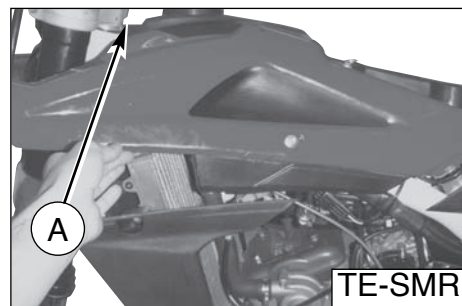
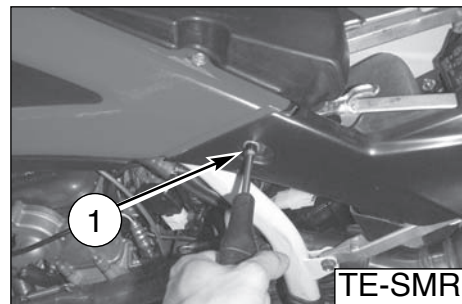


AUSBAU TANK (TE-SMR)

Die Schrauben (1) und die seitlichen Verkleidungen entfernen.
Die Tank-Befestigungsschraube (A) entfernen.

Den Tank anheben, anschließend den Kabelstecker der Benzinpumpe vom Hauptkabelstrang trennen.
Die Versorgungsleitung (B) vom Anschluss am Ausgang (C) der Benzinpumpe auf der Tank-Unterseite trennen.

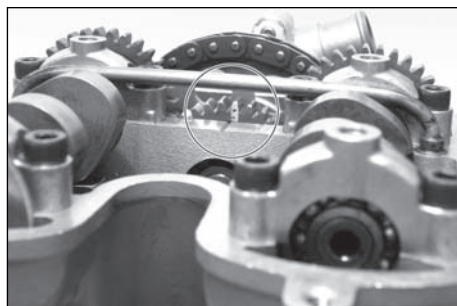
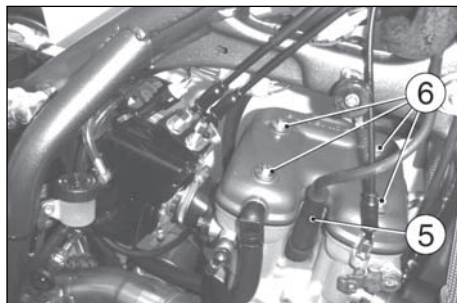
Den Tank komplett mit Leitblechen herausziehen.



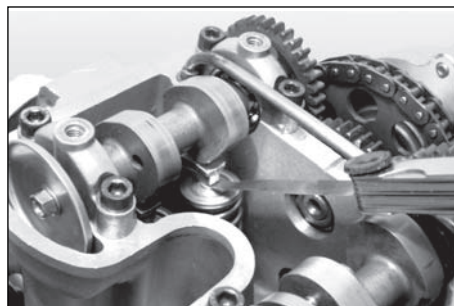
DE



Die Zündkerze (5), den vier Schrauben (6) und Zylinderkopf Deckel abnehmen;
Den Wechsel des Motors in 2. Gang stellen und vorn schiebend, und rückwärts das Motorrad, dem Höheren Totpunkt den Kolben bringen (in diese Bedingung, die Kerbe auf der Zylinderkopf überschneidet sich mit den zwei Bezügen auf der Zahnradvorgelege der Nockenwellen, wie auf der Figur gezeigt wird);



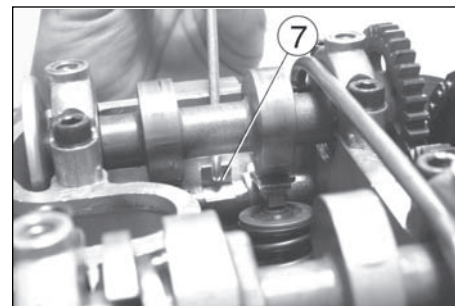
Das Ventilspiel, das $0,10 \pm 0,15$ mm für den ANSAUGSEITE und $0,15 \pm 0,20$ mm für den AUSPUFFSEITE muß, mit einem Dickenmesser überprüfen;



Andernfalls, die Klammer heben (7) ihm einen Haken benutzend, den Schwinghebel gleiten machen einerseits, mit einer Pinzette die Einstellscheibe herausziehen und die Dicke davon prüfen;

Aufgrund der vorspringenden Dicke wird die neue Einstellscheibe (zu Austausch Einstellscheiben montieren mit Dicke von 1,60 geliefert mm zu 2,60 mm mit Erhöhungen von 0,05 mm) und wieder im Sitz die Klammer und den Schwinghebel bringen;

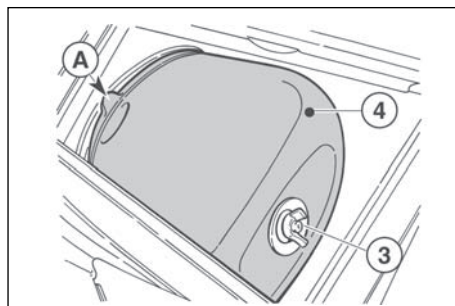
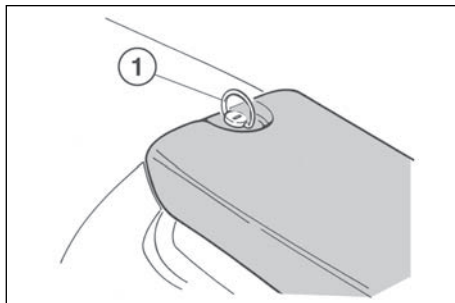
Nochmal das Spiel der Ventile prüfen und, wenn korrekt, wieder die Details, die umgekehrt bezüglich der Zerlegung vorangehend, zerlegt wurden, zusammensetzen



KONTROLLE LUFTFILTER

Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien.

Schraube (3) entfernen. Vollständiges Luftfilter (4) abnehmen. Filter (5) vom Rahmen (6) trennen.



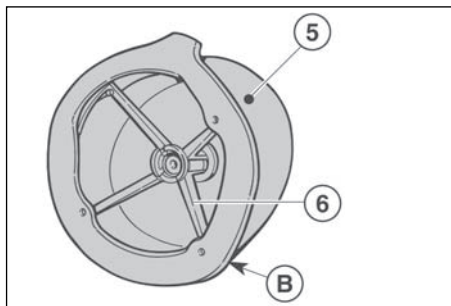
REINIGUNG LUFTFILTER

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen (AGIP "Filter clean foam air detergent fluid" oder ein ähnliches Produkt) und es sorgfältig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit).

Den Filter in Spezial-Filteröl (AGIP "Foam air filter protection oil" oder ein ähnliches Produkt) eintauchen lassen, danach sorgfältig ausringen, um das ueberschuessige Oel ausfliessen zu lassen.

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

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

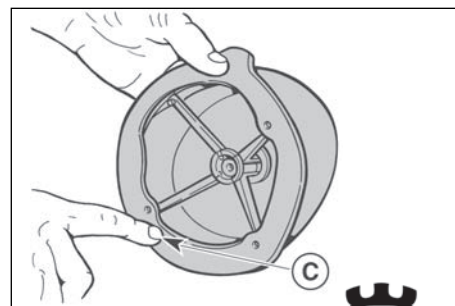


MONTAGE

Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett (C) auf den Rand des Filters auftragen. Beim Wiederaussetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil A nach oben gerichtet ist und die Kante B auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist.

Die vorher abgenommenen Teile wieder anbringen (für die Batterie zuerst den Plus-Pol anschliessen).

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



SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER

Aus Sicherheitsgründen muss der Lenker immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange sich ohne Spiel frei dreht. Zur Kontrolle der Lenkeinstellung einen Stützbock bzw. einen Support so unter dem Motor positionieren, dass das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Gegenüber dem Motorrad stehend, die unteren Ende der Schaffhalterungen der Gabel greifen und sie in Richtung ihrer Achse bewegen.

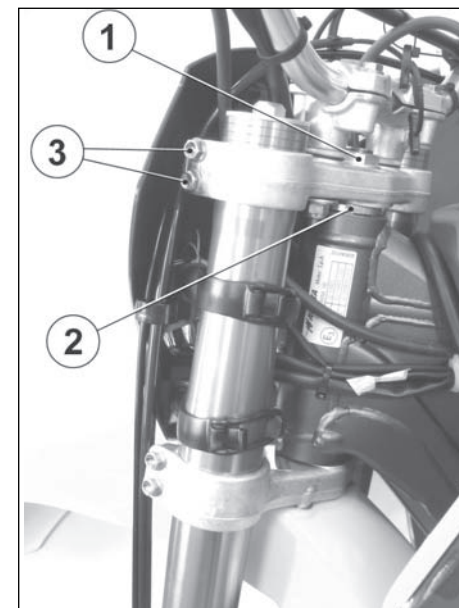


Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:

- Die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen.
- Die vier Schrauben (3) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen
- Die Nutmutter (2) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist

Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugsmoment von $8 \div 9 \text{ Kg.m.}$ ($78,4 \div 88,3 \text{ Nm}$) sichern. Die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit $22,5 \div 26,5 \text{ Nm}$ ($2,3 \div 2,7 \text{ Kg.m.}$).

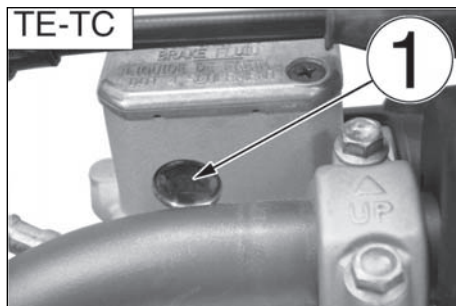
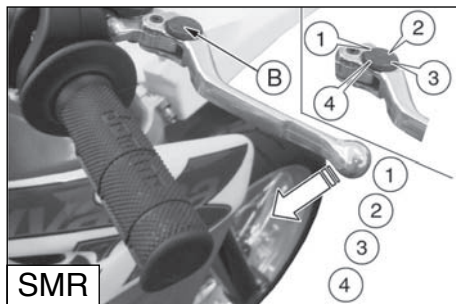
BENMERKUNG* : Aus Sicherheitsgründen das Motorrad nicht mit beschädigten Lenklagern fahren.



STEUERHEBELEINSTELLUNG UND STANDKONTROLLE DER BREMSFLÜSSIGKEIT FÜR DIE VORDERRADBREMSE

Auf das Modell SMR die Position des Hebels auf der Lenker kann geändert werden, für jede Handgröße. Um sich dem Drehknopf den Hebel zu nähern, ist er notwendig im Kreise das Register (B) in STUNDENEM Sinn zu schwingen. Um vom Drehknopf den Hebel zu entfernen, ist er notwendig im Kreise ENTGEGEN DER UHRZEIGERRICHTUNG das Register (B) zu schwingen.

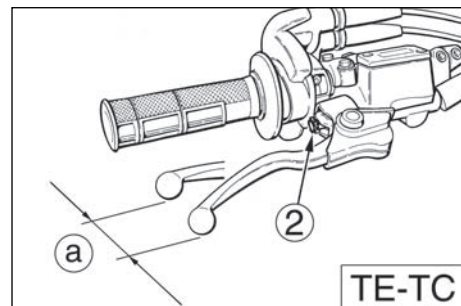
Auf das Modell TE und TC den Einstellungsschraube (2), fand auf dem Kontrollhebel, erlaubt das Einstellen vom freien Spiel



(a). Freies Spiel (a) muß wenigstens 3 sein mm. Der Flüssigkeitsstand des Pumpbehalters darf sich nie unterhalb des Tiefwertes, des auf dem Pumpgehäuse herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (1) (auf der Behälter für das SMR Modell, hinten für das TE, TC Modell).

Durch ein eventuelles Absinken des Flüssigkeitsstandes kann Luft in die Vorrichtung eintreten, was eine Verlaengerung des Hebelhubes zur Folge hat.

ACHTUNG * : Falls sich der Bremshebel als zu "weich" ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden.



den. Die Bremsanlage ist sofort bei dem Husqvarna-Händler überprüfen zu lassen, da es gefährlich ist, das Motorrad in diesem Zustand zu fahren.

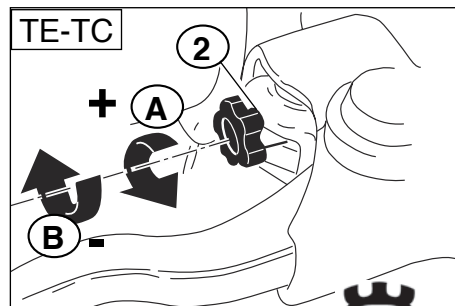
WARNHINWEIS * : Keine Bremsflüssigkeit auf gelackte Flächen oder transparente Teile (z.B. Scheinwerferlinsen) gießen.

WARNHINWEIS * : Nicht zwei verschiedene Flüssigkeitstypen vermischen. Wird gewählt, eine andere Flüssigkeitsmarke zu verwenden, ist die vorhandene vollständig zu entfernen.

ACHTUNG * : Die Bremsflüssigkeit kann Reizungen verursachen. Die Berührung mit der Haut und den Augen vermeiden. Im Falle der Berührung die betreffenden Hautflächen reinigen, falls die Augen betroffen sind, einen Arzt zu Rate ziehen.

A: das Spiel zu erhöhen

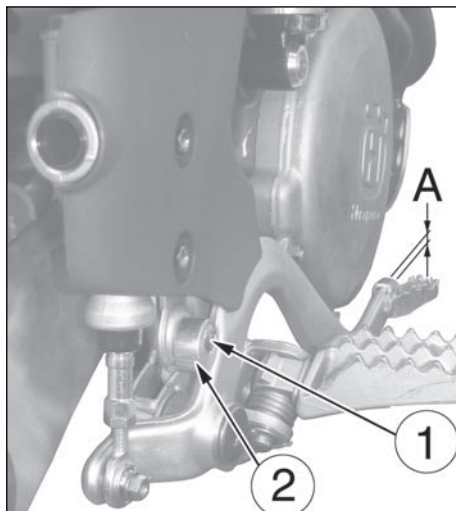
B: das Spiel zu verringern



EINREGULIERUNG DER STELLUNG DES HINTEREN BREMSPEDALS

Die Stellung des hinteren Bremspedals in Bezug auf den Fussrastehalter kann gemäss den persönlichen Anforderungen wie folgt eingestellt werden:

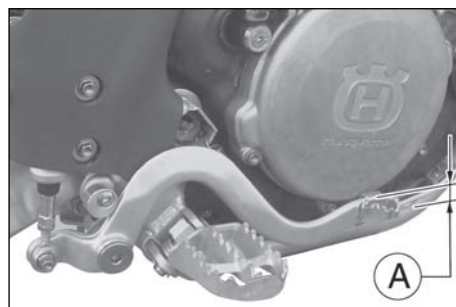
- Die Schraube losdrehen (1);
- Den Nocken (2) drehen, um den Fusshebel zu senken bzw. zu heben;
- nach der Einstellung, die schraube (1) wieder spannen.



Nach dieser Einstellung, muss auch der Leerhub des Pedals eingestellt werden, gemäss der Vorschriften auf Seite 41.

LEERHUBEINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE

Das Pedal der hinteren Bremse muss einen Leerhub (B) von 5 mm. vor dem Anfang der bremsenden Wirkung haben.

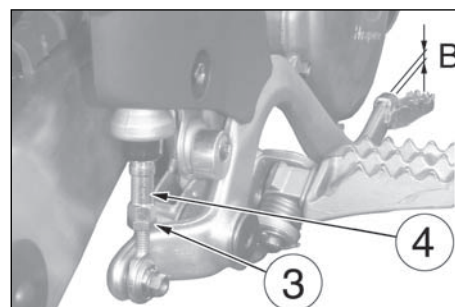
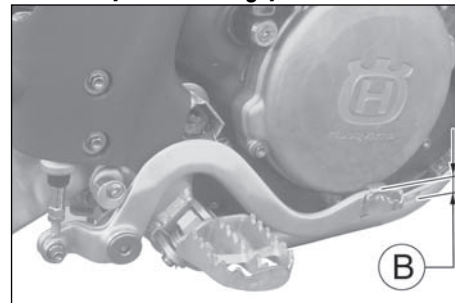


Wenn nicht, mit der Einstellung auf diese Weise vorgehen:

- die Mutter (3) lösen;
- den Pumpensteuerungsstab (4) bewegen, um den Leerhub grösser oder kleiner zu machen;
- nach Ausführung der Operation, die Mutter (3) wieder spannen.

ACHTUNG

Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, dann werden die Bremsbeläge schnell verschleissen, mit der Folge, dass DIE BREMSE



KONTROLLE FLÜSSIGKEITSSTAND

Der Stand (A) soll zwischen den Markierungen des Pumpenbehälter liegen.

STEUERHEBELEINSTELLUNG UND ÖLSTAND DER HYDRAULISCHEN KUPPLUNG PRÜFEN

Der Leerweg (A) Muss Mindestens 3 mm Betragen.

Die Position des Hebels auf der Lenker kann geändert werden, für jede Handgröße.

Um sich dem Drehknopf den Hebel zu nähern, ist er notwendig im Kreise das Register (B) in STUNDENEM Sinn zu schwingen.

Um vom Drehknopf den Hebel zu entfernen, ist er notwendig im Kreise ENTGEGEN DER UHRZEIGERRICHTUNG das Register (B) zu schwingen.

Zur Durchführung des Arbeitsgangs folgendermassen vorgehen:

- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen;

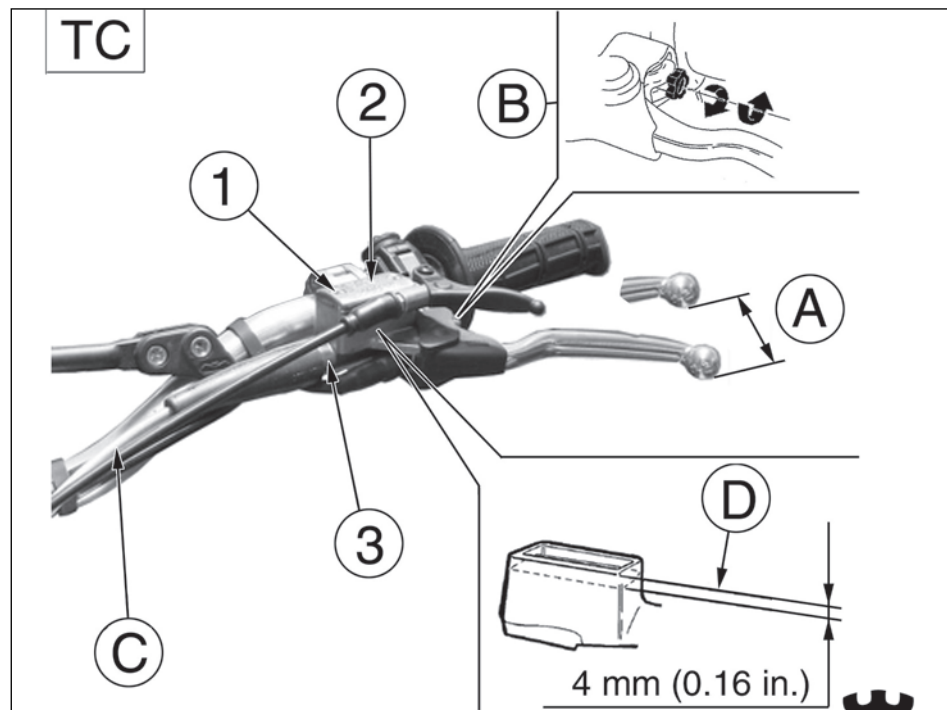
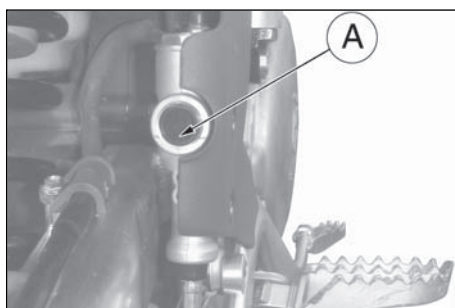
- den Zylinder (3) des Befehles Kupplung waagrecht und prüfen, daß der Stand der Flüssigkeit nicht ist unter 4 mm (0.16 in.) von der höheren Grenze (D) vom Körper der Pumpe;
- wenn notwendig, des flüssig vorgeschriebenen Types hinzufügen (auf der TABELLE VON SCHMIERUNG die zur Seite 10 ist sehen).

WARNHINWEIS *: KEINESFALLS Bremsflüssigkeit Einfüllen.

Zum Anbauen ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (C) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.

DE



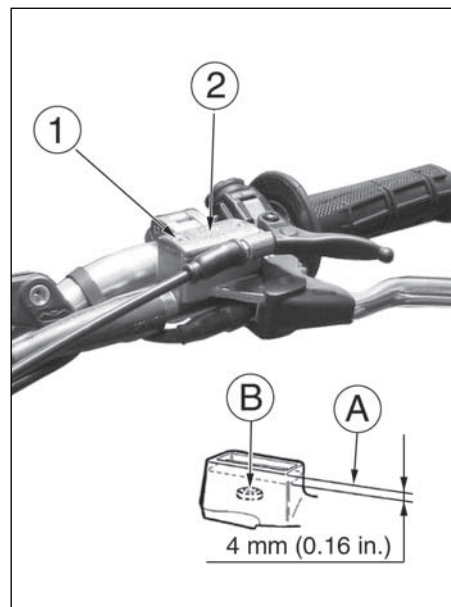
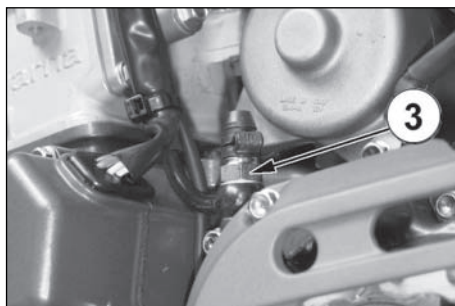
ENTLÜFTEN DER HYDRAULISCHEN KUPPLUNG

Zur Durchführung des Arbeitsgangs folgendermassen vorgehen:

- Dazu Schrauben (1) entfernen und Deckel (2) samt Gummibalg abnehmen;
- Den Entlüftungsnippel (3) entfernen;
- Statt dessen die mit Flüssigkeit (Siehe Seite 10 "SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN").

WARNHINWEIS *: KEINESFALLS Bremsflüssigkeit Einfüllen.

- die Operation fortsetzen bis, vom Loch (B) das auf dem Körper der Pumpe ist, wird die Flüssigkeit nur OHNE Bläschen von Luft ausgehen.



Kontrollieren, daß der Stand der Flüssigkeit nicht ist unter 4 mm es pumpt vom Obergeschoß (A) des Körpers.

EINSTELLUNG DER AUFHAENGUNG IM HINBLICK AUF BESONDERE GEGEBENHEITEN DER RENNSTRECKE

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

HARTES GELÄNDE

Gabel : Weichere Einstellung in Kompression

Stoßdämpfer : Weichere Einstellung in Kompression.

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

SANDIGES GELÄNDE

Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren mit gleichzeitig weicherer Einstellung der Kompression und härterer Einstellung der Ausfederung.

Stoßdämpfer : Härtere Einstellung in Kompression und hauptsächlich in Ausfederung ; außerdem die Federvorladung zum Senken des hinteren Motorradteils betätigen.

SCHLAMMIGES GELÄNDE

Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren.

Stoßdämpfer : Härtere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren ; außerdem die Federvorladung zum Heben des hinteren Motorradteils betätigen.

Der Austausch der Federn auf beiden Federungen ist zum Ausgleich der Gewichtserhöhung des Motorrads wegen des angesammelten Schlammes empfehlenswert.

ANMERKUNG :

Sollte die Gabel zu weich oder zu hart in jeden Einstellungsbedingungen sein, ist der Ölstand des Schaftes zu überprüfen, da er zu hoch oder zu niedrig sein könnte ; dar-

an denken, daß eine größere Ölmenge in der Gabel zu einem häufigeren Luftablaß führt. Falls die Federungen nicht auf die Eichungs-Änderungen ansprechen, sind die Registergruppen zu überprüfen, da sie blockiert sein könnten.



Die Standard-Eichungen und die Einstellverfahren sind auf den folgenden Seiten angegeben ; die auf Anfrage zur Verfügung stehenden Federn, zusammen mit den entsprechenden Vorladungs-Abstandsstücken, sind auf den Seiten 93, 94, 95 aufgeführt.

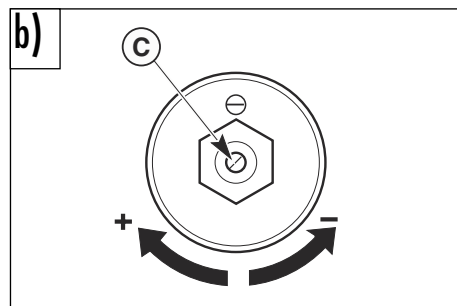
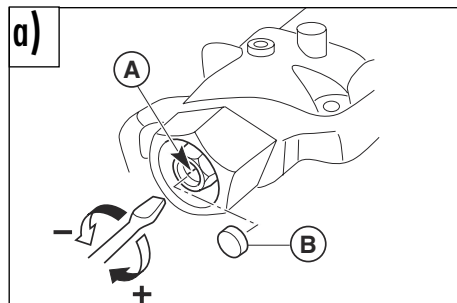
EINSTELLUNG GABEL

a) EINFEDERUNG (unteres Stellglied)

Standardjustierung: -15 Klicks (TC)

Standardjustierung: -12 Klicks (TE-SMR)

Will man die Standardjustierung wiederherstellen, den Stopfen (B) entfernen und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum



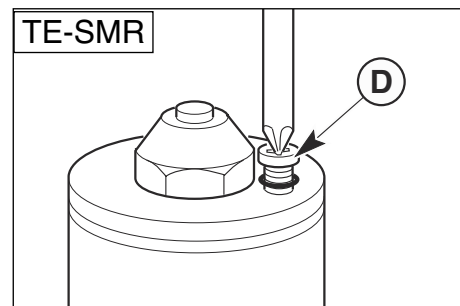
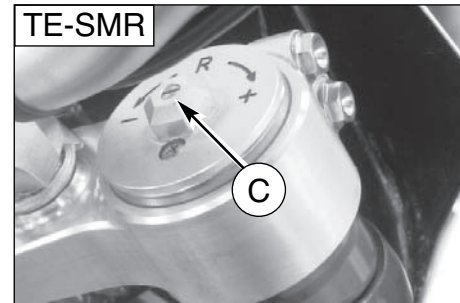
Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

b) AUSFEDERUNG (oberes Stellglied) Standardjustierung: -

Standardjustierung: -15 Klicks (TC)

Standardjustierung: -12 Klicks (TE-SMR)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.



c) LUFTBLASS

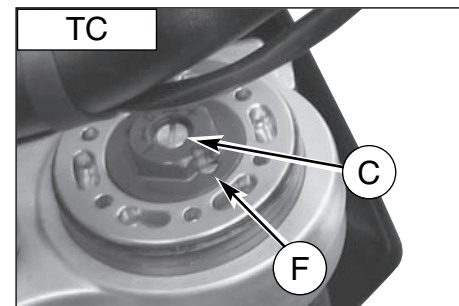
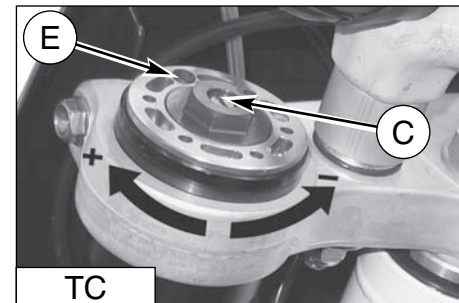
TE-SMR: Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittleren Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schließen.

TC: Das Fahrzeug auf den Hauptständer stellen, die Gabel vollständig ausfahren, die Kappe (E) abnehmen und mit einer Spitze auf das kleine Ventil drücken. Die Kappe wieder anbringen.

ACHTUNG!

NIEMALS die Schraube (F) lockern.

HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnung bzw. Schliessung drehen.



ÖLSTAND GABEL

Für ein korrektes Funktionieren der Gabel ist es notwendig, dass die vorgeschriebene Ölmenge in beiden Beinen vorhanden ist. Zur Kontrolle des Ölstands im Innern der Schäfte ist es erforderlich, diese aus der Gabel zu entfernen und in der folgenden Weise zu verfahren :

- die Kappen der Kraftstäbe entfernen;
- die Feder aus den Gabelstangen herausnehmen und Öl daraus abtropfen lassen;
- Gabel bis zum Hubende bringen;
- der Ölstand soll im Abstand von "A" entsprechend von der oberen Grenze des Kraftstabes liegen.

ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT

- TC: 310 cm³
- TE: 775 cm³
- SMR: 740 cm³

A=100mm (3.94 in.) - SMR

A=120mm (4.72 in.) - TE

NOTA

Neben der serienmässigen Feder mit Federungsindex

K=4,5 N/mm (TE)

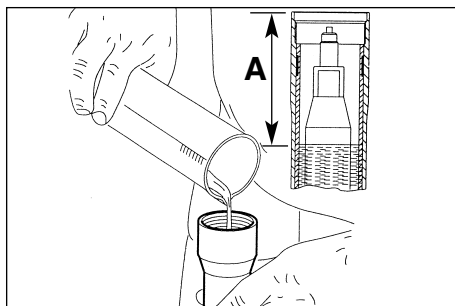
K=4,8 N/mm (TC 250)

K=5 N/mm (TC 450, 510 - SMR)

und entsprechenden Vorspannungs-Distanzstück mit sind härtere oder weichere Federn mit entsprechenden Distanzstücken auf Wunsch lieferbar.

ANMERKUNG

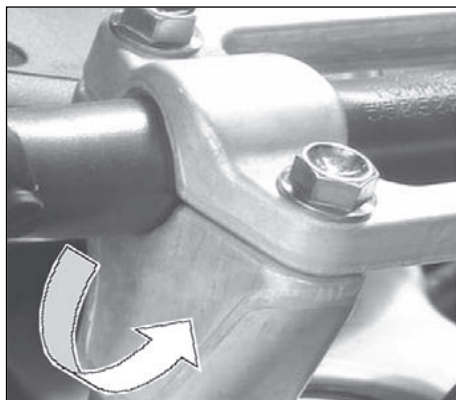
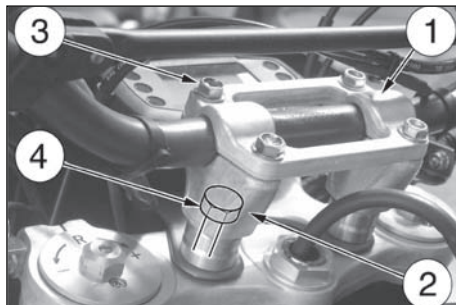
Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.



LENKER POSITION UND HÖHE HÄNDERN

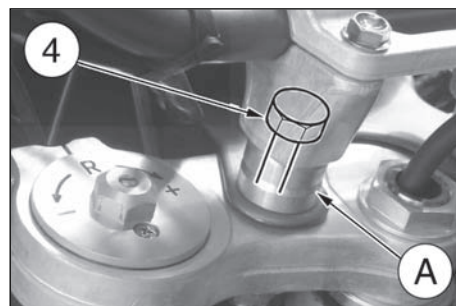
Die Position und die Höhe des Lenkers kann geändert werden, um sich besser an den Erfordernissen von Führung des Motorrads anzupassen.

Um diese Operation vorzunehmen, ist es notwendig die Schrauben (3) die höhere Klemme (1) die Schrauben (4) und die untere Klemme (2) auszusteuern.



a) Lenker position händern

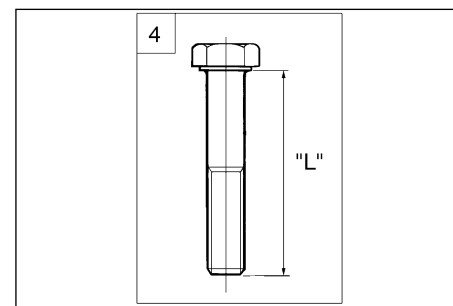
Verlaufen dann zu im Kreise von 180° die untere Klemme (2) schwingen um übrigzulassen oder zurückziehen (10mm - 0.04in.) die Position des Lenkers in Beziehung zu jener Initiale.



b) Lenker höhe händern

Entfernen das unteren Distanzstück (A) und ersetzen die Schraube (4) mit einem von Länge L=65 mm

Die Remontage zu 2,75-3,05 kgm die Schrauben (3) verschließend, ausführen (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) und die Schrauben (4) zu 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).



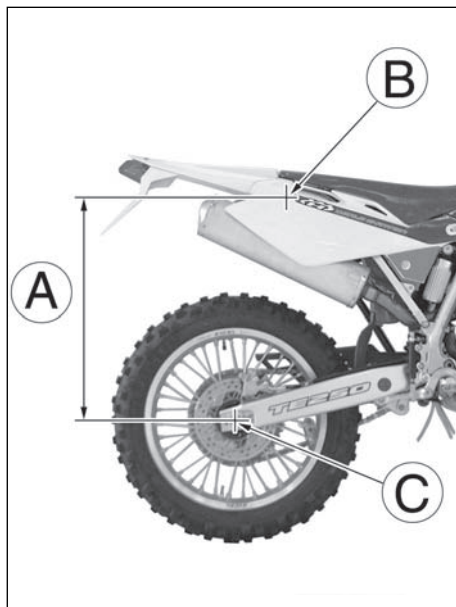
EINSTELLUNG STOSSDAEMPFER

Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.

Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:

1. Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.
2. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.

B: Paneel-Befestigungsschrauben-Achse
C: Hintere Radzapfen-Achse



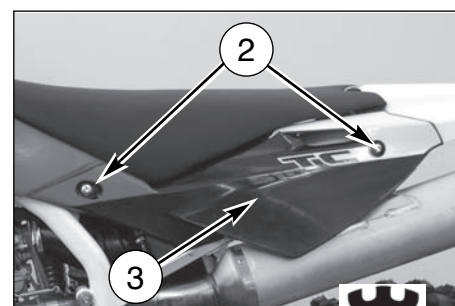
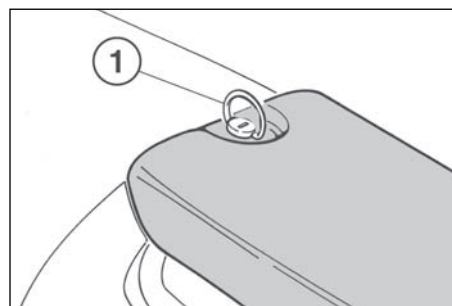
4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.
Bei kaltem Stossdaempfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stossdaempfer von 95 mm.
5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichen, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen (Gehen sie wie folgt vor).

ACHTUNG * : Niemals den Stoßdämpfer ausbauen, da er Gas unter Druck enthält. Wegen größerer Eingriffe sich mit dem Husqvarna-Händler in Verbindung setzen.

EINSTELLUNG VORSpanNUNG STOSSDAEMPFERFEDER

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

1. Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungzapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen; die Schrauben (2) lösen und den Rechten Streifen (3) abnehmen.



2. Die Gegenutmutter (1) und die Einstellutmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
3. Die Gegenutmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.
4. Die Einstellutmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.
5. Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegenutmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nmuttern: 5 kgm).
6. Wieder zusammensetzen: den Rechten Streifen und den Sattel.

ACHTUNG * : Darauf achten, daß das warme Auspuffrohr beim Einstellen des Stoßdämpfers nicht berührt wird.

EINSTELLUNG HYDRAULIKBREMSE STOSSDAEMPFER

Der Stossdaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.

A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:

1) Niedrige Dampfungsgeschwindigkeit:

- 15 Klicks (± 2 Klicks)

(Einstellschraube 4)

2) Hohe Dampfungsgeschwindigkeit:

- 15 Klicks (± 2 Klicks)

(Einstellschraube 6)

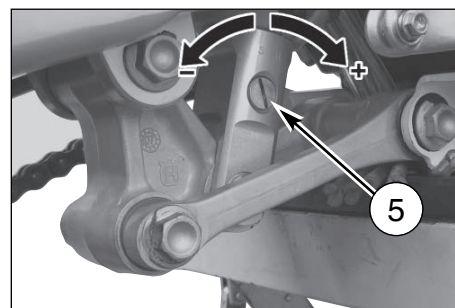
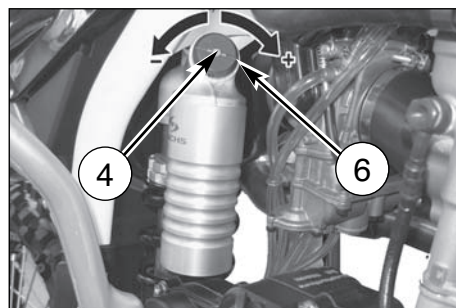
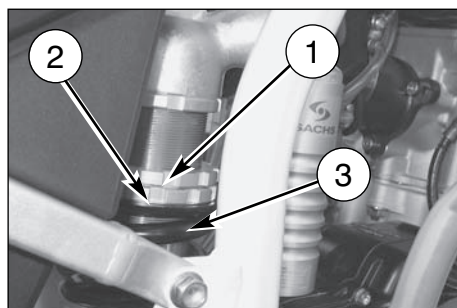
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraube (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt.

Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in umgekehrter Richtung drehen.

B) AUSFEDERUNG - Standardjustierung:

- 18 Klicks (± 2 Klicks)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in umgekehrter Richtung drehen.



KETTENEINSTELLUNG

Die Kette muss in Übereinstimmung mit der "Wartungstabelle" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden; das aus Sicherheitsgründen und zur Verhütung eines übermäßigen Verschleißes. Wenn die Kette übermäßig verschleisst oder sich als schlecht eingestellt erweist, das heisst, wenn sie locker ist oder übermäßig straff, kann sie von dem Kranz abspringen oder zerreißen.

Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt. (Bild A) .

Schnelleinstellung (Bild B).

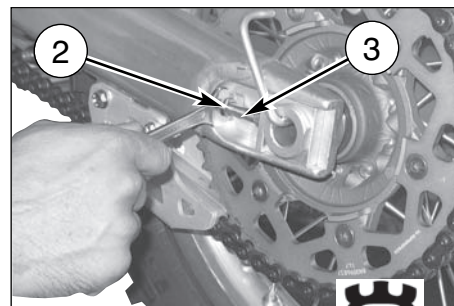
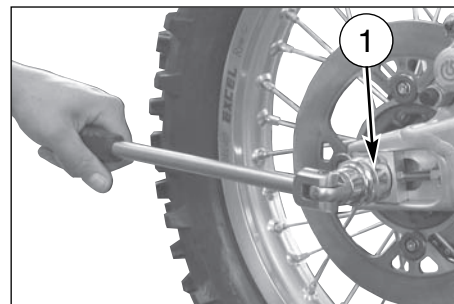
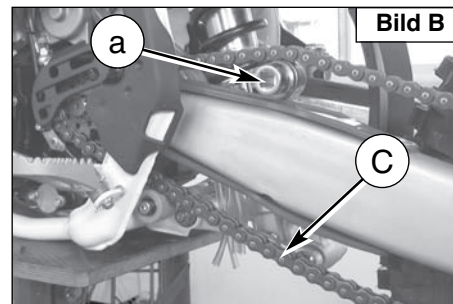
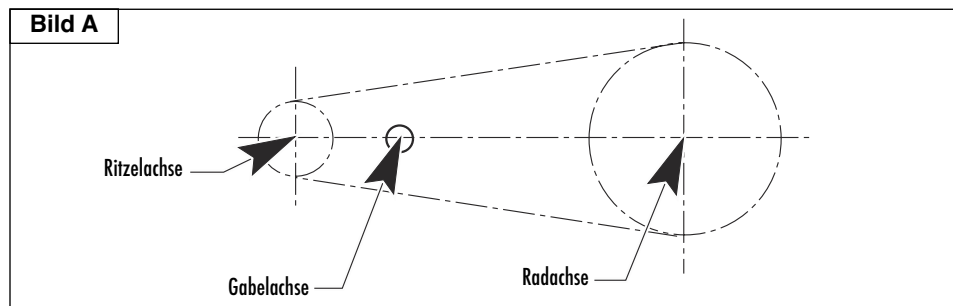
An der in der Abbildung gezeigten Stelle ein Buchse (a) mit einem Durchmesser von 35 mm einsetzen (oder alternativ einen Abstandhalter mit gleichen Abmessungen) und prüfen, ob der untere Kettenbereich (C) leicht gespannt ist.

Andernfalls wie folgt vorgehen:

- Auf der rechten Seite mit einem 27 mm-Steckschlüssel die Befestigungsmutter (1) der Radachse lösen.
- Die Kontermuttern (2) an beiden Kettenspannern mit einem 12 mm-Schlüssel lösen, und die Schraube (3) soweit verstellen, bis die richtige Spannung erhalten ist.
- Nach der Einstellung die Kontermuttern (2) und die Radachsmutter (1) wieder festziehen.

Nach der Einstellung immer die Radausrichtung kontrollieren.

A = 0±2 mm (0±0.08 in.)



KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

- die Kette mittels der Einstellschrauben komplett straffziehen;
- 20 Glieder der Kette kennzeichnen;
- den Abstand "A" zwischen dem Zentrum des 1 Zapfens und dem des 21 messen.

STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
317,5 mm	323 mm

Etwaige Schaeden oder etwaigen Verschleiss des Ritzels kontrollieren. Ist der Ritzel verschlissen, wie auf der Abbildung gezeigt, muss er ausgewechselt werden.

Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zaehne des hinteren Kranzes zu ueberpruefen. In der Abbildung sind die Zaehne mit normalem und unzulässigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulässigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser auszutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

ACHTUNG * : Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.

Anmerkung * : Bei Vorhandensein von schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kranz, Ritzel und Kette lagern, eine weitere Spannung der Kette. Die Benutzung des Motorrads auf schlammigen Geländen erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und hinterem Kranz erheblich.

KETTEN-SCHMIERUNG

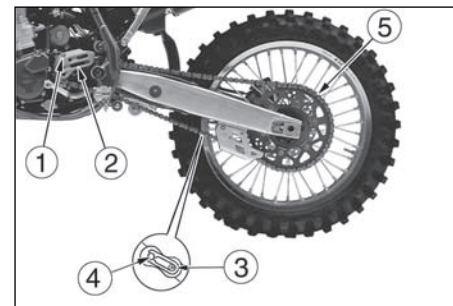
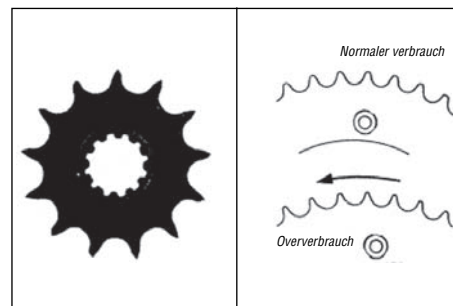
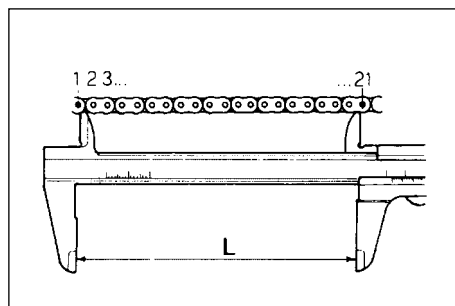
Die Kette unter Einhaltung der folgenden Anweisungen schmieren.

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

Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen :

- 1- Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.
Abnehmen: die Schrauben (1), der Schutz (2) vom Ritzel, das Clip (3), die Verbindung (4) und das Treibkette (5) entfernen;
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch.



- 2- Überprüfen, daß die Kette nicht abgenutzt oder beschädigt ist. Die Kette immer gemäß der Tabelle der periodischen Wartung austauschen oder falls die Rollen oder die Glieder beschädigt sind.
- 3- Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.
- 4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.

Waschen der Ketten ohne OR-Ringe

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

Waschen der Kette mit OR-Ringen

Mit Petroleum, Naphtha oder Paraffinöl waschen, kein Benzin, Trichloräthylen oder Lösemittel benutzen, um die OR-Ringe nicht zu beschädigen. In Alternative spezifische Spray für Ketten mit OR-Ringen benutzen.

Schmierung der Kette ohne OR-Ringe

Nach dem Trocknen die Kette, falls möglich, in ein spezifisches Molybdändisulfid -Schmiermittel oder in Motoröl hoher Viskosität, erwärmt zur Flüssigerhaltung des Öls, tauchen.

Schmierung der Kette mit OR-Ringen

Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummitteile (OR) innen und außen mit Motoröl - Viskosität SAE 80-90 - schmieren.

- 5- Ist die Kette geschnitten, diese mit Hilfe der Verbindung montieren.
- 6- Die Verbindungsklammer derart (a) montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt (unteres Bild).

Anmerkung * : Aus Sicherheitsgründen ist die Verbindung der kritischere Teil der Übertragungskette. Die Verbindungen sind wiederverwendbar, wenn sie in einwandfreiem Zustand sind, auch wenn es empfehlenswert ist, beim Wiedereinbau der Kette eine neue zu montieren.

- 7- Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite 49. beschrieben.

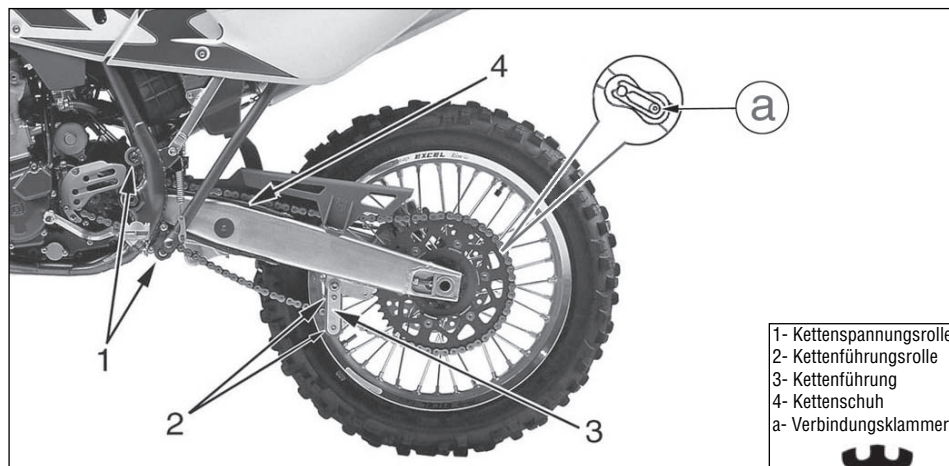
WARNHINWEIS : Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh

Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

WARNHINWEIS * : Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.

DE



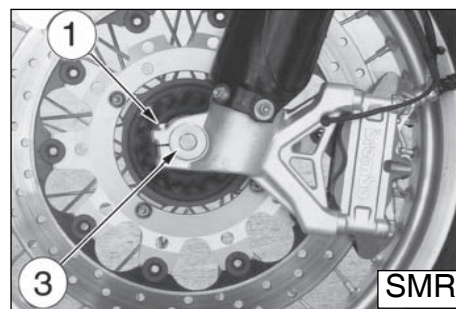
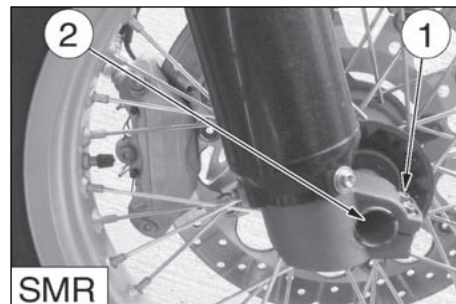
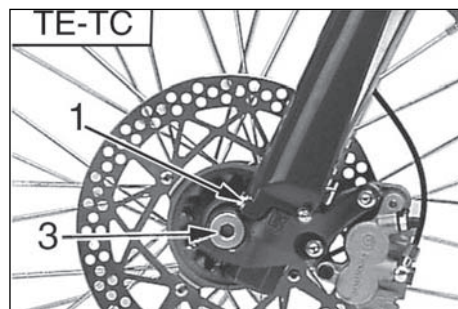
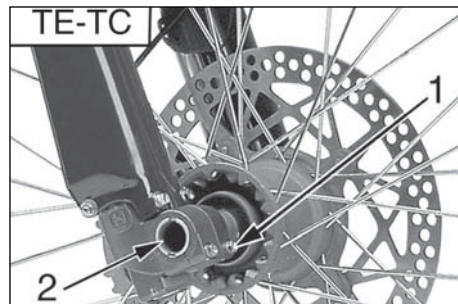
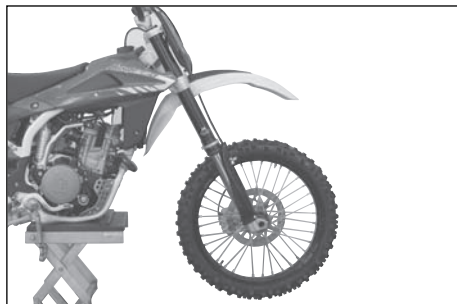
Abnehmen des Vorderrads

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.

SMR: den Bremsattel abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben(A).

Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.

Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.



ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden. Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

ZUSAMMENBAU DES VORDERRADS

Das Distanzstück, linke Seite, auf der Radnabe des Rades montieren.

TE-TC: Das Rad in der Weise zwischen die zwei Gabelhülsen einsetzen, dass sich die Scheibenbremse in den Sattel einfügt.

SMR: Das Rad in der Weise zwischen die zwei Gabelhülsen einsetzen.

Auf der rechten Seite den Radbolzen (2), der bereits geschmiert wurde, einführen und bis zum Anschlag auf dem linken Gabelzinken einschlagen; während dieses Vorganges, sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (3) auf der linken Seite der Gabel anschrauben OHNE festziehen. Nunmehr

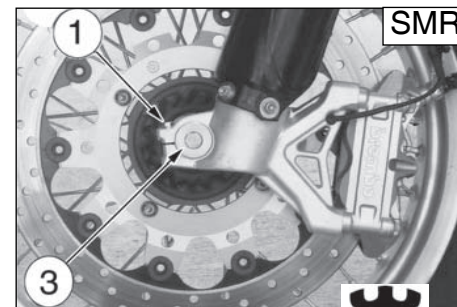
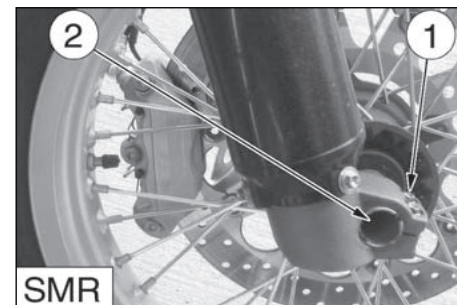
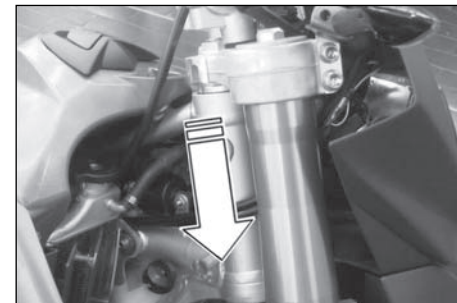
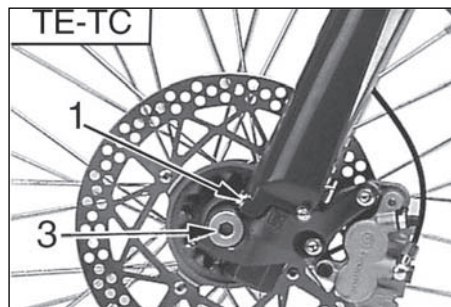
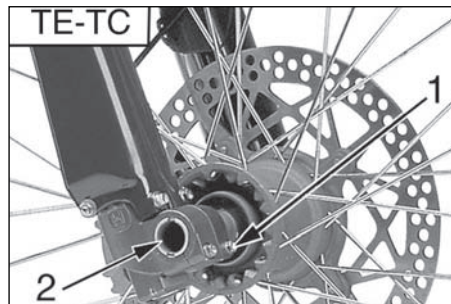
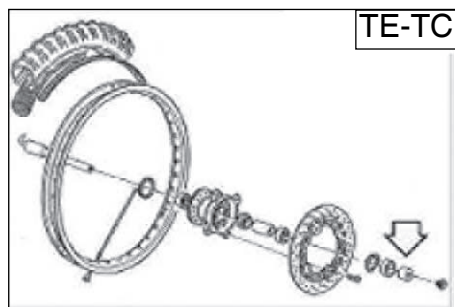
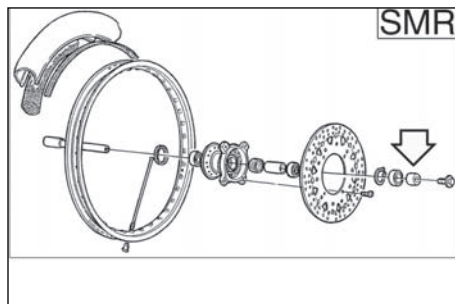
etwas pumpen und die Lenkstange nach unten drücken, bis eine fachgerechte Fluchtung der Gabelschäfte erreicht ist.

Stoppen: die Schrauben (1) auf der rechten Gabelhülse (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), die Schraube (3) auf die linke Seite (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) und die Schrauben (1) auf der linken Gabelhülse (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb).

Prüfen, ob die Bremsscheibe zwischen den Bremsbelägen des Festsattels ohne Widerstände dreht.

ANMERKUNG

Hebel soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe.



ABNEHMEN DES HINTERRADS

Die Mutter (1) des Radbolzen (3) und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettenspannwert nach dem Wiederausammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.

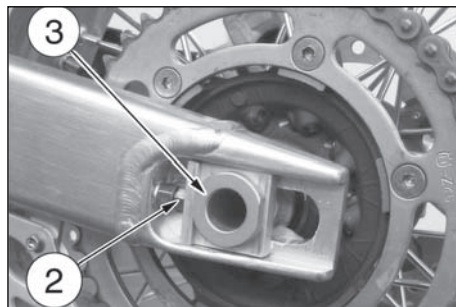
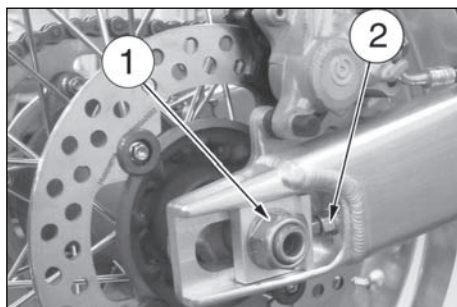
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.

Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Pedal soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe



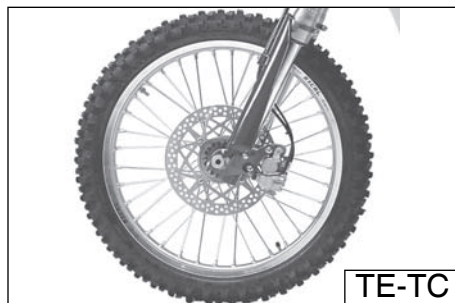
REIFEN

Die Reifen sollen immer mit dem richtigen auf Seite 39 angegebenen Druck aufgeblasen werden.

Ist der Verschleiss hoeher als die in der folgenden Tabelle angegebenen Werte, müssen die Reifen ersetzt werden.

MIN. LAUFBAHNHÖHE

VORN	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)
HINTEN	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)



BREMSEN

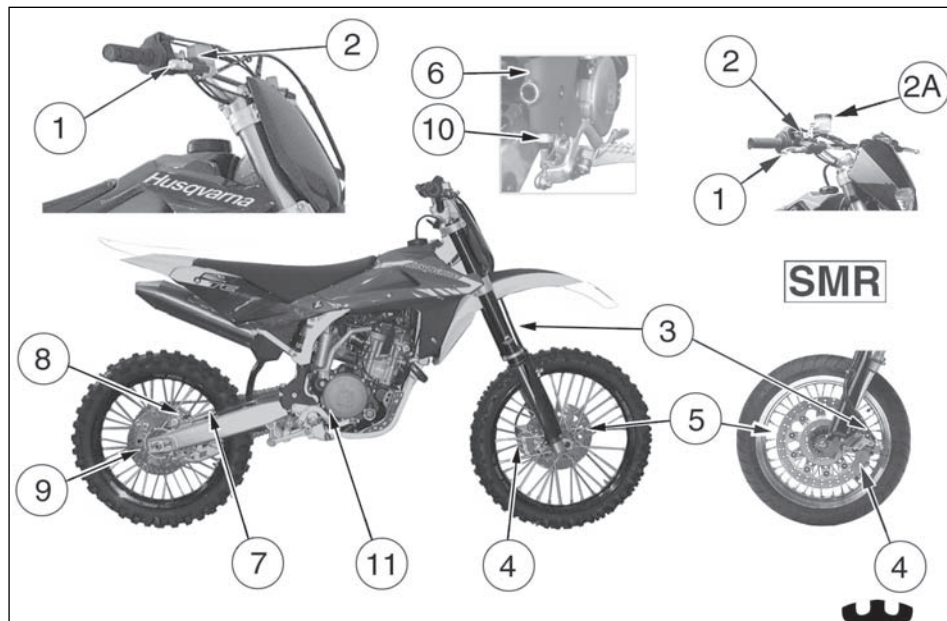
Hauptbestandteile sind:

- die Bremspumpe mit dazugehoerigem Hebel (vorderseitig) oder Fusshebel (hinterseitig), die Leitunge, die Zange und die Scheibe.

LEGENDE

1. Steuerhebel vordere Bremse
2. Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter (TE, TC)
2. Vordere Bremspumpe (SMR)
- 2A. Ölbehälter (SMR)
3. Vorderer Schlauch

4. Vorderer Bremszange
5. Vorderer Brems Scheibe
6. Hinterer Bremsölbehälter
7. Hinterer Schlauch
8. Hinterer Bremszange
9. Hinterer Brems Scheibe
10. Hinterer Bremspumpe
11. Bedienungspedal hintere Bremse



DEMONTIERUNG BREMSBELAEGE

- Die Feder (1) zu wegnehmen.
- Die Bolzen (2) zu abnieten.
- Die Bremsbeläge zu wegnehmen.

ACHTUNG!

Bremshebel oder -fusshebel bei Demontierung der Beläge nicht betätigen.

VERSCHLEISSBREMSBELAEGE (TE-TC)

Bremsbeläge auf Verschleiss prüfen.

Betriebsgrenze "A": 3,8 mm.

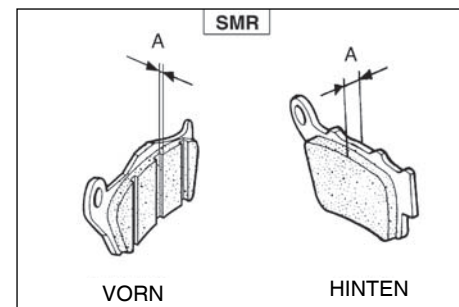
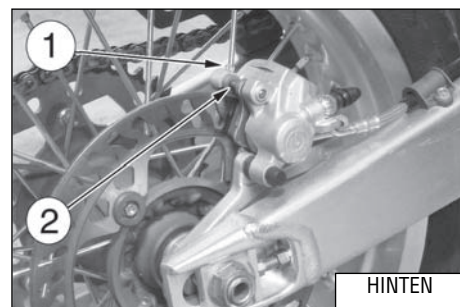
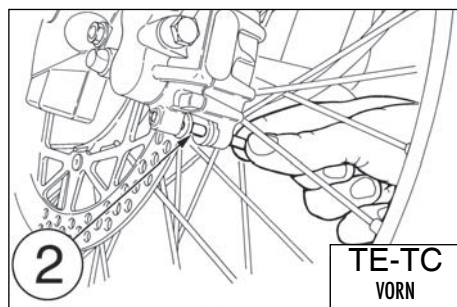
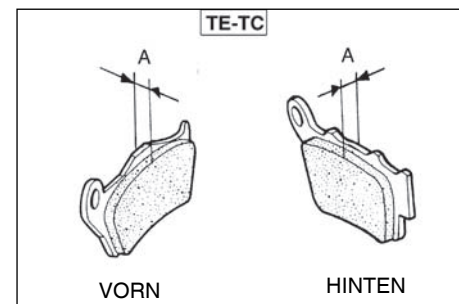
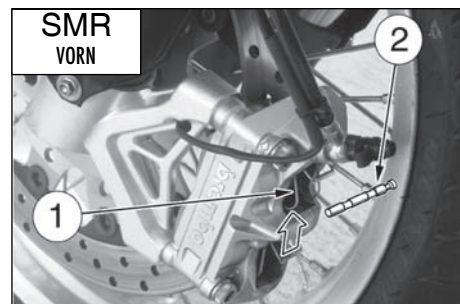
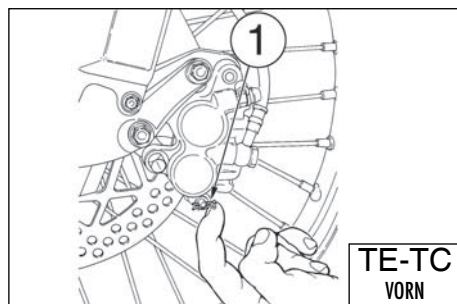
Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbeläge paarweise ersetzen.

VERSCHLEISSBREMSBELAEGE (SMR)

a) Vorn darf die Dicke "A" nicht unter jener liegen, die auf den Verschleißkontrollkerben hervorgehoben ist;

b) Hinten darf die Dicke "A" nicht geringer als 3,8 mm. sein.

Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbeläge paarweise ersetzen.

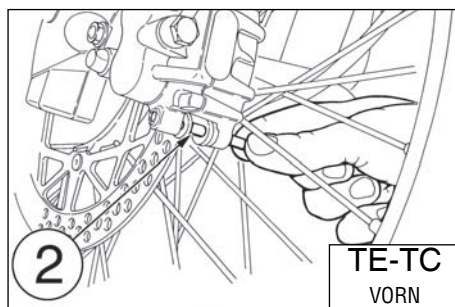
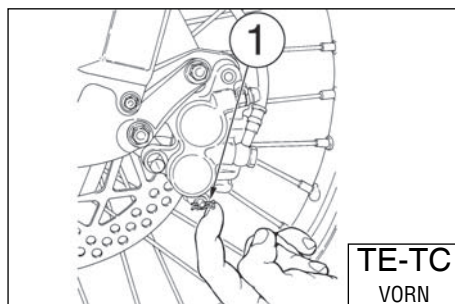


REINIGUNG BREMSBELAEGE

Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsflüssigkeit oder Öl auf den Belägen oder auf den Scheiben gibt. Beläge und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Flüssigkeit oder Öl mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmöglich ist, Beläge ersetzen.

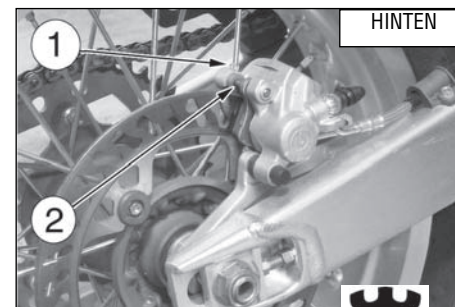
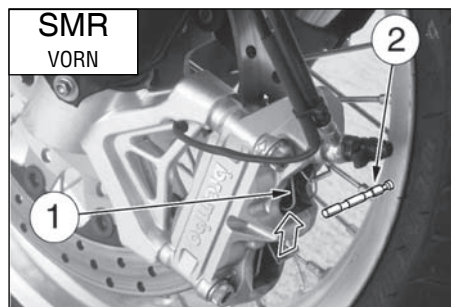
MONTAGE BREMSBELAEGE

- Die neuen Bremsbeläge montieren.
- Die zwei Zapfen (2) und die Feder (1) wiederanbringen.



ACHTUNG!

Motorrad erst fahren, wenn der Bremshebel oder -fusshebel vollständig wirksam sind. Hebel oder Fusshebel soweit pumpen, bis die Beläge die Scheiben berühren. Beim ersten Versuch mit dem Hebel oder mit dem Fusshebel wird die Bremse unwirksam sein.



VERSCLEISS BREMSSCHEIBEN

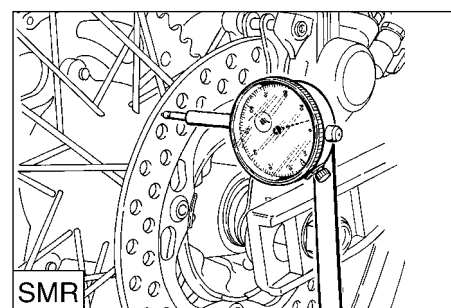
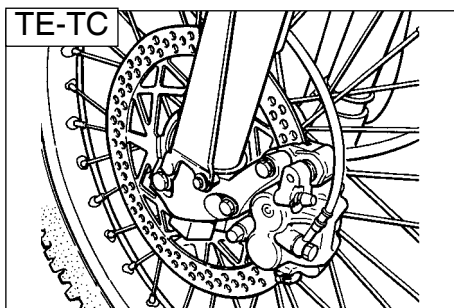
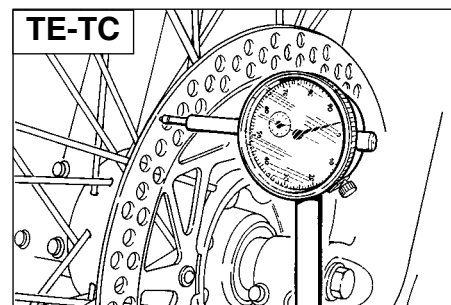
Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen.

Scheibendicke

SCHEIBE	STANDARD	BETRIEBS- GRENZE
Vorderrad (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Vorderrad (SMR)	5 mm	4,5 mm
Hinterrad	4 mm	3,5 mm

SCHEIBENFLATERN

Scheibenflattern messen. Betriebsgrenze fuer beide Scheiben: 0,15 mm. Bei Ueberschreitung der Verschleissgrenze Scheiben ersetzen.



SCHEIBENREINIGUNG

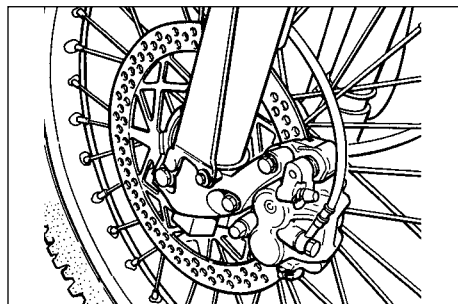
Eine niedrigere Bremswirkung kann mit elspuren auf der Scheibe zusammenhaengen. Oel oder Fett auf der Scheibe koennen mit Hilfe eines leichtentzuendlichen Loesungsmittel wie Azeton oder aehnliche gereinigt werden.

FLUESSIGKEITSWECHSEL

Die Bremsfluessigkeit kontrollieren und gemaess Wartungstabelle oder, falls sie schmutzig oder waessrig ist, ersetzen. Fluessigkeit nicht unter Regen oder mit starkem Wind wechseln.

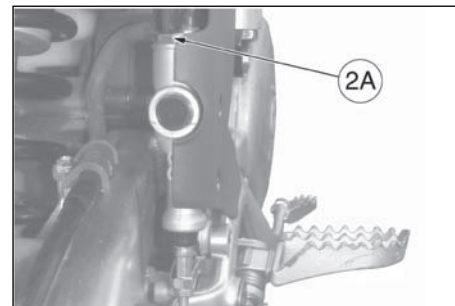
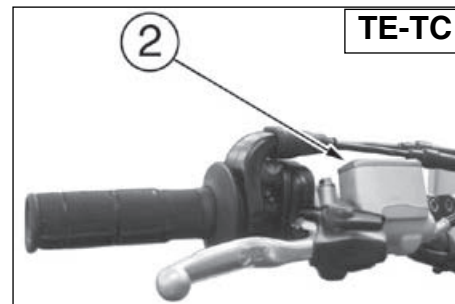
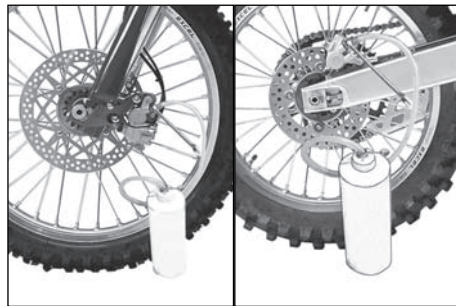
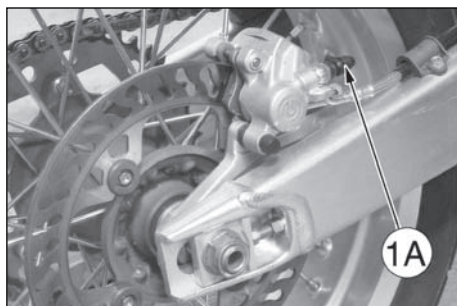
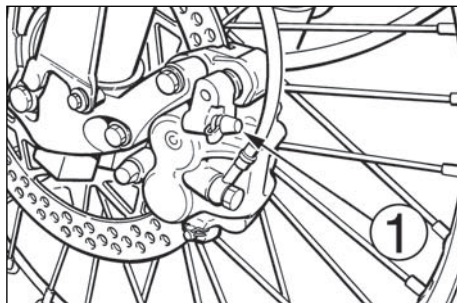
ACHTUNG!

- * **Nur Fluessigkeit aus versiegelten Gebinden verwenden (DOT 4). Schon gebrauchte Fluessigkeit nie verwenden.**
- * **Verschmutzungen wie Schmutz, Wasser, usw. sollen nicht in den Behaelter gelangen.**
- * **Fluessigkeit sorgfaeltig handhaben, um lackierte Teile nicht zu beschaedigen.**
- * **Fluessigkeit zwei verschiedener Marken nicht mischen. Das haette eine Senkung des Kochpunktes als Folge mit darauffolgendem Unwirksamwerden der Bremse und Beschaedigung der Gummiteile.**



Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorgehen:

- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Röhrende in einen Behälter einführen.
- Pumpendeckel (2) oder (2A: Schlüssel von 21 mm) und Gummibalg entfernen.
- Das Ablaßventil auf der Zange öffnen.

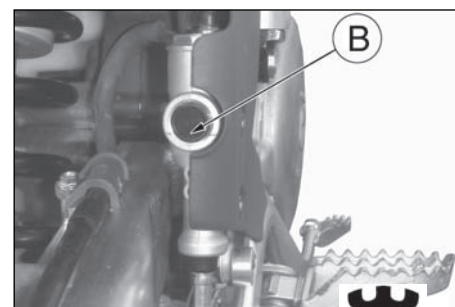
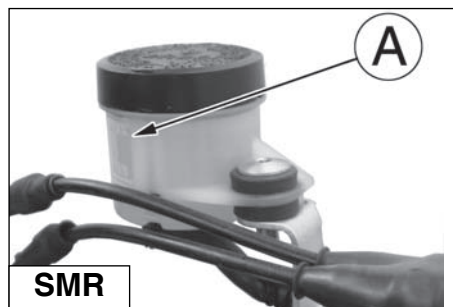
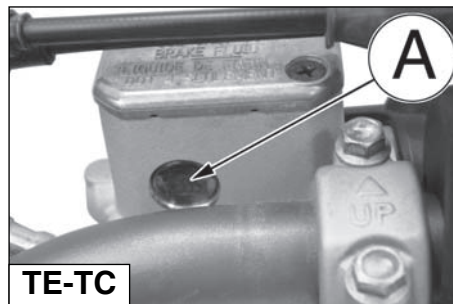
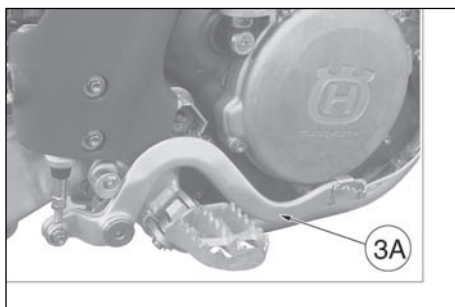
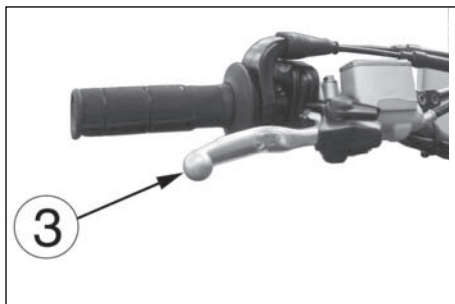


- Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Flüssigkeit vollständig abfließen zu lassen.
- Entleerungsventil schliessen und Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen.
- Entleerungsventil öffnen, Hebel oder Fusshebel betätigen, Ventil bei noch gedrücktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lueften .
- Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollständig voll ist und die Flüssigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.

- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen (Seite 60).

Nach dem Ersatz des Bremsflüssigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen wie es wird zu den Seiten beschrieben 62 und 65.

DE

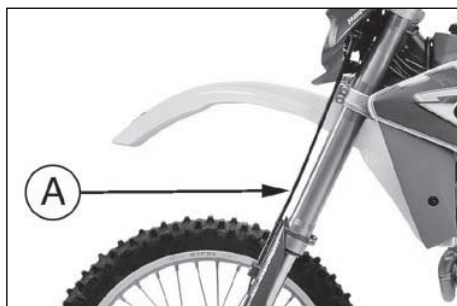


ACHTUNG!

Die Bremsflüssigkeit greift lackierte Oberflächen schnell an; eventuelle Spuren sofort beseitigen.

*** Die Bremsflüssigkeit kann reizen; Berührung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Berührung, die betreffenden Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Augen handelt, einen Arzt holen.**

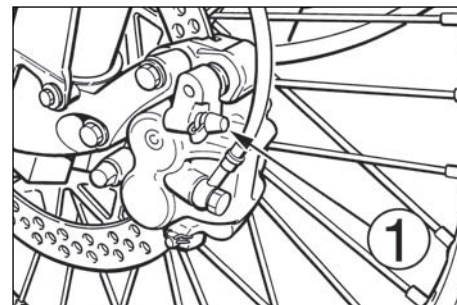
Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.

**ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE (TE, TC)**

Der Ablauf der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitswechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.

Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- Die Gummikappe (1) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Ablaufventil anbringen und das andere Röhrrende in einen Behälter einführen (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrrende ständig in der Flüssigkeit eingetaucht ist).



- Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen.
- Das Ablassventil öffnen und wiederholt den Hebel (3) betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrchen bemerkt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel (2) zusammensetzen.

ACHTUNG!

Bei der Entleerung soll der Flüssigkeitsstand im Behälter nie die min. Markierung unterschreiten.

Drehmoment des Entleerungsventils $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$).



Die Bremsflüssigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten.



Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablaßvorgang erleichtert wird.

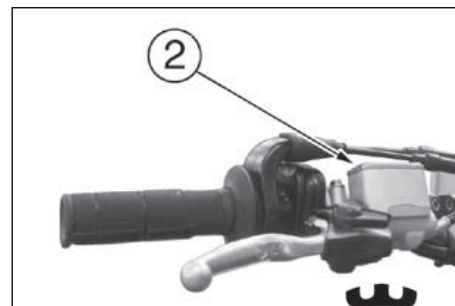
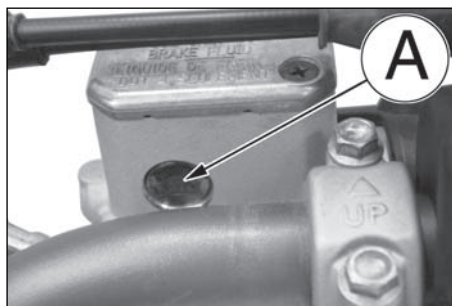
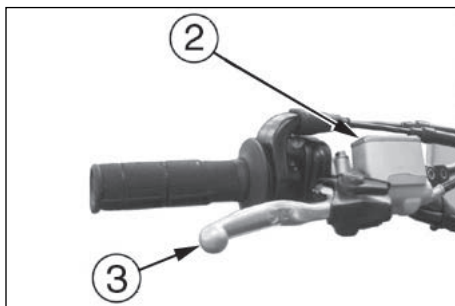


Falls das Motorrad während eines Wettrennens Stürzungen unterliegt, oder nach Werkstatt-Reparaturen Elastizität des Bremshebelhubs mit nachfolgendem Mangel der Bremstätigkeit aufweisen sollte, ist es zweckmäßig, den Ablass des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen.



Der Ablass beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.

DE



ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE (SMR)

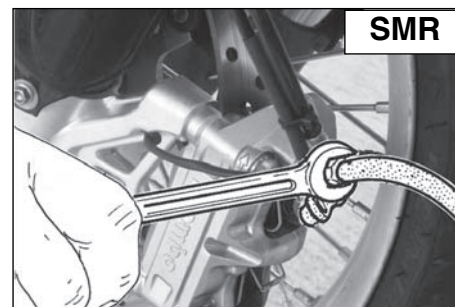
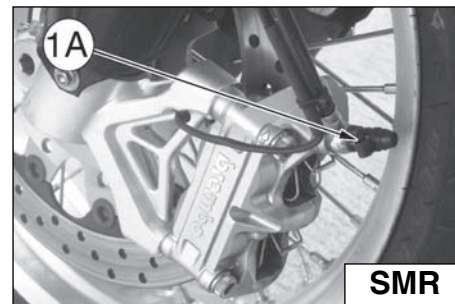
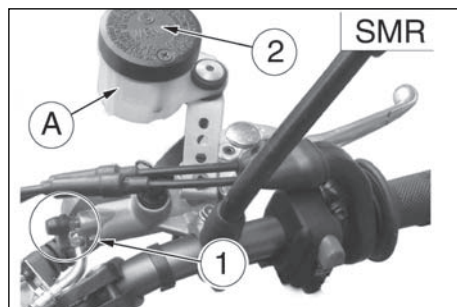
Der Ablass der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitswechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.

In der vorderen Bremsanlage, der Ablass muß dann Premiere auf die Steuerung auf der Lenker auf die Zange geschehen: die Operationen, von vornehmen, sind die derselbe. Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.

- Ein durchsichtiges Kunststoffrohrchen an das Ablassventil anbringen und das andere Röhrende in einen Behälter einführen (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrende ständig in der Flüssigkeit eingetaucht ist).
- Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behälter mit frischer flüssigkeit füllen.

- Das Ablassventil öffnen und wiederholt den Hebel betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhren bemerkt: jetzt das Ablassventil schließen.



- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.

ACHTUNG!

Bei der Entleerung soll der Flüssigkeitsstand im Behälter nie die min. Markierung unterschreiten. Drehmoment des Entleerungsventils $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$).



Die Bremsflüssigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten.



Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablaßvorgang erleichtert wird.



Falls das Motorrad während eines Wettrennens Stürzungen unterliegt, oder nach Werkstatt-Reparaturen Elastizität des Bremshebelhubs mit nachfolgendem Mangel der Bremstätigkeit aufweisen sollte, ist es zweckmäßig, den Abfluß des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen.



Der Abfluß beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.

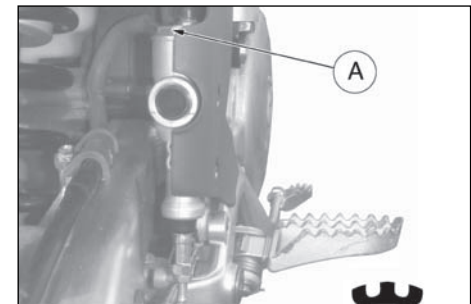
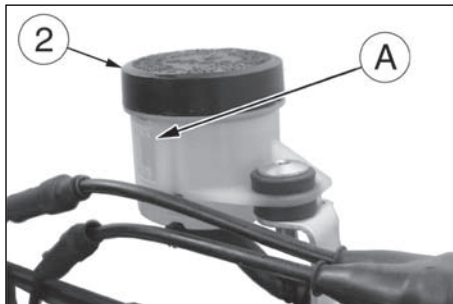
ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden dann Flüssigkeitwechsel oder wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Behältersdeckel (A) (Schlüssel von 21 mm) und Membran herausnehmen; Behälter mit frischer Flüssigkeit (DOT 4) füllen.

DE



- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil (1) anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.

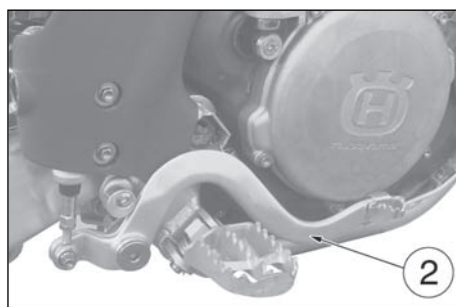
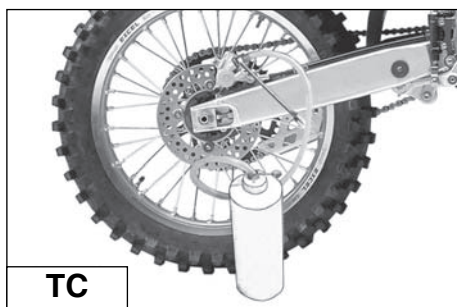
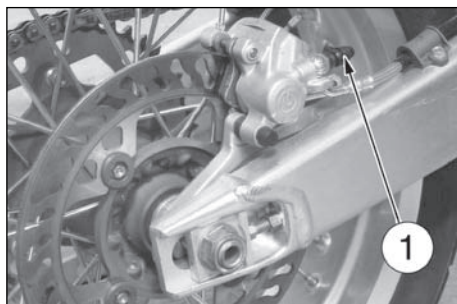
- Fusshebel (2) vollstaendig druecken.
- Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfliessen lassen (Am Anfang fliesst nur Luft ab); danach Ventil ein wenig schliessen.
- Fusshebel lueften und ein wenig warten, bevor die Operation zu wiederholen, bis nur Fluessigkeit aus dem Rohr abfliesst.

- Entleerungsventil anziehen und dabei angegebenes Drehmoment beachten; bevor den Deckel (1) zu montieren, Fluessigkeitsstand (B) im Behaelter kontrollieren.

Ist die Entleerung korrekt durchgefuehrt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

BEMERKUNGEN

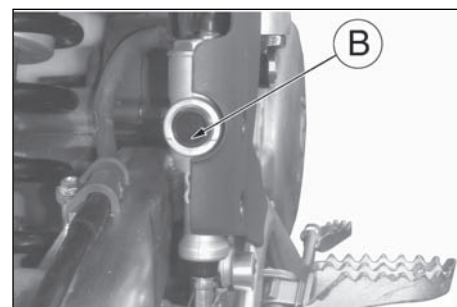
Wenn der Hebel- oder Fusshebelhub nach einem Sturz im Wettfahren oder nach einer Reparatur elastisch wird mit darauffolgender niedriger Bremswirkung, soll die Anlage wie oben beschrieben entleert werden.



ACHTUNG!

Bei der Entleerung soll der Fluessigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.

Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



AUSPUFFDÄMPFER

Der Dämpfer vermindert das Geräusch des Auspuffs, ist aber auch integrierender Teil der Auspuffanlage und als solcher beeinflussen seine Zustände die Leistungen des Motorrads. Die bemerkenswerte Erhöhung des Auspuff-Geräuschs ist ein Zeichen des Verfalls des schalldämpfenden Materials auf dem gelochtem Rohr im Innern des Dämpfers.

WARNHINWEIS* : Das schalldämpfende Material bei jedem Wettrennen überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

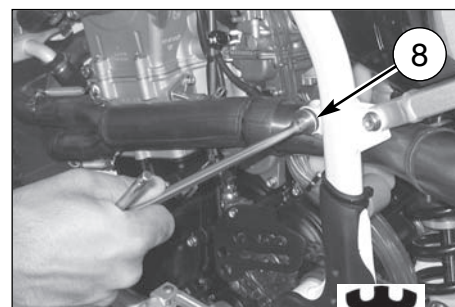
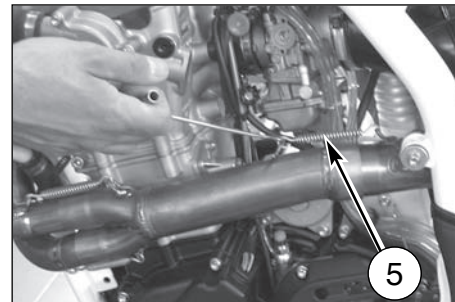
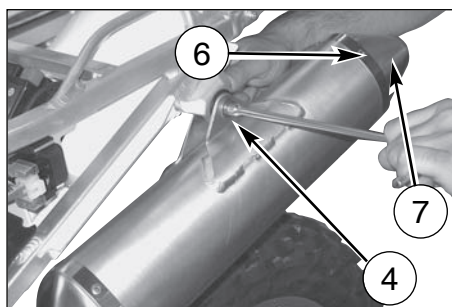
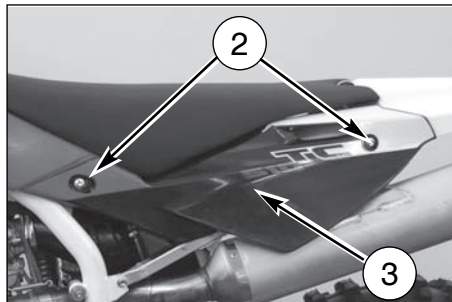
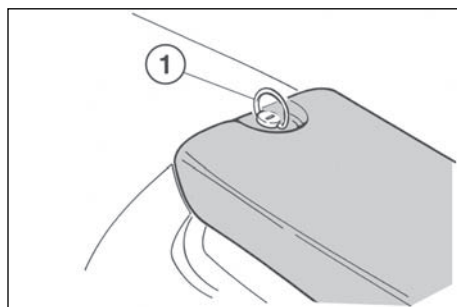
AUSTAUSCH DES SCHALLDÄMPFENDEN DÄMPFERMATERIALS

Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungzapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abnehmen; die Schrauben (2) lösen und den Linken Streifen (3) abnehmen. Mit einem 8 mm T-Schlüssel außen und einem 10 mm Schlüssel innen die Befestigungsschraube (4) des Schalldämpfers entfernen. Die Feder (5) entfernen und mit einem 8 mm T-Schlüssel die Schraube (8) abschrauben und dann den Schalldämpfer herausziehen. Die sechs hinteren Nieten (6), die Schelle und das Auspuff-Endstück abnehmen (7).

Dan innere Rohr abziehen und den Austausch des schalldämpfenden Materials durchführen. Wieder zusammensetzen: den Rechten Streifen und den Sattel.

ANMERKUNG * : Falls es schwierig sein sollte, den Dämpfer auszubauen, mit einem Gummi- oder Kunststoffhammer leicht gegen diesen klopfen.

DE



VERSCHLEISSGRENZE**BEMERKUNG**

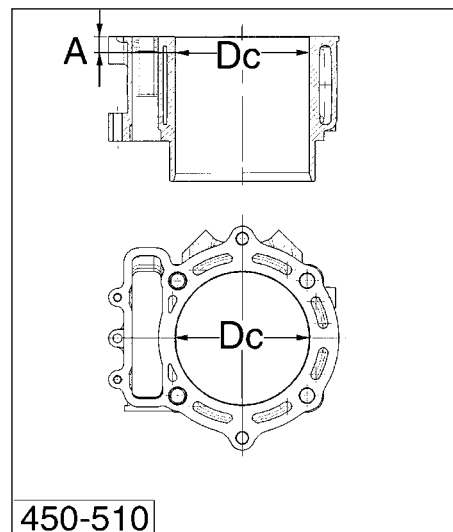
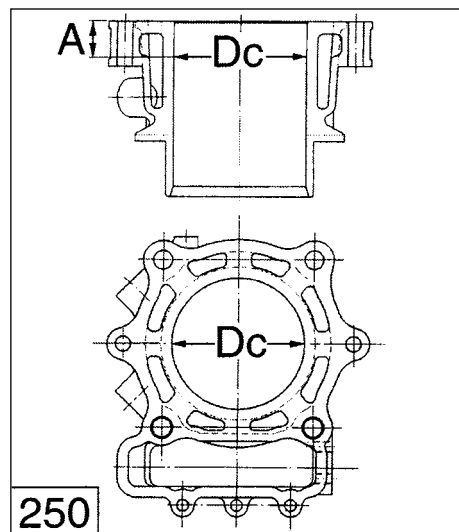
Dieser Abschnitt beschreibt die wichtigsten Kontrollen, die anlässlich der Ueberholung des Motors und einiger Rahmenteile vorzunehmen sind.

Genauere Auskuenfte, sowie Montage- und Demontageanleitungen, werden in Bedienungshandbuch Husqvarna geschildert.

PAARUNG ZYLINDER-KOLBEN

Die Baugruppe Zylinder-Kolben kommt bereits gepaart zur Auslieferung; bei unbeabsichtigtem Vertauschen der Zylinder und Kolben sind die betreffenden Durchmesser wie folgt zu bestimmen:

a) Zylinderdurchmesser (Dc) Den Innenmikromesser mit Hilfe einer Innenmikrometerschraube am Abstand "A" 20 mm (250) oder 10 mm (450-510) von der Spitze messen.

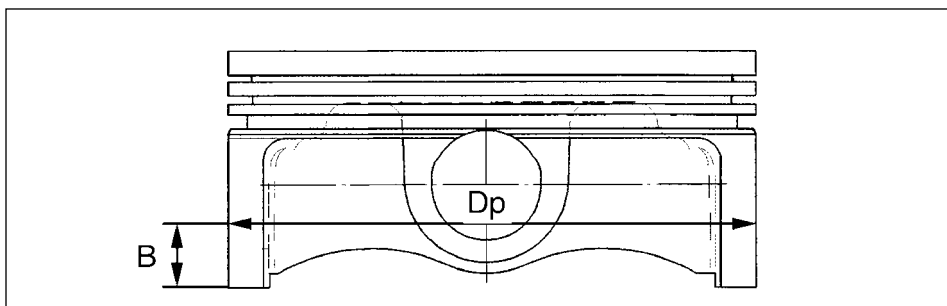


b) Kolbendurchmesser (Dp)

Den Kolbendurchmesser an einem Abstand "B" 6 mm (TE-TC 250), 9 mm (TC 450-510), 10 mm (TE-SMR 450) oder 11 mm (TE-SMR 510) von der Grundlage.

SPIEL	ZULÄSSIGER GRENZWERT
250: 0,020÷0,046 mm 250: 0.00079÷0.00181 in.	250: 0,10 mm 250: 0.004 in.
450-510: 0,025÷0,055 mm 450-510: 0.0010÷0.00216 in.	450-510: 0,12 mm 450-510: 0.0047 in.

DE



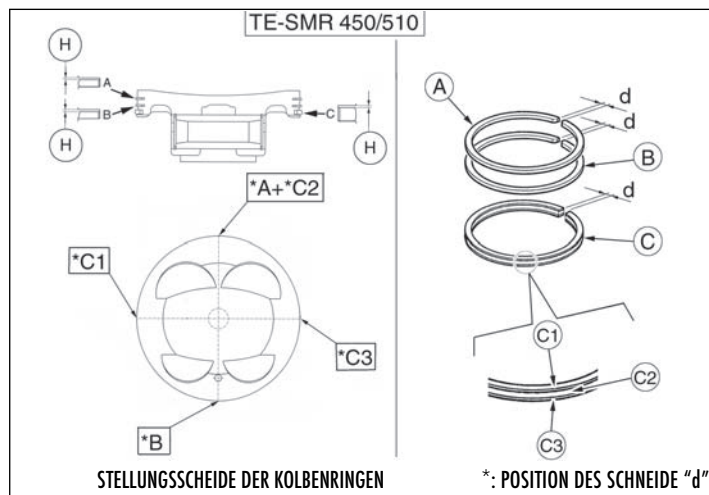
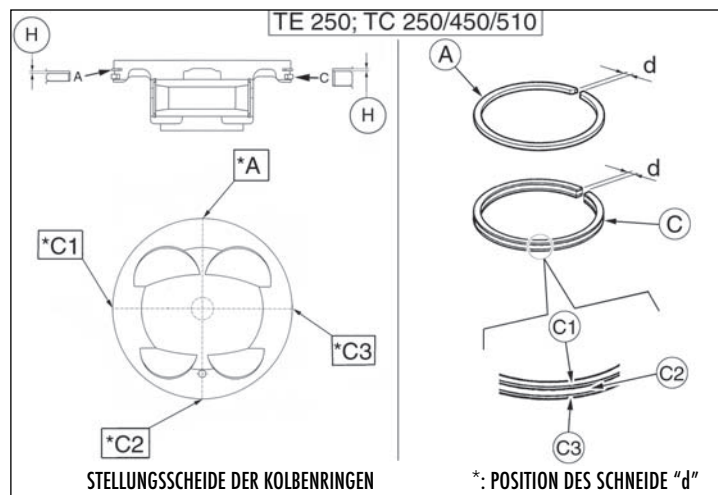
PAARUNG KOLBENRINGE-KOLBENRINGZITZE

Mit Hilfe eines Dickenmessers

bestimme man das Axialspiel (H) der Kolbenringe.

Bei der Paarung Kolben-Kolbenringe muss die Beschriftung "TOP" immer oben ausgerichtet sein.

KOLBENRING	MONTAGESPIEL (H)	VERSCHLEISSGRENZE
"A"	TE, TC 250: 0,011÷0,033 mm	0,07 mm
"A"	TC 450-510: 0,070÷0,110 mm	0,22 mm
"A"	TE-SMR 450: 0,065÷0,100 mm	0,24 mm
"A"	TE-SMR 510: 0,030÷0,065 mm	0,13 mm
"B"	TE-SMR 450: 0,035÷0,070 mm	0,15 mm
"B"	TE-SMR 510: 0,020÷0,055 mm	0,11 mm
"C"	TE, TC 250: 0,040÷0,110 mm	0,22 mm
"C"	TC 450-510: 0,040÷0,120 mm	0,24 mm
"C"	TE-SMR 450: 0,020÷0,110 mm	0,20 mm
"C"	TE-SMR 510: 0,010÷0,180 mm	0,35 mm

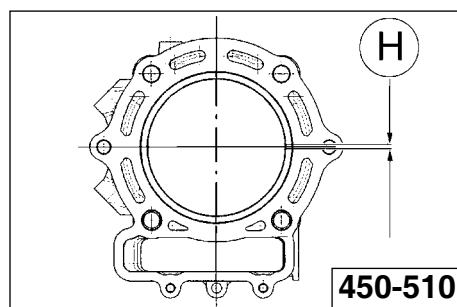
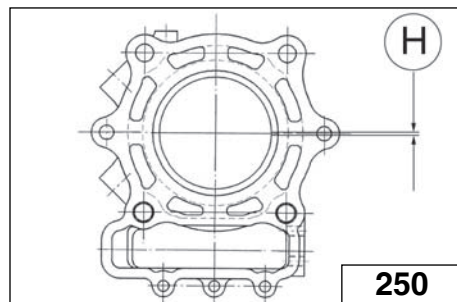


PAARUNG KOLBENRINGE-KOLBENRINGZITZE

Mit Hilfe eines Dickenmessers

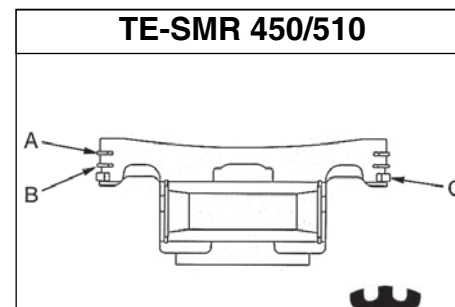
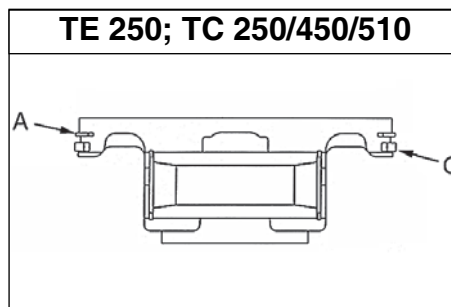
bestimme man das Axialspiel (H) der Kolbenringe.

Bei der Paarung Kolben-Kolbenringe muss die Beschriftung "TOP" immer oben ausgerichtet sein.



MONTAGESPIEL (H)	VERSCHLEISSGRENZE
250 (A): 0,20÷0,35 mm/0.00787÷0.0138 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,25÷0,40 mm/0.0094÷0.0157 in. TE-SMR 510 (A): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in.	250 (A): 0,5 mm/0.0197 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 510 (A): 0,7 mm/0.027 in.
TE-SMR 450, TC (B): 0,40÷0,55 mm/0.0157÷0.0216 in. TE-SMR 510 (B): 0,20÷0,45 mm/0.00787÷0.0177 in.	TE-SMR 450, TC (B): 1 mm/0.0394 in. TE-SMR 510 (B): 0,7 mm/0.027 in.
250 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 0,20÷0,70 mm/0.00787÷0.0275 in. TE-SMR 510 (C): 0,10÷0,20 mm/0.00394÷0.0787 in.	250 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 510 (C): 0,35 mm/0.014 in.

DE



PASSUNG BOLZEN - PLEUELKOPF

Das Spiel der Passung bei der Montage muß 0,012 bis 0,027 mm sein.

Die Maximal-Grenze des zugelassenen Verschleißes ist 0,055 mm.

RADIALSPIEL DES PLEUELKOPFES (B)

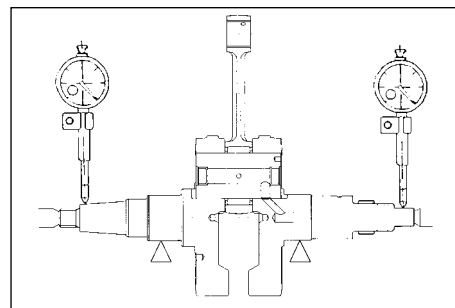
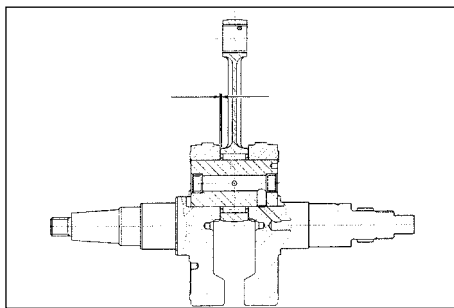
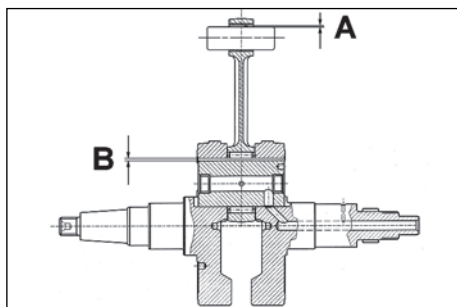
STANDARD	MAX.VERSCHLEIS- SGRENZE
0,026±0,036 mm (0.00102±0.00141 in.)	0,08 mm (0.00315 in.)

AXIALSPIEL DES PLEUELKOPFES

STANDARD	MAX.VERSCHLEIS- SGRENZE
0.300-0.677 mm 0.012-0.027 in.	0,75 mm 0.03 in.

**ABWEICHUNG DER MOTORWELLE
KUPPLUNGSBAUGRUPPE**

STANDARD	MAX.MISSFLÜCHTUNG- GRENZE
unter 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)



KUPPLUNGSBAUGRUPPE

Die Kupplungsscheiben dürfen keine Brandstellen, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Dicke der angetriebenen Scheiben messen (jene mit Reibungsmaterial).

Dicke der neuen Scheibe:
3 mm.

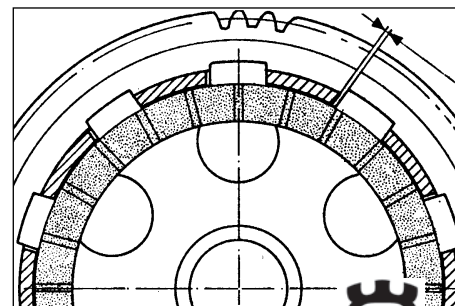
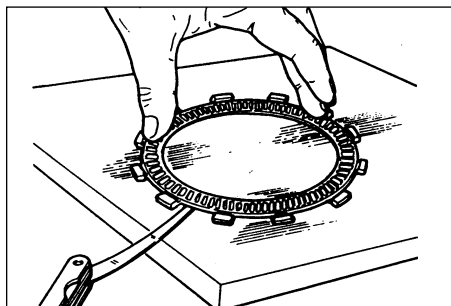
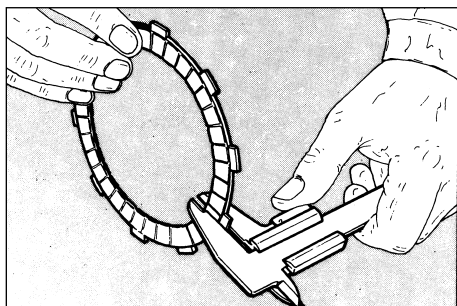
Zulässiger Grenzwert
2,9 mm.

Jede Scheibe auf einer ebenen Fläche positionieren und auf eventuelle Verformungen untersuchen (mit Belag und ohne Belag) dazu verwende man einen Dickenmesser.
Zulässiger Grenzwert: 0,2 mm.

STÄRKE DER REIBSSCHEIBE

STANDARD	MAX. VERSCHLEISS- GRENZE
0.30-0.50 mm 0.012-0.020 in.	0,6 mm 0.024 in.

DE



VENTILFEDER

Die Schwächung der Feder verursacht eine Verminderung der vom Motor gelieferten Leistung und ist oft für das Geräusch und den vom Ventil-Mechanismus stammenden Schwingungen verantwortlich. Ihre freie Länge "L" überprüfen. Wird die angegebene Dienstgrenze überschritten, sind die Federn auszutauschen.

"L" Neue Feder = 35 mm (250); 43,4 mm (450-510)

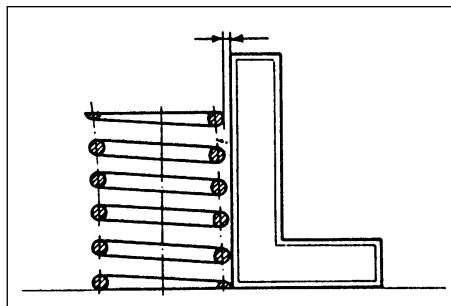
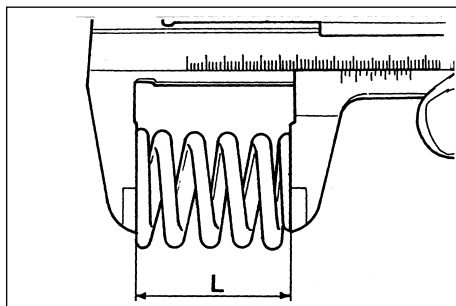
Dienstgrenze: 33 mm (250); 41 mm (450-510)

ANMERKUNG

Alle Federn des Ventils austauschen, auch wenn nur eine außerhalb der Dienstgrenze ist.

Die Rechtwinkligkeit der Ventilsfedern überprüfen.

Die Abweichung von der Rechtwinkligkeit darf 1,5 mm je Teil nicht übersteigen.



NOCKENWELLE

Die Arbeitsflächen der Nocken müssen frei von Reifen, Rillen, Kratzern oder Blasen sein.

Die Nockenwelle zwischen zwei Reitstockspitzen positionieren und mit Hilfe zweier Messuhren die Abweichung bestimmen. Grenzwert: 0,1 mm.

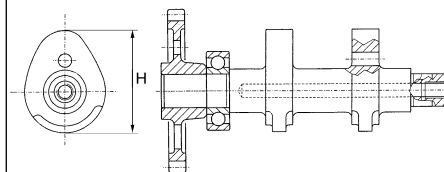
Überprüfen Sie, daß die Nocken in guten Zuständen sind, ohne Abnutzung oder Deformierung.

Nockenhöhe "H" messen

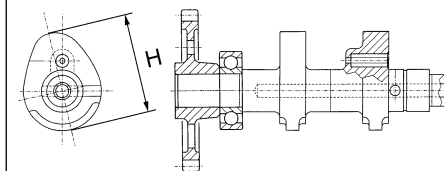
ANSAUGSEITE (neu) = 36,57 mm

ÖFFNEN (neu) = 35,94 mm

ANSAUGSEITE



ÖFFNEN



REVISION DES RADS

Die tabelle zeigen die Kontrollwerte für die Reifenfelge und die Radachse.

Anmerkung*: ist die Felge übermäßig verbogen, muß sie ausgetauscht werden.

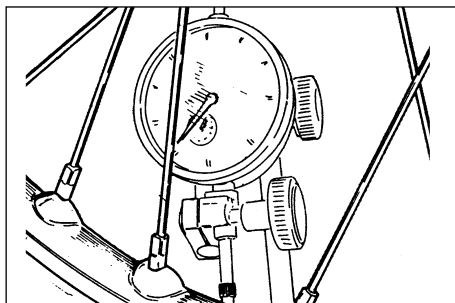
SPEICHENFELGEVERFORUNG

	STANDARD	MAX. VERSCHLEISSGRENZE
Seitenschleudern	unter 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Exzentrizität	unter 0,8 mm	

RADSPEICHEN

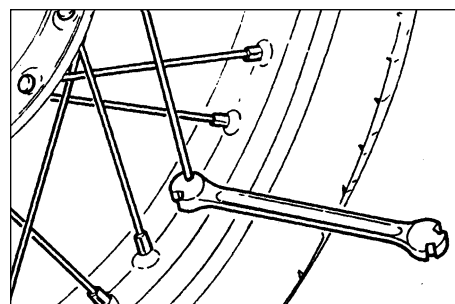
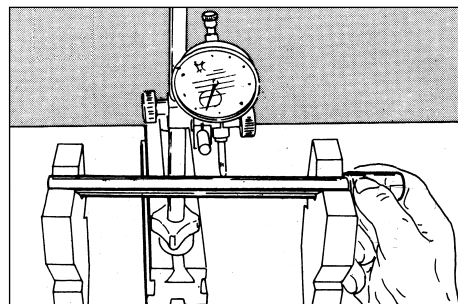
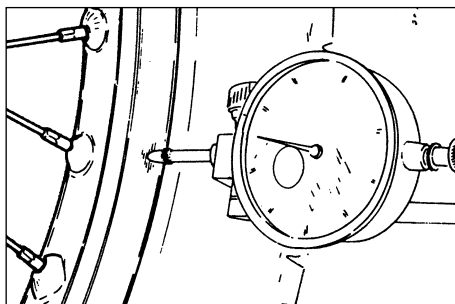
Sich vergewissern, daß alle Nippel gut angezogen sind, und falls erforderlich, erneut anziehen.

Eine unzureichende Spannung beeinträchtigt die Stabilität des Motorrads; zur Durchführung einer sofortigen Überprüfung einfach mit einer Metallspitze (zum Beispiel Schraubenzieherspitze) gegen die Speichen klopfen: ein lebhafter Klang zeigt die richtige Anziehung an, ein dumpfer Klang zeigt an, daß eine erneute Anziehung erforderlich ist.



BIEGEN DER RADACHSE

Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln. Falls die Achse innerhalb des vorgeschriebenen max. Wertes nicht gerichtet werden kann (0,2 mm), ist sie auszuwechseln.



ZÜNDUNGSANLAGE (TC-TE-SMR) ELEKTRISCHE ANLAGE (TE-SMR)

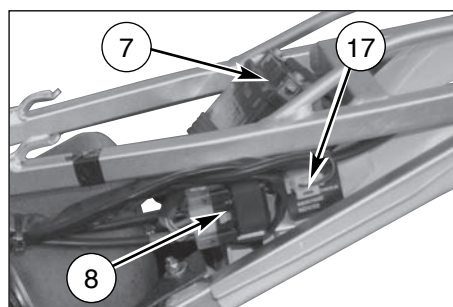
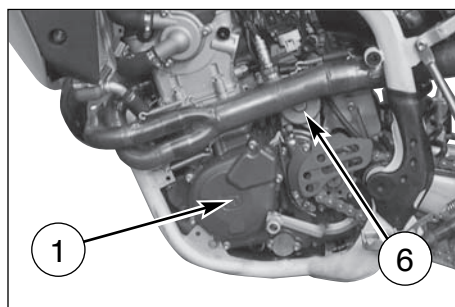
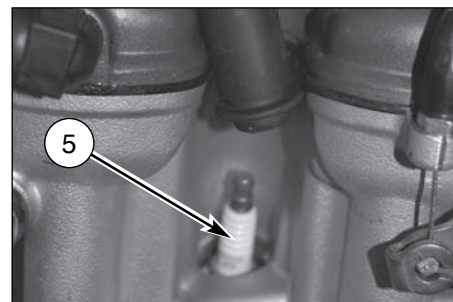
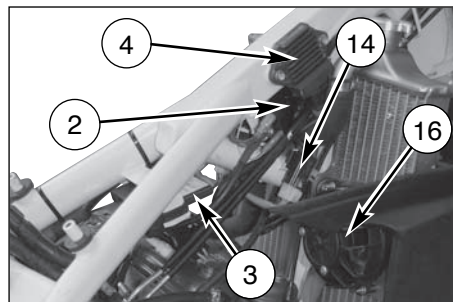
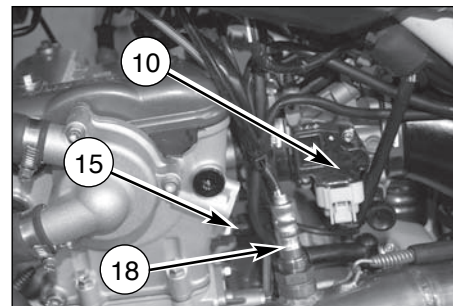
Die Zündungsanlage enthält die folgenden Elemente:

- Generator (1) im Innern L. Gehäusedeckel;
- Elektronischer Spule (2) unter des Kraftstoffbehälter;
- Elektronischer Steuereinheit C.D.I. (3) unter dem Kraftstofftank;
- Spannungsregler (4) unter dem Kraftstofftank; (TE-SMR);
- Zündkerze (5) rechterseit der Zylinderkopf;
- Elektrischer Anlasser zu 12V-450W (6) hinter der Zylinderkopf (TE-SMR);
- Fernschalter elektrische (8) unter dem Sattel (TE-SMR);
- Potentiometer (10) am Drosselkörper (TE-SMR);

Die elektrische Anlage enthält die folgenden Elemente:

- Scheinwerfer mit Bilux Lampe zu 12V-35/35W und Parklichtlampe zu 12V-3W;
- Rücklicht mit Stop-Signal-Lampe zu 12V-21W und Parklichtlampe zu 12V-5W; Parklichtlampe zu 12V-3W);
- Kontrollleuchten zu 12V-1,2W;
- Richtungsanzeiger zu 12V-10W;
- Instrumentebeleuchtung zu 12V-2W;

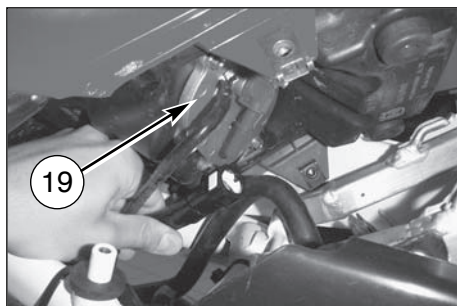
- Zwei 15A-Sicherungen (9) und eine 20A-Sicherung unter der rechten seitlichen Verkleidung;
- Zwei 20A-Sicherungen am Anlasser-Fernrelais (8);
- Batterie zu 12V-6Ah (7) unter dem Sattel.
- Relais (14) für Kühlungsflügel, auf die rechte Seite des Rahmen;
- Sensor (15) für Temperatur von Kühlflüssigkeit;
- Kühlungsflügel(16).
- Blinkgeber (17).
- Lambdasonde (18);
- Kippsensor (11) (SMR);



- Benzinpumpe (19) in den Kraftstofftank.

Kabelfarben

B	Blau
B/Bk	Blau /Schwarz
Bk	Schwarz
Br	Braun
Br/B	Braun/ Blau
Br/Bk	Braun /Schwarz
Br/R	Braun /Rot
Br/W	Braun /Weiß
G	Grün
G/Bk	Grün/Schwarz
G/R	Grün/Rot
G/Y	Grün/Gelb
Gr	Grau
Gr/Bk	Grau/Schwarz
Gr/G	Grau/Grün
O	Orange



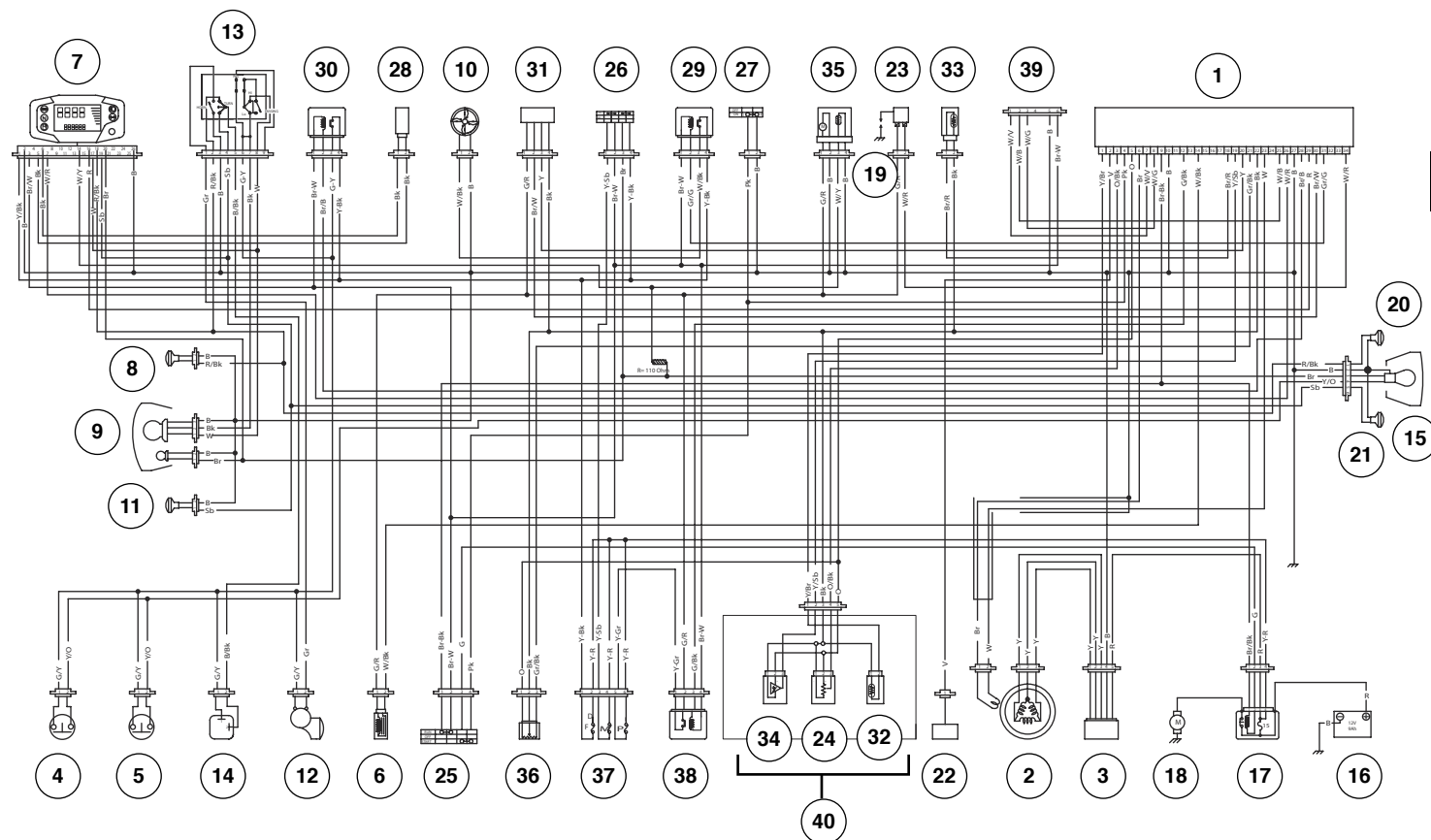
O/Bk	Orange/Schwarz
Pk	Rosa
R	Rot
R/Bk	Rot/Schwarz
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiß
W/B	Weiß/Blau
W/Bk	Weiß/Schwarz
W/G	Weiß/Grün
W/R	Weiß/Rot
W/V	Weiß/Violett
W/Y	Weiß/Gelb
Y	Gelb
Y/Bk	Gelb/Schwarz
Y/Br	Gelb/ Braun
Y/Gr	Gelb/Grau
Y/O	Gelb/Orange
Y/Sb	Gelb/Hellblau
Y/R	Gelb/ Rot

BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES (TE -SMR)

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. Elektronischer Steuereinheit | 37. Sicherungen |
| 2. Alternator | 38. Leistungsrelais |
| 3. Spannungs- Regler | 39. Schnittstelle Zündelektronik |
| 4. Hinterer Stop-Schalter | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 5. Vorderer Stop-Schalter | |
| 6. Einspritzdüse | |
| 7. Instrument | |
| 8. Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger | |
| 9. Vorderer Scheinwerfer | |
| 10. Kühlungsbelüfter | |
| 11. Vorderer Links-Richtungsanzeiger | |
| 12. Hupe | |
| 13. Linker Umschalter | |
| 14. Intermittenz- Richtungsanzeiger | |
| 15. Hinterer Licht | |
| 16. Batterie | |
| 17. Fernschalter elektrische Anlassung | |
| 18. Elektrischer Anlasser | |
| 19. Zündkerze | |
| 20. Hinterer Rechts-Richtungsanzeiger | |
| 21. Hinterer Links -Richtungsanzeiger | |
| 22. Sensor für Wechselgetriebestellung | |
| 23. Zündpule | |
| 24. Sensor Gasschieberstellung (40) | |
| 25. Rechter Umschalter | |
| 26. Zündungsschalter | |
| 27. Kupplungsschalter | |
| 28. Geschwindigkeitssensor | |
| 29. Relais für Kühlungsflügel | |
| 30. Gleichstromrelais | |
| 31. Lambdasonde | |
| 32. Sensor für Temperatur von Luft (40) | |
| 33. Sensor für Temperatur von Kühlflüssigkeit | |
| 34. Drucksensor (40) | |
| 35. Benzinpumpe | |
| 36. Kippsensor* (SMR) | |

*: es hält den Motor
bei einem Sturz an.

TE-SMR



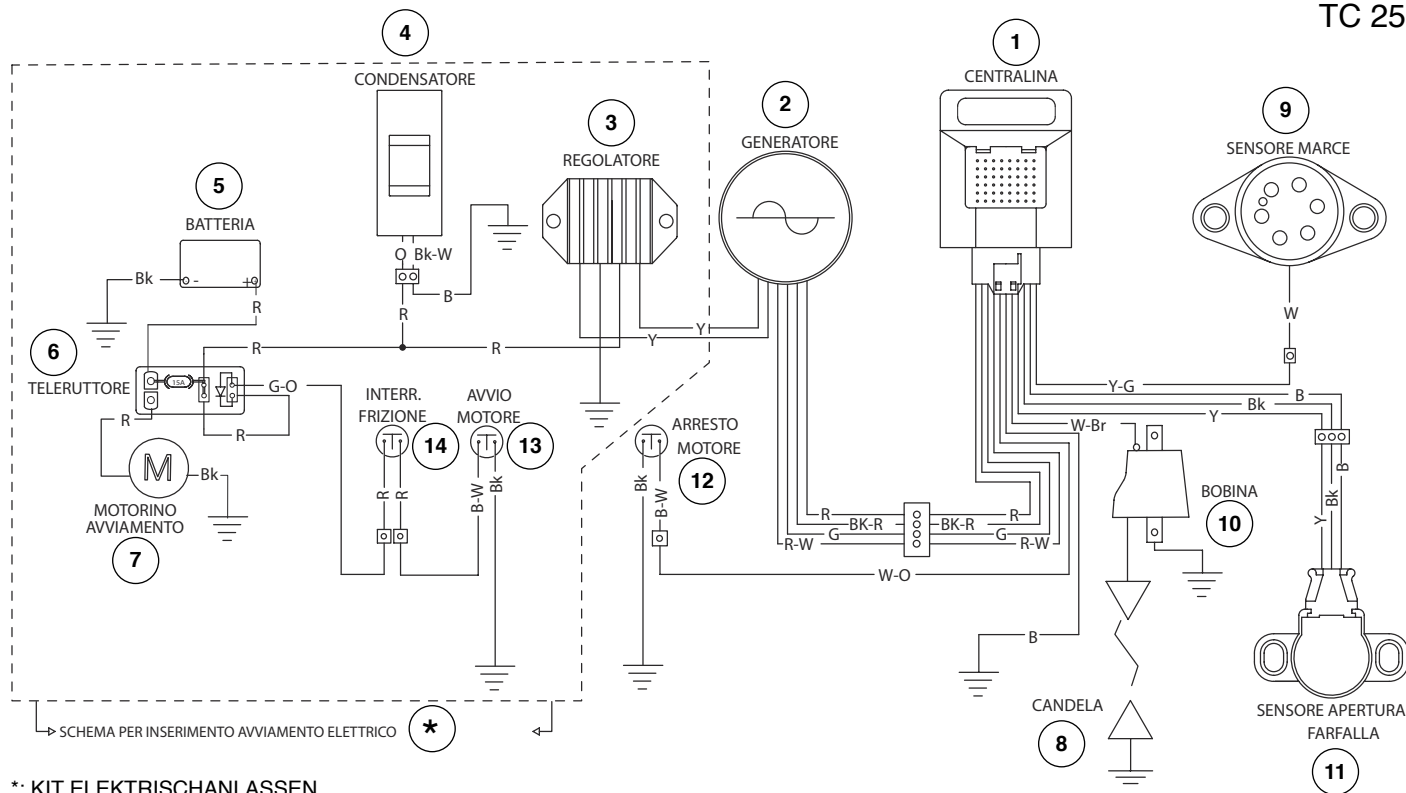
Kabelfarben

B	Blau
Br	Braun
Bk	Schwarz
G	Grün
Gr	Grau
Gr/R	Grau/Rot
O	Orange
P	Rosa
R	Rot
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiß
Y	Gelb

**BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES
(TC 250)**

1. Elektronischer Steuereinheit
2. Alternator
3. Spannungs- Regler
4. Kondensator
5. Batterie
6. Fernschalter elektrische Anlassung
7. Elektrischer Anlasser
8. Zündkerze
9. Sensor für Wechselgetriebestellung
10. Elektronischer Spule
11. Sensor für Vergaser Drosselstellung
12. Motorabschaltung
13. Zündungsschalter
14. Kupplungsschalter

TC 250



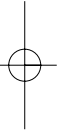
Kabelfarben

B	Blau
Br	Braun
Bk	Schwarz
G	Grün
Gr	Grau
Gr/R	Grau/Rot
O	Orange
P	Rosa
R	Rot
Sb	Hellblau
V	Violett
W	Weiß
Y	Gelb

**BECHRIFTUNG DES ELEKTRISCHEN PLANES
(TC 450-510)**

1. Elektronischer Steuereinheit
2. Alternator
3. Spannungs- Regler
4. Kondensator
5. Batterie
6. Fernschalter elektrische Anlassung
7. Elektrischer Anlasser
8. Zündkerze
9. Sensor für Wechselgetriebestellung
10. Elektronischer Spule
11. Sensor für Vergaser Drosselstellung
12. Motorabschaltung
13. Zündungsschalter
14. Kupplungsschalter

DE



BATTERIE

Die plombierte Batterie bedarf keiner Wartung. Falls Elektrolytverluste oder Störungen am elektrischen System auftreten sollten, sich an den HUSQVARNA- Händler wenden.

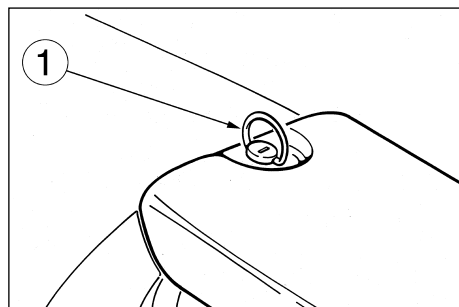
Wenn das Motorrad Längeren Lagerzeiten stillgelegt werden soll ist es zweckmässig die Batterie herauszunehmen und an einem kühlen, sicheren Ort aufbewahrt werden.

- Nach einem intensiven Gebrauch der Batterie ist er einen Zyklus von langsamer Ladung ratsam (0.6A pro 8 Stunden für Batterie 12V-6Ah; 0.4A pro 8 Stunden für Batterie 12V-2.3Ah).
- Zu Der schnellen Ladung wird nur Situationen von äußerster Notwendigkeit geraten in, wieviel es verringert drastisch das Leben der Elemente auf (6A pro 0.5 Stunden für Batterie 12V-6Ah).

BATTERIE-WIEDERAUFLADUNG

Zum Zugriff zur Batterie (2), ist es erforderlich:

- den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen;

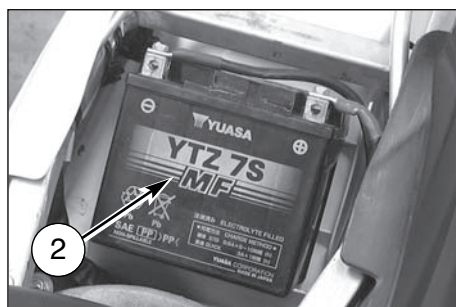


- zuerst das negative SCHWARZE oder BLAU kabel abnehmen, dann das positive ROTE (in der Wiedereinbauphase zuerst das positive ROTE und dann das negative SCHWARZE oder BLAU kabel anschließen);
- die Batterie (3) abnehmen.

Prüfen, mit einem Voltmeter, der die Spannung von das gleiche ist nicht zu 12.5V untere.

Andernfalls, die Batterie erfordert von einem Zyklus von Ladung.

Zu konstanter Spannung ein Ladegerät benutzend, dann das ROTE positive Kabel zur positiven Klemme der Batterie mit erstem zur negativen Klemme von das gleichen jenes negative SCHWARZ oder BLAU. Zur konstanten Spannung von 14,4 V eine Strömung von "x" Ampere anwenden wie es folgt aus der darunter liegenden Tabelle, in Betrieb vom Prozentsatz von Ladung, in dem es die Batterie ist.



Die Spannung von Ruhe Regel auf ein konstanter Wert nur nach einigen Stunden, darum empfiehlt es, sie nicht sofort zu messen, nachdem lud es oder entlädt die Batterie.

Immer den Ladezustand der Batterie überprüfen bevor sie wieder in das Fahrzeug eingesetzt wird.

Die Batterie ist sauber zu halten und die Endverschlüsse müssen eingefettet werden.

ACHTUNG*: Die Batterie enthält Schwefelsäure. Berührung mit Haut, Augen und Kleidung vermeiden. Gegenmittel: **ÄUSSERLICH** - mit Wasser abspülen. **INNERLICH** - Viel Milch oder Wasser trinken. Nach der Milch nehmen Sie Magnesium, Rühreier oder Pflanzenöl zu sich. Sofort einem Arzt aufsuchen. **AUGEN:** mindestens 15 Minuten lang ausspülen und einen Arzt rufen.

ACHTUNG*: Batterien erzeugen explosive Gase. Lüften Sie beim Aufladen oder wenn Sie die Batterie in geschlossenen Räumen verwenden. Bei Verwenden eines Ladegeräts ist dieses vor dem Einschalten mit der Batterie zu Verbinden. Dadurch wird einer Bildung von Funken an den Batterieklemmen vorgebeugt, diese könnten die Gase in der Batterie entzünden.

DE

WERTE BEZEICHNENDE ENTSPRECHENDE Á. DIE DAUER BELADEN Á. ZWEITEN GANGES VON DER STAAT DER BATTERIE		
SPANNUNG VON RUHE * (V)	% ES LÄDT	DAUER DES LADUNG (DIE NOMINAL STRÖMUNG IN AMPERE, VON ANWENDEN, IST: 0,1x NOMINAL DER FÄHIGKEIT BATTERIE)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h



AUSTAUSCH DER SCHEINWERFERLAMPEN (TE-SMR)

Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:

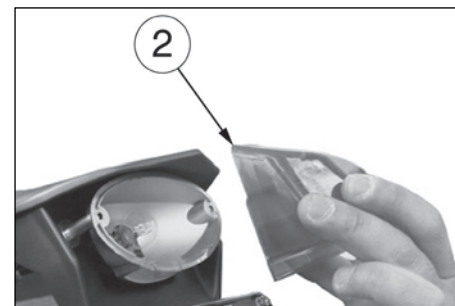
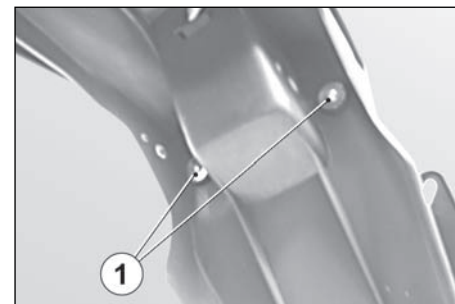
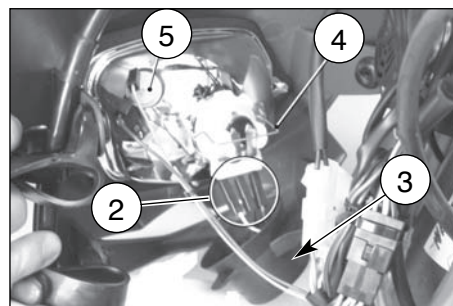
- Die beiden Befestigungselastischen (1) lösen und den Scheinwerferhalter abnehmen;
- Den Verbinden (2) der Zweilichtbirne und die Gummikappe (3) abnehmen;
- Die Lampenhalteklammer (4) abhängen und die Lampe entfernen.

Zum Austausch der Birne des Positionslichtes (5) ist diese einfach aus der inneren Kappe herauszuziehen.

Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

AUSTAUSCH DES HINTEREN SCHEINWERFERLAMPEN (TE-SMR)

Die zwei Schrauben (1) im Inneren vom Hinter Kotflügel und der Linse (2) entfernen.



Die Glühlampe (3) nach dem Inneren schieben, im Kreise sie entgegen der Uhrzeigerrichtung schwingen und sie vom Lampensockel entfernen.

Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

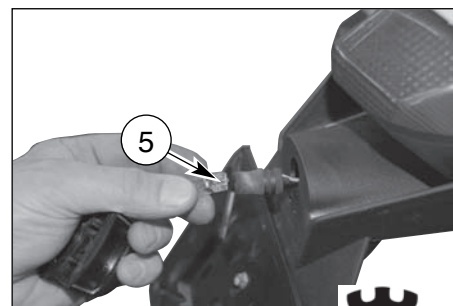
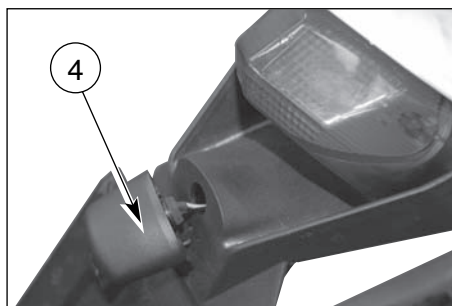
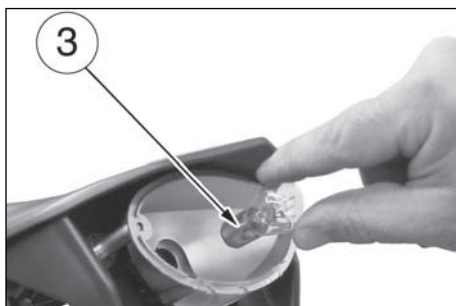
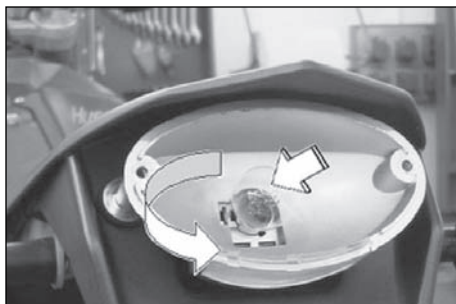
ZUR BEACHTUNG: aufpassen, zu nicht übertrieben die schrauben verschließen.

WECHSELN DER LAMPE IN DER NUMMERN-SCHILDBELEUCHTUNG (TE- SMR)

Die Halterung der Nummernschildbeleuchtung (4) zum Ausbau aus dem Fahrzeug-Heckteil herausziehen. Die Lampenfassung zusammen mit der Lampe aus der Halterung herausziehen. Die Lampe (5) drehen und aus der Lampenfassung herausziehen.

Die Lampe wechseln und beim Einbau in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau vorgehen.

DE

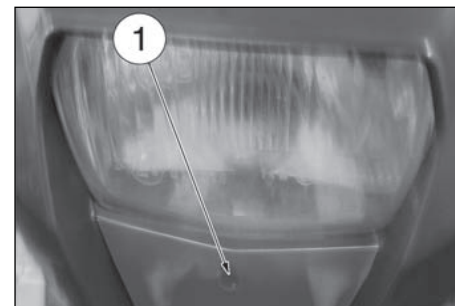
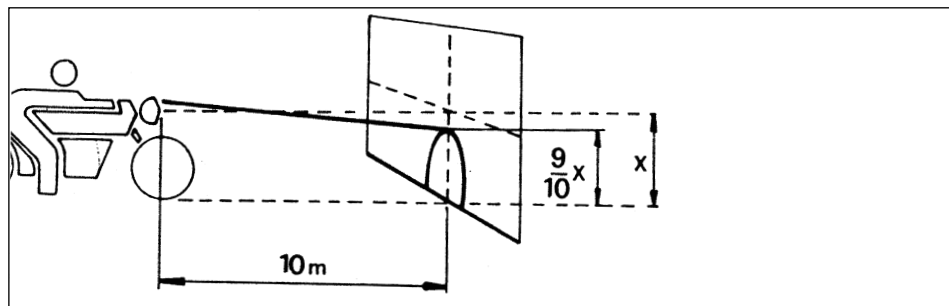


EINSTELLUNG VORDERER SCHEINWERFER (TE- SMR)

Um zu kontrollieren, ob der Scheinwerfer eine korrekte Ausrichtung hat, das Motorrad mit den Reifen, die mit dem richtigen Druck aufgepumpt sind, und mit einer Person, die auf dem Sattelsitz, so stellen, dass es perfekt senkrecht zu seiner Längsachse ist. Vor einer Wand oder einem Projektionsschirm, der von ihm 10m entfernt ist, eine horizontale Linie zeichnen, die der Höhe des Zentrums des Scheinwerfers entspricht, und eine vertikale, die mit der Längsachse des Fahrzeugs richtungsgleich ist.

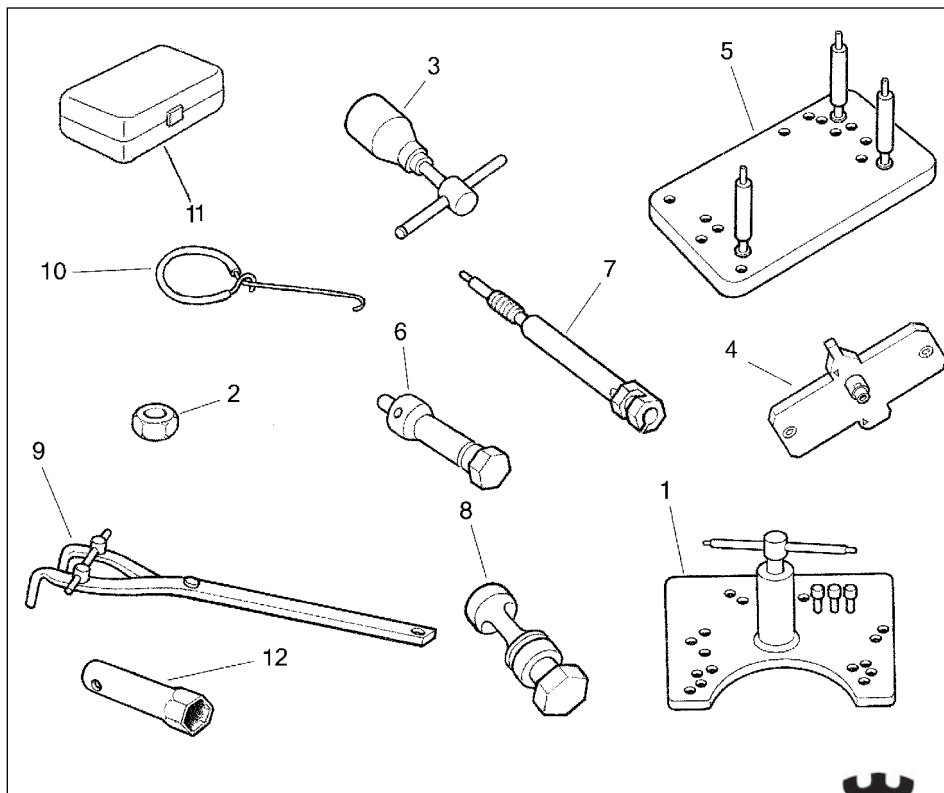
Die Kontrolle möglichst im Halbschatten durchführen. Wenn man das blendfreie Licht anschaltet, muss die obere Demarkationsgrenze zwischen der dunklen Zone und der beleuchteten Zone sich auf einer Höhe befinden, die $\frac{9}{10}$ der Höhe vom Erdboden des Zentrums des Projektors nicht überschreitet.

Zur Änderung der Scheinwerfereinsellung die Schraube (1) drehen um den Lichtbündel zu erhöhen oder zu senken.



SONDERWERKZEUGE

1	1517 94702	Kurbelgehäuse-Auszieher
2	8000 A1580	Schutz für Kurbewelle
3	8000 A1559	Auszieher für Schwungrad (TC)
3	8000 B0144	Auszieher für Schwungrad (TESMR)
4	8000 A1512	Kontrollwerkzeug für Zündung
5	8A00 90622	Halterung für Montage
6	8000 A5773	Werkzeug für montage der Half-Keibel (250: Ansaugseite und Auspuffs.)
6	8A00 A5773	Werkzeug für montage der Half-Keibel (450-510: Ansaugseite)
6	8000 A5773	Werkzeug für montage der Half-Keibel (450-510: Auspuffseite)
7	8000 A1625	Werkzeug Komparatorhalter
8	8000 A1579	Werkzeug für Ausbau
9	8000 79015	Halterungsschlüssel der
10	1519 84701	Federhaken
11	8000 A9634	Kit für diagnosys (TE-SMR)
12	8000 A4349	Zündkerzenschlüssel



DE



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE

MOTOR

Anwendung	Gewinde	± 5%	
Befestigungsschraube Nockenwelle Kappe	M6x1	12 Nm	1,2 Kgm
Kipphebelachse Verschluss	M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm	2,55 Kgm
Befestigungsschraube Zylinderdeckel	M6x1	8 Nm	0,8 Kgm
Befestigungsmutter Zylinderkopf	M8x1,25	15 Nm	1,5 Kgm
Befestigungsmutter Kopf und Zylinder	M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°	3,8 Nm+90°
Befestigungsschraube Ölrohr-Zylinderkopf	M10x1	15 Nm	1,5 Kgm
Ölstopfen auf der Kurbelzapfen	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Befestigungsmutter Antriebsrad	M18x1,25 (+LOCTITE 243)	180 Nm	18 Kgm
Befestigungsschraube Scheibe für Nockenwelle (ANSAUGSEITE)	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Befestigungsschraube Ventilsteuerkette Gleitbahn	M8x1,25	12 Nm	1,23 Kgm
Befestigungsschraube Gehäuselager Platte	M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm	1,1 Kgm
Motorölablaßstopfen	M16x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Motorölfilter Verschluss	M14x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Befestigungsschraube Wechselfilterdeckel	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Vergasermuffe	M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm	0,3 Kgm
Befestigungsmutter Alternator	M12x1	75 Nm	7,65 Kgm
Befestigungsschraube Stator	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm	0,8 Kgm
Zündkerze	M10x1	10÷12 Nm	0,98÷1,23 Kgm
Befestigungsschraube Pick-up	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsmutter Kupplungsscheibenhalternahe und Kupplungskorb	M18x1	75 Nm	7,6 Kgm
Befestigungsschraube Anlasserantriebsrad Platte	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Befestigungsschraube Trommel	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Befestigungsschraube Strumhaken und Gangschaltung Platte	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Befestigungsschraube Gangkontrol	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsmutter Wasserpumpmotor	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm	0,4 Kgm
Befestigungsschraube Wasserpumpkörper	M6x1 (+LOCTITE 542)	8 Nm	0,8 Kgm
Befestigungsschraube für Dichtringsplatte von Abtriebritzel	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm

CHASSIS

Anwendung	Gewinde	± 5%	
Befestigungsschraube Hinterrahmen (untere)	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Befestigungsschraube Motorschutz	M6x1	14,7 Nm	1,5 Kgm
Befestigungsschraube Kettenrolle	M8x1,25	26,95 Nm	2,75 Kgm
Befestigungsschraube Seitenständer	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	11,75 Nm	1,2 Kgm
Befestigungsschraube Hinterrahmen (obere)	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Befestigungsschraube Rahmen-Motorplatte	M8x1,25 (+LOCTITE 270)	35,3 Nm	3,6 Kgm
Befestigungsschraube Motor (untere)	M8x1,25	35,3 Nm	3,6 Kgm
Befestigungsschraube Kupplunghalter und Vorderbremse	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Befestigungsschraube Gasgriffhalter	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Obere Befestigungsschraube Vorderbremsrohr (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Obere Befestigungsschraube Vorderbremsrohr (TC)	M10x1	24,7 Nm	2,5 Kgm
Befestigungsschraube Hinterbremsenpedal	M10x1,25 (+LOCTITE 243)	41,65 Nm	4,25 Kgm
Befestigungsschraube Hinterbremsenpumpe	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube Vorderbremsenpumpeplatte (SMR)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube Hinterbremsenöltank	M6x1	2,45 Nm	0,25 Kgm
Schalter Hinterradbremslicht (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Befestigungsschraube Verbinder für Schalter	M2x0,4	0,8 Nm	0,1 Kgm
Vorderradbremslicht (SMR)			
Befestigungsschraube Hinterbremse Pedalnocken	M6x1	14,7 Nm	1,4 Kgm
Befestigungsschraube Rohrplatte Vorderbremse	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Vorderbremse Öltankstöpsel (SMR)	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Befestigungsschraube Vordergabelschäfte	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradzapfen	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Einstellzwinge Lenkungslager	M25x1	3,45 Nm	0,35 Kgm
Befestigungsmutter Lenkbolzen	M24x1	83,3 Nm	8,5 Kgm
Befestigungsschraube Obere Lenkerklemme	M8x1,25	28,4 Nm	2,9 Kgm
Befestigungsschraube Lenkerhalterung	M10x1,5	21,1 Nm	2,15 Kgm
Befestigungsschraube Vordergabelstangen	M5x0,8	7,85 Nm	0,8 Kgm
Befestigungsschraube Schutzring für Vordergabelstangen	M5x0,8	2,45 Nm	0,25 Kgm
Befestigungsmutter Hintergabelzapfen	M16x1,5 (+LOCTITE 243)	122,5 Nm	12,5 Kgm
Befestigungsmutter Kipphebel-Hintergabel	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE

CHASSIS

Anwendung	Gewinde	± 5%	
Befestigungsmutter Spannstange- Kipphebel	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Befestigungsmutter Rahmen- Kipphebel	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Fettbüchse	M6x1	2,95 Nm	0,3 Kgm
Befestigungsschraube Stossdämpfer-Rahmen	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Befestigungsschraube Kipphebel - Rahmen	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Befestigungsschraube Kettenführung- Hintergabel (TE-SMR)	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Befestigungsschraube Vordere Kettenführung - Hintergabel (TC)	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube Hintere Kettenführung - Hintergabel (TC)	M6x1 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube Buegel-Kettenführung (TE-SMR)	M6x1 (+LOCTITE 243)	2 Nm	0,2 Kgm
Befestigungsschraube Untere Gleitbahn und Rohrführung für Hinterbremse	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Befestigungsschraube Hintere Gleitbahn und Rohrführung für Hinterbremse (TC)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Befestigungsschraube Kettenkasten (TE-SMR)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Befestigungsmutter Kettenspanner	M8x1,25	4,4 Nm	0,45 Kgm
Befestigungsschraube Spoiler-Kraftstoffbehälter	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Obere Vordernummerträger (TC)	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Untere Vordernummerträger (TC)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube Stossdämpferschutz	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Vordere Hinterkotflügel	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube Hintere Hinterkotflügel	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Vorderkotflügel	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube Kühlerschutz	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Streifen	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Schildträger	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsmutter Rückstrahler	M4x0,7	1,9 Nm	0,2 Kgm
Befestigungsschraube Bremsenrohrführung für Verkleidung	ø 3,5	1,9 Nm	0,2 Kgm
Befestigungsschraube Blinker	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Befestigungsschraube Vordere optische Gruppe	ø 3,9	1,45 Nm	0,15 Kgm
Befestigungsschraube Kabel für Fernschalter Anlasser	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsschraube für Kraftstoffbehälter Vordere Stopfen	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm

CHASSIS

Anwendung	Gewinde	± 5%	
Befestigungsschraube Vorderfiltergehäuse	ø5,5	2,45 Nm	0,25 Kgm
Befestigungsschraube Treibstoffhahn	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Hinterbefestigungsschraube Kraftstoffbehälter	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Befestigungsmutter Flansch Filtergehäuse	M5x0,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradsattel	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Untere Befestigungsschraube für Bremsrohr	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradzapfen (SMR)	M10x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradbremssattel-Platte (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradbremssattelplatte-Vordergabel (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradzapfen (TE-TC)	M20x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradbremsscheibe (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Befestigungsschraube Vorderradbremsscheibe (SMR)	M8x1,25	34,7 Nm	3,54 Kgm
Befestigungsschraube Hinterradbremsscheibe (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Befestigungsnißel Vorderrad	M4,07x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Befestigungsnißel Hinterrad	M4,5x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Befestigungsmutter Hinterkranz	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	34,3 Nm	3,5 Kgm
Befestigungsmutter Hinterradzapfen	M20x1,5	142,1 Nm	14,5 Kgm
Befestigungsschraube Deckel Ritze-L. Gehäuse	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Befestigungsschraube Abgasschalldämpfer	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Befestigungsschraube Ausapuffrohr-Zylinderkopf	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Befestigungsschraube Instrumente	ø4,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Befestigungsschraube Kühler	M6x1	7 Nm	0,72 Kgm

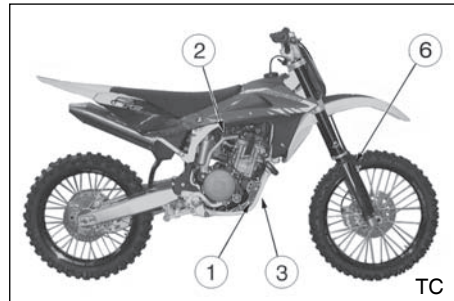
DE



KIT

Nummer	BESCHREIBUNG
1 8000 A1320	R. Gehäusedeckel Schutz Kit (TE-TC)
2 8000 A4295	Vergaser Kit KEIHIN 37 (TC 250)
2 8000 A4296	Vergaser Kit KEIHIN 41 (TC 450/510)
2A 80A0 A6211	Kit Handschutz (TE)
3 8000 B0157	Motorschutz (TE-TC)
4 8000 B0152	kompl. Fussraster-Kit (TE-SMR)
5 8000 B0150	Blinkers Kit
6 8000 A6441	Kit Haken für die Phase von Abreise des Wettkampfes (TC)

*:Keine für USA/CDN



EXTRA-TEILE (TE)

1- Dichtungsgruppe für Motor (250) 8000 80373
 Dichtungsgruppe für Motor (450-510) 8000 80364

2- Hinterer Kranz

8A00 96837 (Z=47) &
 8800 96837 (Z=48)
 8C00 96837 (Z=49)
 8D00 96837 (Z=50) §

3- Getriebezahnrad

8000 63827 (Z=12)
 8000 63828 (Z=13) *
 8000 63829 (Z=14)
 8000 63830 (Z=15)

4- Werkstatt Handbuch 8000 80148

5- Vordergabelöl (Dose 1000 cm³) 8000 80260

6- Stoßdämpferöl
 (Dose 500 cm³) 8000 88231

7- Vordergabel Federsatz *+Distanzstück (K=4,5 N/mm) *

8- Stoßdämpferfeder (K=5,4 Kg/mm) §

Stoßdämpferfeder (K=5,6 Kg/mm) &

9- Ersatzteilkatalog 8000 80149

10- Bremsenöl (Dose 250 cm³) 8000 71445

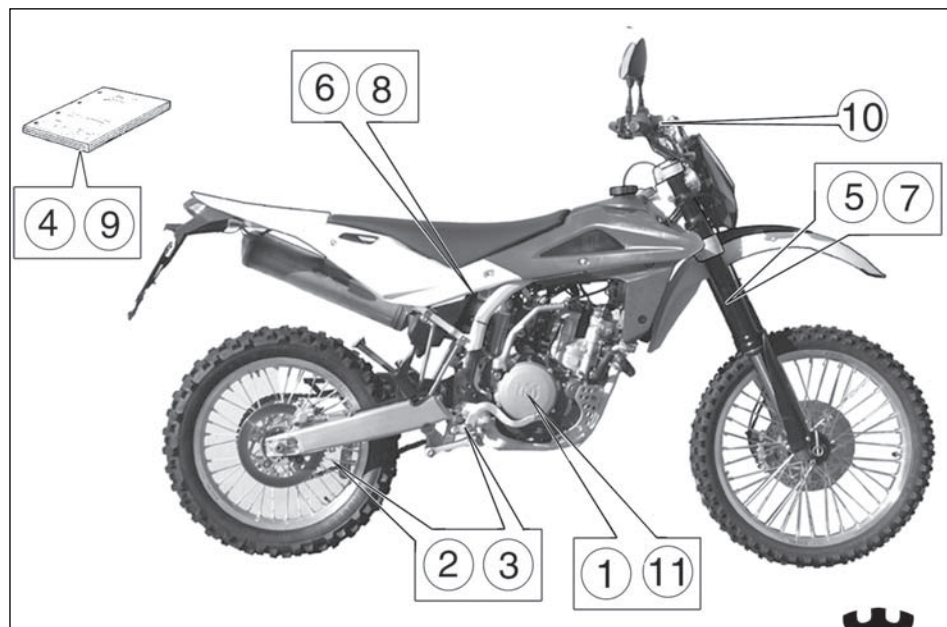
11- Motordichtungen Gruppe (250) 8000 A5755

Motordichtungen Gruppe (450-510) 8000 A5982

*: STANDARD

§: STANDARD auf dem 250 modell

&: DI STANDARD auf dem 450-510 modell



DE



EXTRA-TEILE (TC)

1- Dichtungsgruppe für Motor (250) 8000 A5735
 Dichtungsgruppe für Motor (450-510) 8000 A5736

2. Werkstatt Handbuch 8000 B0148

3. Hinterer Kranz
 8A00 96837 (Z=47) @
 8B00 96837 (Z=48)
 8C00 96837 (Z=49)
 8D00 96837 (Z=50) §, &

4. Getriebezahnrad
 8000 63827 (Z=12) §
 8000 63828 (Z=13)
 8000 63829 (Z=14) &, @
 8000 63830 (Z=15)

5. Motordichtungen Gruppe (250) 8000 A5755
 Motordichtungen Gruppe (450-510) 8000 A5982

6. Vordergabelöl
 (Dose 1000 cm³) 8000 80260

8- Vordergabel Federsatz *+Distanzstück (K=4,8 N/mm) §
 (K=5 N/mm) &, @

9- Stoßdämpferfeder (K=5,4 Kg/mm) §
 (K=5,6 Kg/mm) &, @

10. Ersatzteilkatalog 8000 B0149

11. Bremsenöl (Dose 250 cm³) 8000 71445

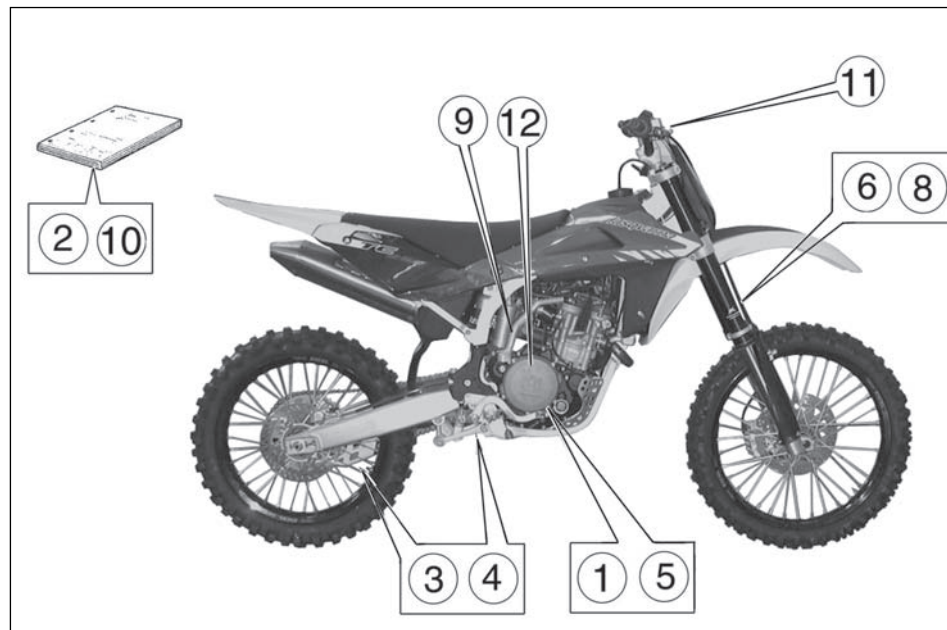
12. Kit Elektrischansassen 8000 B0455

*: STANDARD

§: STANDARD auf dem 250 modell

&: STANDARD auf dem 450 modell

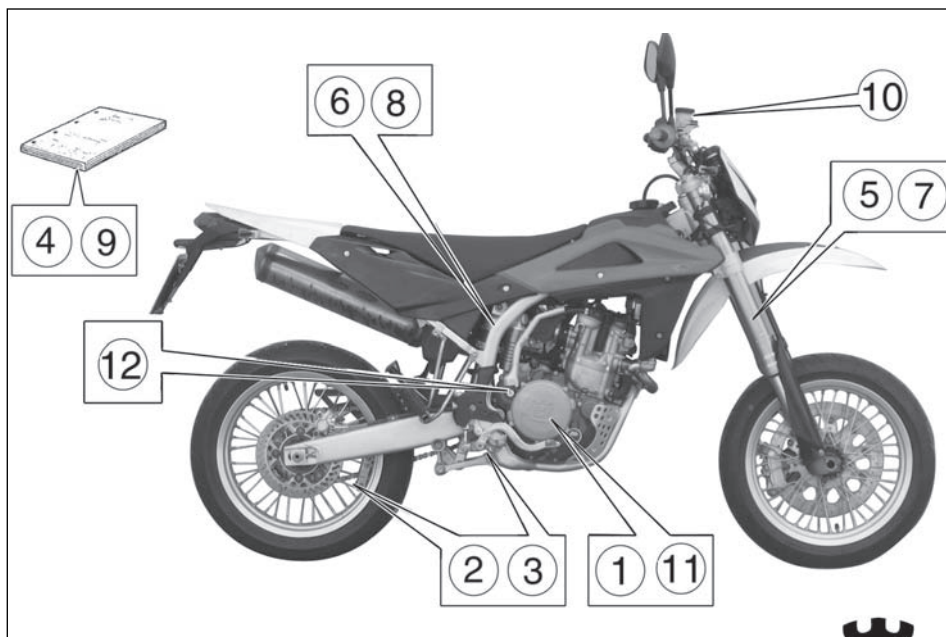
@: STANDARD auf dem 510 modell



EXTRA-TEILE (SMR)

1- Dichtungsgruppe für Motor	8000 B0364
2- Hinterer Kranz	8000 A4859 (Z=42) *
	8A00 A4859 (Z=43)
	8800 A4859 (Z=44)
	8G00 96837 (Z=45)
3- Getriebezahnrad	8000 63829 (Z=14) *
4- Werkstatt Handbuch	8000 B0148
5- Vordergabelöl (Dose 1000 cm ³)	8000 80260
6- Stoßdämpferöl (Dose 500 cm ³)	8000 88231
7- Vordergabel Federsatz *+Distanzstück (K=5 N/mm)	8000 98803 *
8- Stoßdämpferfeder (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
9- Ersatzteilkatalog	8000 B0149
10- Bremsenöl (Dose 250 cm ³)	8000 71445
11- Motordichtungen Gruppe	8000 A5982
12- Kit kickstarter	8000 B0591

*: STANDARD



ANHANG

ÜBERPRÜFUNGEN NACH DEM WETTRENNEN

Nach dem Wettrennen, das Motorrad, wie unten angegeben, reinigen, dann das Fahrzeug überprüfen unter besonderer Beachtung der im Tabelle "WARTUNG" (Anhang A) angegebenen Punkte, wie Luftfilter, Vergaser, Bremsen usw. Eine allgemeine Schmierung und eventuell die erforderlichen Einstellungen durchführen.

LÄNGERE NICHTBENUTZUNG

Nach längerer Nichtbenutzung des Motorrads für einen gewissen Zeitabschnitt, die folgenden Vorgänge ausführen

- Das Motorrad vollständig reinigen.
- Den Tank mit dem Treibstoff, der mit einem Stabilisator vermischt ist, auffüllen NACHDEM die unten angegebenen Vorgänge ausgeführt wurden:

Die Leitung (1) in eine Schüssel legen, die Ablassschraube (2) im unteren Teil des Behälters lösen und erneut nach Ablauf des Treibstoffes festschrauben.

ACHTUNG: Den abgelassenen Treibstoff nicht in die Umwelt gießen und den Motor nur im Freien drehen lassen, niemals in geschlossenen Räumen.

- Die Kette der Sekundärübertragung und alle Antriebsketten schmieren.
- Zur Vermeidung von Rostbildung Öl auf alle metallischen, nicht gelackten Flächen spritzen. Vermeiden, daß die Gummiteile oder Bremsen mit Öl in Berührung kommen.
- Das Motorrad auf einen Halter oder auf einen Bock stellen, derart, daß beide Räder vom Boden abgehoben sind (falls auf diese Weise nicht verfahren werden kann, Bretter unter die Räder schieben, zur Vermeidung, daß die Reifen mit Feuchtigkeit in Berührung bleiben).
- Eine Kunststoffhülle über das Auspuffrohr anbringen, zur Vermeidung, daß Feuchtigkeit eindringt.
- Das Motorrad zum Schutz gegen Staub und Schmutz überdecken.

Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen :

- Sich vergewissern, daß die Zündkerze fest angezogen ist.
- Den Treibstofftank auffüllen.
- Den motor lang zur Aufwärmung des Öls laufen lassen, danach das Öl ablassen.
- Frisches Öl in den Carter gießen (Seite 29).
- Alle im Abschnitt "Überprüfungen und Einstellungen" (Seite Anhang A) genannten Punkte überprüfen.
- Alle im Abschnitt "Schmierung" (Anhang A) aufgeführten Punkte schmieren.

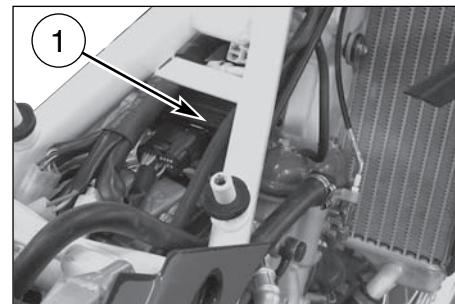
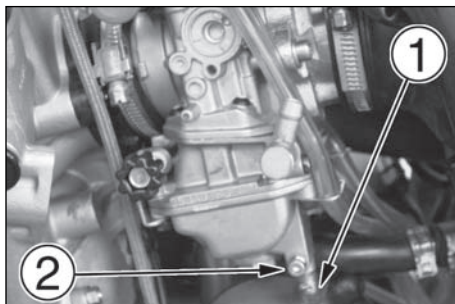
REINIGUNG

WICHTIGE EMPFEHLUNG

Vorbemerkung gemacht, daß, vor der Motorradreinigung, es notwendig ist, vor dem Wasser die folgenden Teile günstig zu schützen:

- a) Hintere Auspufföffnung;
- b) Kupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe, Lenkstangekommotatoren;
- c) Luftfilter-Ansaugung;
- d) Gabelenkopf, Radlager;
- e) Hebelwerk hinterhaufhangung,

ZU VERMEIDEN ist notwendig ABSOLUT, DASS HOCHDRUCKstrahlen DES WASSERS ODER DER LUFT kommen, mit DEN ELEKTRISCHEN TEILEN UND DEN KRAFTSTOFFEINSPRITZUNG-TEILEN in Verbindung zu treten, besonders die elektronische Steuereinheit (1) und die Sensoren gruppieren M.A.Q.S. (2) (Seite 97).



1) Vorbereitung zum Waschen

Vor dem Waschen die folgenden Vorsichtsmaßnahmen treffen, zur Verhinderung, daß das Wasser mit den nachstehenden Teilen in Berührung kommt

- Hintere Auspufföffnung
- Mit einer Kunststoffhülle bedecken und mit Gummischellen befestigen.
- Kupplungshebel und vordere Bremse, Handgriffe:
- Motoranhalt-Druckknopf
- Mit einer Kunststoffhülle bedecken Luffilter-Ansaugung:
- Die Öffnung mit Klebstreifen oder sauberen Tüchern verschließen

2) Besonders zu beachten ist :

kein Wasser mit starkem Druck in die Nähe folgender Teile zu spritzen :

- Luffilter
- Unter den Treibstofftank
Tritt das Wasser in die Spule oder in die Zündkerzenpipette, läuft der Motor nicht an und es ist erforderlich alle nassen Teile abzutrocknen.
- FGabelnkopf, Radlager.
- FHebelwerkhinterhaufhangung

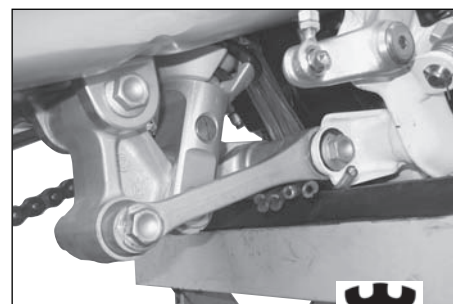
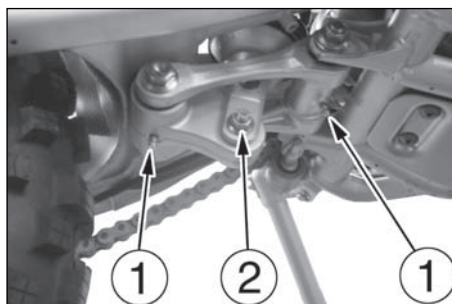
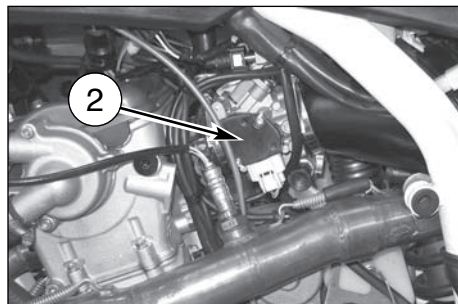
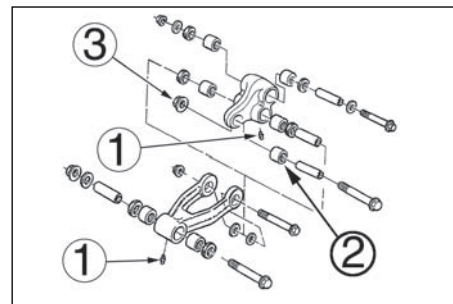
3) Nach dem Waschen

- Die Kunststoffhüllen abnehmen und die Luffilter-Ansaugöffnung freimachen.
- Die im Abschnitt Wartung Tabelle (Anhang A) angegebenen Punkte schmieren.
- Eine kurze Erwärmung des Motors vornehmen.
- Vor dem Fahren des Motorrads die Bremsen überprüfen.

ACHTUNG * : Die Bremsscheiben nicht schmieren oder einwachsen, um keinen Leistungsverlust der Bremsanlage mit nachfolgender Unfallgefahr zu verursachen. Die Scheiben mit Lösemittel z.B. Azeton reinigen.

Wenn die Schmierbüchsen (1) sich entmutigen, um die Nadelkafig der Hebelwerkhinterhaufhangung zu schmieren, ist es notwendig, auch den Nadelkafig (2) zu schmieren, der auf der unteren Befestigung des Hinterstossdämpfer ist, schmieren. Um diese Operation vorzunehmen, abnehmen: die Mutter (3) und die Buchse.

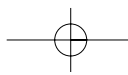
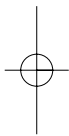
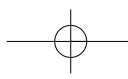
DE

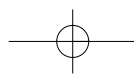


❄️❄️ : Nur für besondere Motorräder

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		
A		G	
Abnehmen des Vorderrads.....	52	Gabel-Ölstand.....	45
Abnehmen des Hinterrads.....	54	Gangschaltung.....	20
Allgemeine Reinigung.....	96	Gasschaltung.....	18
Ausbau der Bremsflüßigkeit.....	59	Getriebeausgangsritzel.....	8
Ausbau der Teile.....	3	K	
Ausbau tank.....	34-35	Kennummer des Motorrads.....	5
Ausblasen der hinteren Bremsanlage.....	65	Ketten-Schmierung.....	50
Ausblasen der vorderen Bremsanlage.....	62-64	Kontrolle d. Ketten-, Ritzel-, Kranz-Verschleißes.....	50
Austausch Kühlflüssigkeit.....	30	Kontrolle des Flüßigkeitsstands hint. Bremse.....	41
Auspuffdämpfer.....	67	Kontrolle des Flüßigkeitsstands vord. Bremse.....	39
Austausch der Scheinwerferlampen.....	86	Kontrolle des Getriebeölstands.....	29
Austausch des Hinternen Scheinwerferlampen.....	86	Kontrolle des Kompressions-.....	
B		Kontrolle des Kühlmittelstands.....	30
Batterie.....	84	Kontrolle des Luftfilters.....	37
Bremsen.....	55	Kontrolle der Zündkerze.....	33
Bremsscheiben-Flattern.....	58	Kontrollen während der Einfahrzeit.....	21
Bremsscheiben-Reinigung.....	59	Kontrollen, vorläufige.....	21
Bremsscheibenverschleiß.....	58	Kontrolleuchten.....	14
Bremsanlagen-Füllung.....	60	Kranz, hinterer.....	8
Bremsbelag-DEMONTIERUNG.....	56	Kühlflüßigkeit.....	10
Bremsbelag-Montage.....	57	Kupplung.....	8
Bremsbelag-Reinigung.....	57	Kupplungsschaltung.....	19
Bremsbelagverschleiß.....	56	Kupplungseinstellung.....	41
D		Kupplung ölstand prüfen.....	41
Digitaltachmeter.....	14	I	
E		Ingangsetzungsdekompressor.....	23
Einfahrzeit.....	21	L	
Einspritzung.....	11	Längere Nichtbenutzung.....	96
Einstellung d. Federvorladung Einstellung der Federungen entsprechend besonderer Rennstrecken-Bedingungen.....	43	Lenker position Ändern.....	46
Einstellung der Gabel.....	44	Lenkschloß.....	18
Einstellung des Gaskabels.....	31	Luftfilter-Reinigung.....	37
Einstellung d. hydraul. Bremse Stoßdämpfer.....	48	M	
Eintlüften der Kupplung.....	41	Motoranhalt.....	28
Einstellung des Lenklagerspiels.....	38	Motorstillstand.....	28
Einstellung d. Position d. hint. Bremspedals.....	40		
Einstellung des Rücklichts.....	88		
Einstellung der Sekundär-Übertragungskette.....	49		
		Einstellung des vorderen Bremshebels.....	39
		Einstellung des Ventilspiels.....	34
		Einstellung Vorspannung Stosdaempferfeder.....	47
		Elektrische Komponenten.....	77
		Elektrischer Plan.....	79, 81, 83
		Motoranlauf (TC).....	24
		Motoranlauf (TE-SMR).....	22
		Motorölwechsel und filterreinigung.....	29
		Motor-Montage-Kupplungen.....	68
		Motor-Schmierung.....	10
		P	
		Position der Schaltungen.....	7
		R	
		Räder.....	9
		Radspeichen.....	76
		Radzapfenbiegung.....	76
		Reifen.....	9, 55
		Revision des Vorderrads.....	76
		S	
		Seitliche Fußraste.....	12
		Sekundär-Übertragungskette.....	8
		Steuerung der Hinterbremse.....	20
		Spannungsregler.....	33
		Sonderwerkzeuge.....	89
		T	
		Treibstoff.....	12
		Treibstoffhahn.....	11
		U	
		Überprüfungen nach dem Wettrennen.....	96
		Umschalter auf dem Lenker.....	19
		V	
		Vergaser Starter.....	13
		Vergaser.....	8
		Vorderbremsenschaltung.....	18
		Vordergabel.....	9
		W	
		Wichtiges Vorwort.....	3
		Wechseln der Lampe in der Nummernschildbeleuchtung.....	87
		Z	
		Zündkerze.....	8
		Zündschalter.....	10
		Zündung.....	8





ESPAÑOL



el correcto funcionamiento del motociclo, es necesario atenerse al tablero de control y mantenimiento indicado en l'apendice A.

2) los modelos TE y SMR son motocicletas por empleo VIAL (A POTENCIA LIMITADA), garantizados eximidos por defectos y cubiertos de garantía legal, a condición que sea MANTENIDA LA CONFIGURACIÓN DE SERIE y respetada el tablero de manutención indicada en l'apendice , pg.7 En caso de que los modelos TE y SMR fueran transformados en motocicletas POR COMPETICIÓN (A LLENA POTENCIA) el tablero de manutención aconsejado para empleo agonístico es reconducido en l'apendice A.



IMPORTANTE

Por el reconocimiento de la garantía hará de referencia la CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO, como descrito en seguida:

- A) MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL: A POTENCIA LIMITADA
B) MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

Este motociclo no ha sido estudiado para recorrer largos trayectos con el motor a lo sumo de las vueltas como puede ocurrir con ocasión de largos traslados viales o de autopista. Largos trayectos a lleno gas pueden comportar graves daños al motor. Este motociclo ha sido estudiado por las competiciones y por lo tanto sólo garantiza lo máximo de las prestaciones con el piloto. Desaconseja por tanto el empleo, en todoterreno o en pista, con el pasajero.

SIEMPRE recordar que estos motociclos han sido planeados por un empleo agonístico, es decir por condiciones de empleo bien diferente de las que se presentan en caso de empleo vial.

Para mantener la "Garantía de Funcionamiento" del vehículo, el Cliente tiene que seguir el programa de manutención indicado sobre el manual de uso y mantenimiento ejecutando los cupones cerca de los talleres líctos HUSQVARNA.

El coste por la sustitución de los particulares y por la mano de obra necesaria para respetar el plan de manutención, está a cargo del Cliente.

NOTA: la garantía DECAE en caso de alquiler del motociclo.

Premisa importante

Leer atentamente el presente manual prestando atención particular a las notas precedidas por las siguientes advertencias:

ATENCIÓN *: Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, hasta el riesgo de muerte en caso de inobservancia de las instrucciones.

ADVERTENCIA*: Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.

Nota*: Proporciona más informaciones útiles.

Substitución de los particulares

En caso de substitución de los particulares, utilizar sólo partes originales Husqvarna de características equivalentes, incluido el tipo, la resistencia y el material. En caso contrario, podrían producirse funcionamientos incorrectos, con posible riesgo de lesiones.

ATENCIÓN *: Tras una caída, inspeccionar con atención el motociclo. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los otros mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir un motociclo dañado puede provocar graves accidentes.

ATENCIÓN *: No poner en marcha y no trabajar sobre el motociclo cuando no se lleven indumentarios protectores adecuados. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

ATENCIÓN *: Este motociclo es un vehículo de competición sofisticado. No poner en marcha o conducir el motociclo si no se tienen las adecuadas instrucciones junto a buenas condiciones físicas.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS

ATENCIÓN

- **Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad. Golpes, aunque sean involuntarios pueden provocar la caída del vehículo con consiguiente peligro para las personas, especialmente niños.**
- **Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcar nunca en un terreno flojo o irregular ni tampoco sobre asfalto caliente.**
- **Puesto que el motor y el escape se pueden poner muy caliente, aparcar la motocicleta en lugares donde sea peatones o niños no puedan tocarlos con facilidad.**



SUMARIO

Pág.

PRESENTACION	2
ADVERTENCIAS IMPORTANTES	2
DATOS PARA LA IDENTIFICACION	5
FICHA TECNICA	8
TABLA DE LUBRICACION, RELLORES	10
CONTROLES	11
ISTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA	21
LIMITE DE DESGASTE	68
INSTALACION DE ENCENDIDO/INSTALACION ELECTRICA	77-88
HERRAMIENTAS ESPECIALES	89
PATAS DE TORSION	90
KIT	92
PARTES OPCIONALES	93-95
APENDICE	96
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA	97
INDICE ALFABETICO	98
MANTENIMIENTO PERIODICO/REGULACIONES	apendice A

Nota

- Las indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.

- Z: número dientes
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Bélgica
- BR: Brasil
- CDN: Canadá
- CH: Suiza
- D: Alemania
- E: España
- F: Francia
- FIN: Finlandia
- GB: Gran Bretaña
- I: Italia
- J: Japón
- USA: Estados Unidos

- A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.

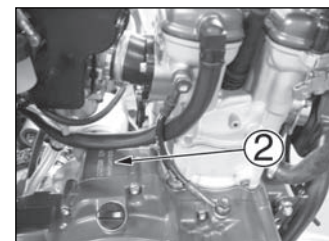
DATOS PARA LA IDENTIFICACION

El número de identificación del motor se encuentra marcado en la parte superior del carter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta se encuentra marcado en el tubo de dirección del bastidor (véase pag.21). Cuando piden piezas de recambio o informaciones acerca de su motociclo, indicar siempre, apuntándolo incluso en la presente documentación, **el número estampillado en el bastidor.**

NUMERO DEL BASTIDOR

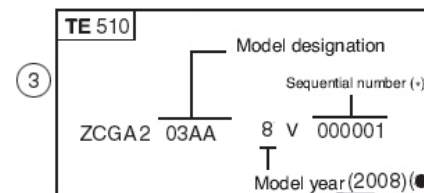
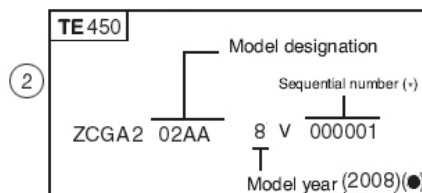
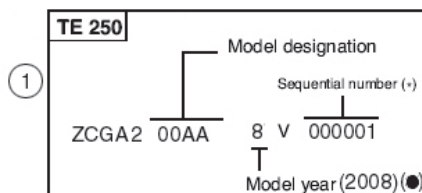
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

El número de serie compuesto de 17 caracteres se halla en el lado derecho del eje de dirección.



1. Matrícula bastidor
2. Matrícula motor

ES

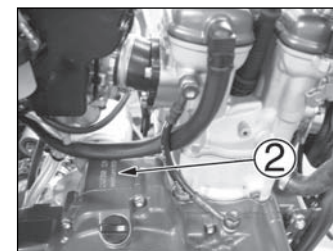
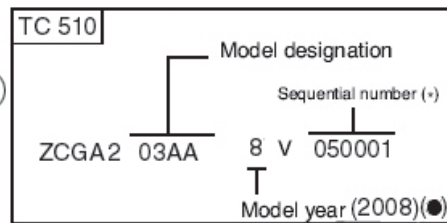
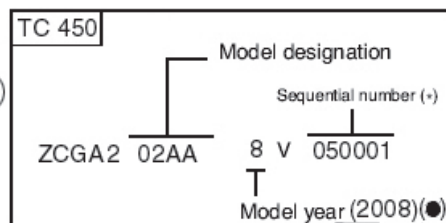
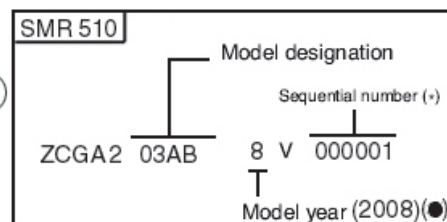
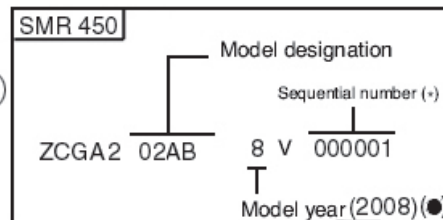
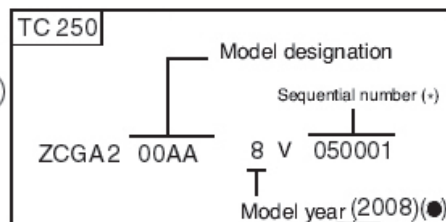


(-): Nr. progresivo
(•): Año del modelo



El número de serie compuesto de 17 caracteres se halla en el lado derecho del eje de dirección.

④



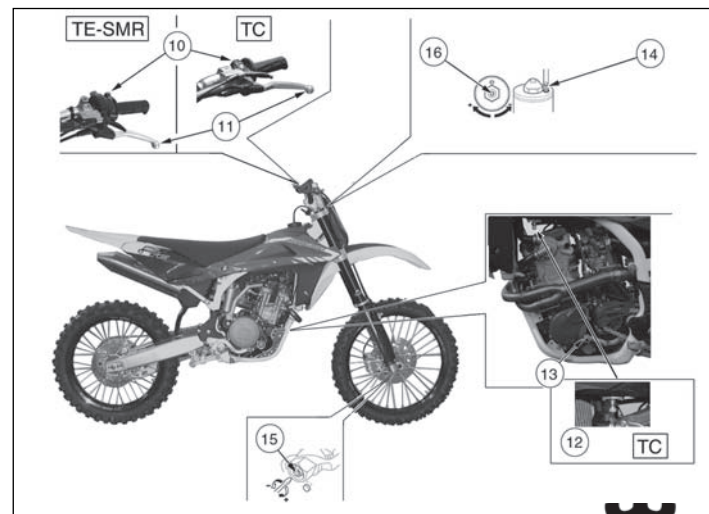
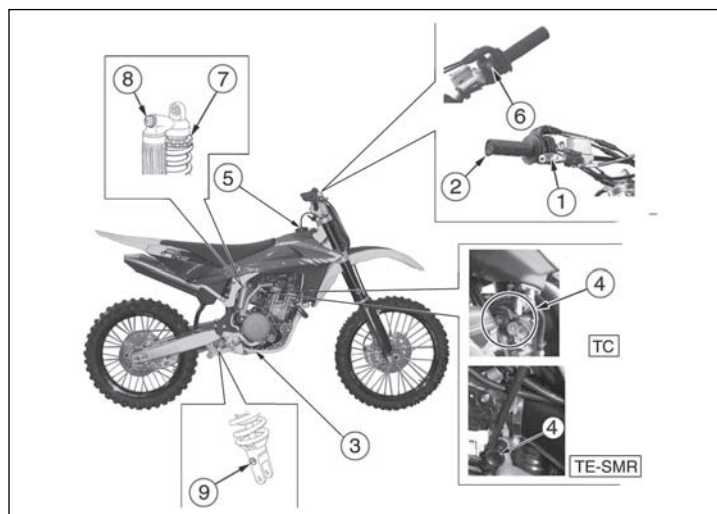
1. Matricula bastidor
2. Matricula motor

LOCALIZACIÓN MANDOS

1. Palanca mando freno delantero
2. Maneta de la mariposa
3. Pedal mando freno trasero
4. Dispositivo starter (lado izquierdo)
5. Tapón depósito carburante
6. Conmutador derecho (arranque eléctrico del motor)
7. Ajuste precarga muelle amortiguador
8. Ajuste compresión amortiguador (baja y alta velocidad de amortiguación)
9. Ajuste extensión amortiguador

10. Conmutador izquierdo (TE, SMR)
10. Pulsador parada motor (TC)
11. Palanca mando embrague
12. Grifo del carburante
13. Pedal mando cambio de marchas
14. Tornillo descarga aire para vástago horquilla
15. Ajuste compresión para vástago horquilla
16. Ajuste extensión para vástago horquilla

ES



FICHA TECNICA**MOTOR**

Tipo	monocilindrico de 4 tiempos
Enfriamiento	por liquido (TE-SMR) con electroventilador
Diámetro cilindro (250)	mm 76
Diámetro cilindro (450-510)	mm 97
Carrera (250)	mm 55
Carrera (450)	mm 60,76
Carrera (510)	mm 67,8
Cilindrata (250)	cm ³ 249,5
Cilindrata (450)	cm ³ 449
Cilindrata (510)	cm ³ 501
Relación de compresión	12,9:1
Puesta en marcha (TC) a pedal	(condispositivo de descompresión automático)
Puesta en marcha (SMR)	electrico
(condispositivo de descompresión automático)	
Puesta en marcha (TE)	electrico y a pedal
(con dispositivo de descompresión automático)	

DISTRIBUCION

Tipodoble eje a excéntricos en cabeza; 4 valvulas

Juego valvulas (a motor frio)

Aspiración	0,10 ÷ 0,15 mm
Escape	0,15 ÷ 0,20 mm

LUBRICACIÓN

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

ENCENDIDO

Tipo ...	Electrónico de descarga capacitiva con avance variable de control digital
Bujía tipo	NGK CR8EB
Distancia electrodos bujía	0,7 mm

ALIMENTACION

Tipo (TE-SMR)	a inyección electrónica
Tipo (TC 250) ..	Carburador "Keihin" FCR-MX 37 con bomba de aceleración y sensor posición de la mariposa carburador
Tipo (450-510)	Carburador "Keihin" FCR-MX 41 con bomba de aceleración y sensor posición de la mariposa carburador
Diámetro difusor (TC 250)	mm 37
Diámetro difusor (TC 450-510)	mm 41
Surtidor máximo (TC 250)	175
Surtidor máximo (TC 450-510)	180
Surtidor mínimo (TC 250)	42
Surtidor mínimo (TC 450-510)	45
Surtidor arranque (TC 250)	72
Surtidor arranque (TC 450-510)	85
Surtidor aire arranque	mm 4
Surtidor aire máximo	200
Surtidor aire mínimo	100
Flotador	g 11,2
Válvula del gas	15M
Espiga cónica	OBDVR
Muesca fij. espiga cónica (TC 250)	4a
Muesca fij. espiga cónica (TC 450-510)	5a
Tornillo aire abierto de rev.	1+1/2
Tornillo aire abierto de rev.	2

TRANSMISION PRIMARIA

Piñón motor- Corona embrague (TC 250)	Z 20- Z 67
Piñón motor- Corona embrague (TE 250)	Z 24- Z 88
Piñón motor- Corona embrague (450-510)	Z 23- Z 63
Relación de transmisión (TC 250)	3,350
Relación de transmisión (TE 250)	3,666
Relación de transmisión (450-510)	2,739

EMBRAGUE

Tipomultidisco en baño de aceite con mando hidráulico

CAMBIO

Tipode engranajes de toma constante

Relaciones de transmisión (TE-SMR)

En 1a velocidad	2,000 (z 28/14)
En 2a velocidad	1,611 (z 29/18)
En 3a velocidad	1,333 (24/18)
En 4a velocidad	1,086 (z 25/23)
En 5a velocidad	0,920 (z 23/25)
En 6a velocidad	0,814 (z 22/27)

Relaciones de transmisión (TC)

En 1a velocidad	1,866 (z 28/15)
En 2a velocidad (250)	1,529 (z 26/17)
En 2a velocidad (450-510)	1,444 (z 26/17)
En 3a velocidad	1,263 (z 24/19)
En 4a velocidad	1,086 (z 25/23)
En 5a velocidad	0,954 (z 21/22)

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TE 250)	Z 13- Z 50
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TE 450-510)	Z 13- Z 47
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TC 450)	Z 14- Z 50
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TC 250)	Z 12- Z 50
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (TC 510)	Z 14- Z 47
Piñón salida cambio- Corona en la rueda (SMR 450-510)	Z 14- Z 42
Relación de transmisión (TE 250)	3,846
Relación de transmisión (TE 450-510)	3,615
Relación de transmisión (TC 250)	4,166
Relación de transmisión (TC 450)	3,571
Relación de transmisión (TC 510)	3,357
Relación de transmisión (SMR 450-510)	3,000

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION

En 1a velocidad (TE 250)	28,205
En 1a velocidad (TE 450-510)	19,806
En 1a velocidad (TC 250)	26,055
En 1a velocidad (TC 450)	18,261
En 1a velocidad (TC 510)	17,159
En 1a velocidad (SMR 450-510)	16,435
En 2a velocidad (TE 250)	22,721
En 2a velocidad (TE 450-510)	15,955
En 2a velocidad (TC 250)	21,348
En 2a velocidad (TC 450)	14,130
En 2a velocidad (TC 510)	13,283
En 2a velocidad (SMR 450-510)	13,239
En 3a velocidad (TE 250)	18,803
En 3a velocidad (TE 450-510)	13,204
En 3a velocidad (TC 250)	17,631
En 3a velocidad (TC 450)	12,357
En 3a velocidad (TC 510)	11,616
En 3a velocidad (SMR 450-510)	10,956
En 4a velocidad (TE 250)	15,329
En 4a velocidad (TE 450-510)	10,764
En 4a velocidad (TC 250)	15,172
En 4a velocidad (TC 450)	10,633
En 4a velocidad (TC 510)	9,995
En 4a velocidad (SMR 450-510)	8,932
En 5a velocidad (TE 250)	12,974
En 5a velocidad (TE 450-510)	9,111
En 5a velocidad (TC 250)	13,324
En 5a velocidad (TC 450)	9,338
En 5a velocidad (TC 510)	8,778
En 5a velocidad (SMR 450-510)	7,560
En 6a velocidad (TE 250)	11,491
En 6a velocidad (TE 450-510)	8,069
En 6a velocidad (SMR 450-510)	6,696

BASTIDOR

Tipo.....mono-traviesa, con tubos de sección circular, rectangular et elipsoidal en acero; bastidor trasero de aleación ligera

SUSPENSION DELANTERA

Tipo horquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado (regulable en compresion y extension); vástagos ø 50 mm.

Carrera en el eje de las patas(TE, TC) 300 mm; (SMR) 250 mm

SUSPENSION TRASERA

Tipo.....progressiva
con monoamortiguador hidráulico

Carrera de la rueda (TC-TE)296 mm

Carrera de la rueda (SMR)290 mm

FRENO DELANTERO

Tipo.....de disco fijo diám. 260 mm (TE, TC)
de disco flotante diám. 320 mm (SMR)
de mando hidráulico, pinza flotante (TE, TC) o bien pinza fija radial (SMR)

FRENO TRASERO

Tipo.....de disco flotante Ø240 mm de mando hidráulico y pinza flotante

LLANTAS

Delantera (TE, TC).....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 1,6x21"

Delantera (SMR).....SANREMO in liga ligera: 3,50x17"

Trasera (TE).....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 2,15x18"

Trasera (TC).....TAKASAGO "Excel" in liga ligera: 1,85x19"(250);
2,15x19"(450-510)

Trasera (SMR).....SANREMO in liga ligera: 4,25x17"T

NEUMATICO**Delantero**

(TE)..... Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli MT 83 Scorpion;
o bien Dunlop 54R-D907-90/90x21"

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

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

Trasero

(TE)..... Michelin ENDURO COMP. 3 o bien Pirelli MT 83 Scorpion
o bien Dunlop 70R-D907 120/90x18" (250);
140/80x18" (450-510)

(TC).....Pirelli NHS (62) MT 32; 100/90x19" (250);
110/90x19" (450-510)

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

Presión de inflado en frío (delantero TC).....0,9÷1,0 Kg/cm²

Presión de inflado en frío (trasero TC).....0,8÷0,9 Kg/cm²

(*) Presión de inflado en frío (delantero TE).....0,9÷1,0 Kg/cm²

(*) Presión de inflado en frío (trasero TE).....0,8÷0,9 Kg/cm²

(•) Presión de inflado en frío
(delantero TE).....1,1 Kg/cm²

(•) Presión de inflado en frío
(trasero TE).....1,0 Kg/cm²

(*) Presión de inflado en frío
(delantero (avant SMR).....1,4 kg/cm²

(•) Presión de inflado en frío
(delantero (avant SMR).....1,8 kg/cm² sólo con el piloto

(•) Presión de inflado en frío
(delantero SMR).....2,0 kg/cm² con el piloto y el pasajero

(*) Presión de inflado en frío
(trasero SMR).....1,6 kg/cm²

(•) Presión de inflado en frío
(trasero SMR).....2,0 kg/cm² sólo con el piloto

(•) Presión de inflado a frío
(trasero SMR).....2,2 kg/cm² con el piloto y el pasajero

(•) Para uso vial

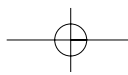
(*) en caso de uso en carreras



Líquido circuito de enfiamento| 1,1÷1,3

Aceite en el carter	
Substitución aceite y filtro aceite	1,7
Substitución aceite	1,5

Tapavias para radiadores
AREXONS TURAFALLE LIQUIDO



CONTROLES

GRIFOS CARBURANTE (TC)

El grifo (2), ubicado a la izquierda, es de tipo a rosca: enroscar la tuerca (A) para cerrar el grifo, enroscar la tuerca para abrirlo.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el motor caliente cuando se trabaja sobre el grifo carburante.

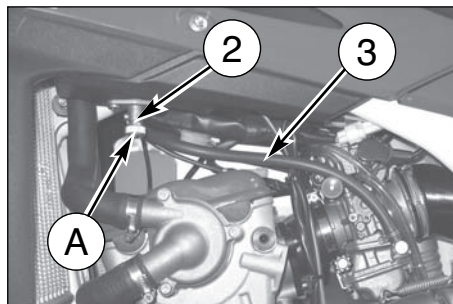
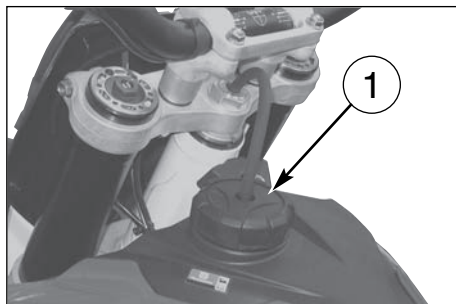
El grifo lleva incorporado un filtro: la acumulación de suciedad provoca una disminución del pasaje de carburante hacia el carburador. Por lo tanto es necesario efectuar la limpieza de la siguiente manera:

- 1 Desenroscar el tapón de vaciado (1) en el deposito del carburante y cerrar el grifo;
- 2 Remueva el tubito (3) dal carburador y colocar el tubito en un recipiente;
- 3 Abrir el grifo para eliminar el carburante del deposito;
- 4 Remover el grifo, después del desmontar los tornillos de fijación. Limpiar el filtro de red con un solvente.
- 5 Reensamblar el grifo efectuando las operaciones inversas respecto al montaje. Abrir el grifo y comprobar que no haya pérdidas.

MOTOR INYECCIÓN (TE-SMR)

En los vehículos con motor a inyección la bomba de la gasolina se encuentra incorporada en el deposito y en la instalación de alimentación carburante no está montado el grifo. La indicación de la reserva está indicada en el tablero de instrumentos digital a través de la luz testigo correspondiente (see on pag. 15).

ES



1. Tapón depósito del carburante
2. Grifo del carburante
3. Tubería del carburante
- A. Tuerca grifo

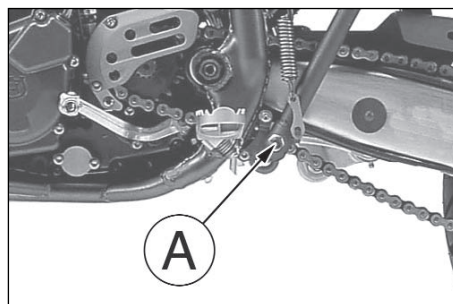
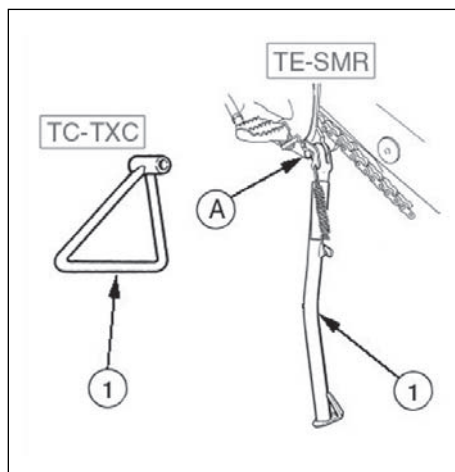


SOPORTE LATERAL

Cada motociclo está equipado con un soporte lateral (1)

ATENCIÓN*: El soporte está proyectado para soportar **SÓLO EL PESO DEL MOTOCICLO**. No sentarse sobre el vehículo utilizando el soporte como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones personales.

Controlar periódicamente el soporte lateral (ve "Ficha" de mantenimiento periódica); averiguar que los muelles no sean perjudicados y que el soporte lateral se mueva libremente. En el caso el soporte lateral fuera ruidoso, lubricar el perno (A) de fijado.

**CARBURANTE**

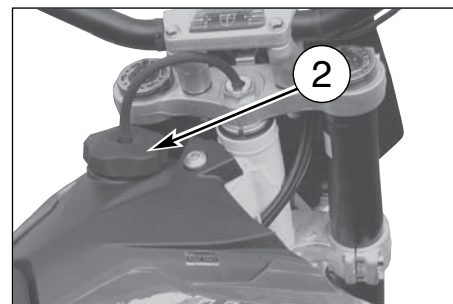
El carburante aconsejado es gasolina sin plomo de 98 octanos.

Notas*: Si el motor tiene martilleo de válvulas, utilizar otra marca de gasolina o un carburante con un número de octanos más elevado.

ATENCIÓN*: Si el motor tiene martilleo de válvulas no utilizarlo ulteriormente; podrían producirse graves daños como el agarrotamiento.

ATENCIÓN*: La gasolina es extremadamente inflamable y en condiciones particulares puede volverse explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa la provisión o se conserva el carburante.

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más del límite inferior de la boca de llenado. Tras la provisión, asegurarse que el tapón (2) del depósito esté correctamente cerrado.



STARTER CARBURADOR (TC)

El pómulo del starter, situado a la izquierda del carburador, es accionado para enriquecer la mezcla durante el arranque. Tirar el pómulo hacia el exterior para abrir el starter; para cerrarlo efectuar la maniobra contraria.

El carburador es dotado con dos pómulos:

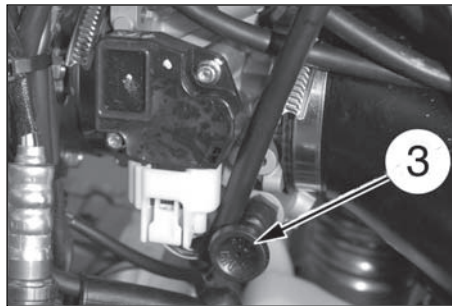
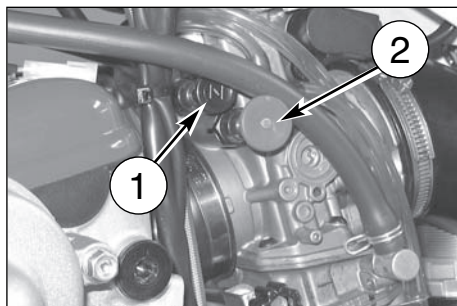
1) PÓMULO NEGRO:
arranque a FRÍO (°)

2) PÓMULO ROJO:
arranque en CALIENTE (°)

ARRANQUE CON MOTOR FRÍO (TE-SMR)

Para la puesta en marcha con motor frío, las versiones con motor a inyección tienen un botón de color negro (3) ubicado a la izquierda del cuerpo mariposa. Tirar el botón hacia la parte externa para abrir el cebador, empujar hacia adentro para cerrarlo.

(°) Ver pag. 24



INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS (TE-SMR)

El motociclo es equipado con un instrumento digital sobre el quale 4 testigos también son montados: deslumbante, luces (con iluminación display), indicadores de dirección, desembragado y reserva carburante.

- 1- Testigo AZUL "Deslumbante"
- 2- Testigo VERDE "Luces"
- 3- Testigo VERDE "Indicadores de dirección"
- 4- Testigo VERDE "Desembragado"
- 5- Testigo ANARANJADO "Reserva carburante" (1,8 l)

NOTAS

- Después del arranque del motor, por los primeros 2 segundos aparece la versión del SW de control; acabada la fase de control, el instrumento visualiza la última función programada.
- A cada apagamiento del motor, deja la visualización de las funciones del instrumento. El paso de una función a la otra y a la relativa puesta a cero, tiene que ser efectuado a través de la tecla SCROLL (A).
- Las funciones, que se pueden seleccionar en el orden, son las partidarias.

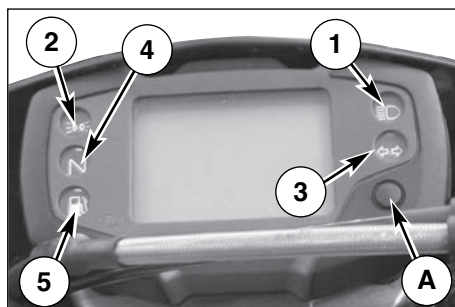
- 1- SPEED / ODO (figura 1, pag. 15)
- 2- SPEED / H (figura 2, pag. 15)
- 3- SPEED / OROLOGIO (figura 3, pag. 15)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figura 4)
- 5- SPEED / STP 1 (figura 5)
- 6- SPEED / AVS 1 (figura 6)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figura 7)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figura 8)
- 9- SPEED / TRP 2 / OROLOGIO (figura 9)
- 10- SPEED / RPM (Indicación numerica) (figura 10)
- 1- SPEED / ODO (figura 1)

NOTA

La función RPM, visualizada sobre el indicador LED vertical, es **SIEMPRE** activa.

IMPORTANTE: Funciones del testigo VERDE (4) "DESEMBRAGADO" en caso de FUNCIONAMIENTO DEFECTUOSO DE LA INSTALACIÓN DE ALIMENTACIÓN A INYECCIÓN (dirijase al Concesionario HUSQVARNA)

- a) Con el cambio NO EN POSICIÓN "DESEMBRAGADO": el testigo RELAMPAGUEA DE MODO INTERMITENTE.
- b) Con el cambio EN POSICIÓN "DESEMBRAGADO": el testigo queda ENCENDIDO INICIALMENTE DE MODO FIJO luego RELAMPAGUEA DOS VECES EN RÁPIDA SUCESIÓN por lo tanto vuelve AL ENCENDIDO FIJO por luego repetir el ciclo. Eliminado el funcionamiento defectuoso, el testigo (4) vuelve a su función.



1- SPEED (kmh o bien mph) / ODO / RPM (figura 1)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;
- ODO: odómetro- Indicación max: 99999 km;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

Para pasar de km a miles o de miles a km proceder en el modo siguiente:

- 1) visualizar la figura 1, apagar el motor y comprimir el pulsante SCROLL (A).
- 2) poner en marcha el motor teniendo comprimido por 3 segundos el pulsante SCROLL (A).

Por confirmación de la ocurrida conversión se activarán, por 3 segundos, "SET" y Miles/mpg o bien km/kmh; se volverá sucesivamente a la función estándar de la figura 1.

NOTA

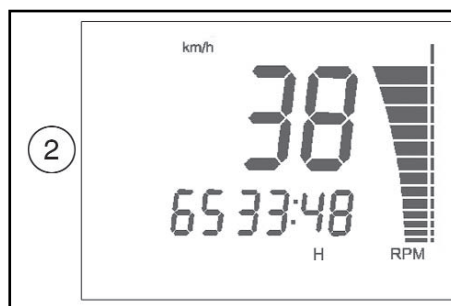
Al término de la operación descrita, el dato ODO será convertido y todo los demás fechas borrados (la CUENTA H queda inalterato).

2- SPEED / H / RPM (figura 2)

- Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- H: Indica las horas de funcionamiento del motor (los datos son salvados en memoria permanente cada 10 minutos)- Indicación max: 9999:59;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- CLOCK: reloj- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato será perdido a la separación de la batería). Para regular el reloj, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos para incrementar las horas; concedido el pulsante, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos.
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figura 4)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- TRIP 1: distancia- Indicación max: 999,9 km (el dato será perdido a la separación de la batería). La puesta a cero del STP 1 también comporta aquel de los datos TRIP 1 y AVS 1.

El TRIP 1 es contextualmente activo a STP 1 (*).

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

(*): ver figura 5

**5- SPEED / STP 1 / RPM (figura 5)**

- SPEED: velocidad del vehículo -Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- STP 1: tiempo de recorrido kmh.- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato será perdido a la separación de la batería). El contador STP 1 se activa comprimiendo el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

- Fase 1: activación función;
- fase 2: stop a los contadores;
- fase 3: puesta a cero STP 1 y datos TRIP 1 y AVS 1;
- fase 4: activación función;
- fase 5: stop a los contadores;

.....
y tan en seguida

NOTA

datos STP 1+datos TRIP 1=AVS 1 (*).

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

(*): ver figura 6

**6- SPEED / AVS 1 / RPM (figura 6)**

- SPEED: velocidad del vehículo -Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- AVS 1: representa la velocidad mediana de recorrido del vehículo, da una distancia (TRIP 1) y un tiempo de recorrido (STP 1) (el dato será perdido a la separación de la batería).

NOTA

La puesta a cero de STP 1 también comporta aquel de los determinados TRIP 1 y AVS 1.

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.



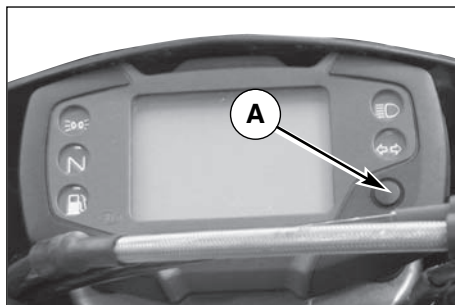
7- SPEED / V MAX / RPM (figura 7)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- V MAX: indica la velocidad MAX, en kmh o mph, alcanzada por el vehículo.

Indicación max: 299 kmh o 299 mph.

Para borrar V MAX, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos;

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

**8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figura 8)**

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- TRIP 2: distancia- Indicación max: 999, 9 km / miles (el dato será perdido a la separación de la batería).

Para borrar el TRIP 2, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figura 9)

- TRIP 2: distancia- Indicación max: 999, 9 km / miles (el dato será perdido a la separación de la batería).

Para borrar el TRIP 2, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos;

- CLOCK: reloj- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato será perdido a la separación de la batería).

Para regular el reloj, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos para incrementar las horas; concedido el pulsante, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos;

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

**10- SPEED /RPM (Indicación numerica) (figura 10)**

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical y de la indicación numérica.



MANDO DEL GAS

Ud. Puede regular la maneta (1) de la mariposa. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA

No se olvide de apretar los tornillos (A) después de la regulación.

MANDO FRENO DELANTERO

La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar y manda el freno delantero. La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA

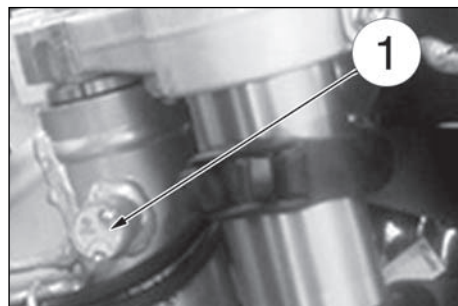
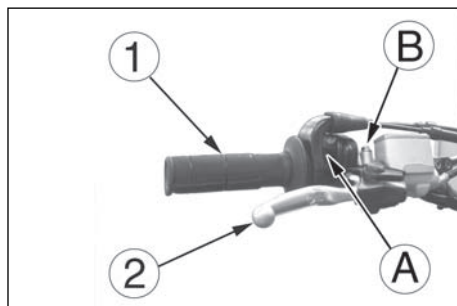
No se olvide de apretar los tornillos (B) después de la regulación.

BLOQUEO DE LA DIRECCION (TE-SMR)

La motocicleta está provista de un bloqueador (1) de dirección que se encuentra en la parte derecha de la manillar de dirección.

Para bloquear la dirección actúe como se indica a continuación: gire el manillar hacia la izquierda, coloque la llave en la cerradura y gire en sentido antihorario. Empuje hacia dentro y si fuera necesario, gire el manillar en los dos sentidos. Gire la llave en el sentido horario y extráigala de la cerradura.

Para debloquear la dirección, cumpla las operaciones en sentido inverso.

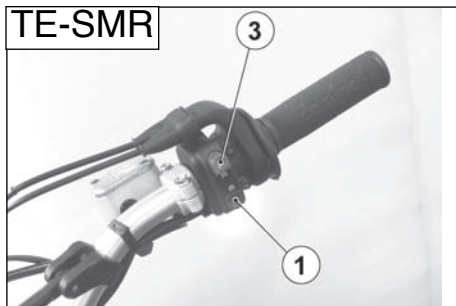


CONMUTADOR DERECHO EN EL MANILLAR (TE-SMR)

El conmutador derecho tiene los siguientes mandos:

- 1) botón de arranque
- 3) interruptor de encendido-stop motor

TE-SMR



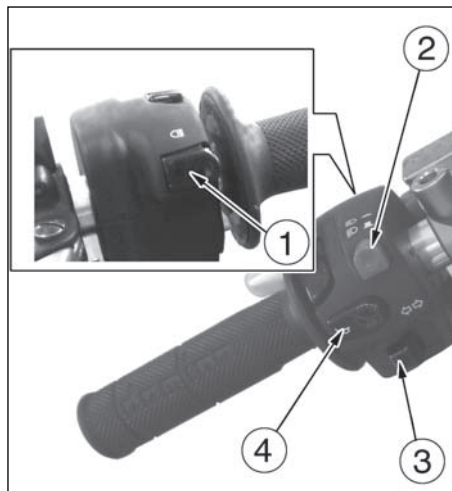
CONMUTADOR IZQUIERDO EN EL MANILLAR (TE-SMR)

El conmutador izquierdo tiene los siguientes mandos:

- 1)  Rayo deslumbante (retorno automático)
- 2)  Mando selección luz deslumbante
-  Mando selección luz de cruce
- 3)  Activación indicadores de dirección izquierdos (retorno automático)
 Activación indicadores de dirección derechos (retorno automático)

Para desactivar el indicador pulse la palanca de mando cuando ha vuelto al centro.

- 4)  Avisador acústico



PULSADOR PARADA MOTOR (TC)

En la parte izquierda del manillar, cerca del mando del embrague se encuentra el pulsador (1) de parada del motor.

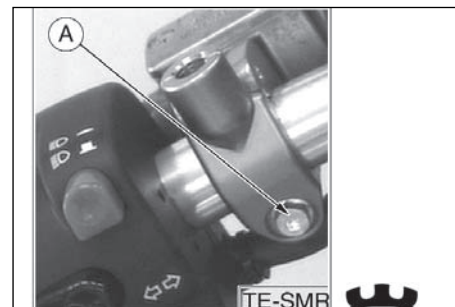
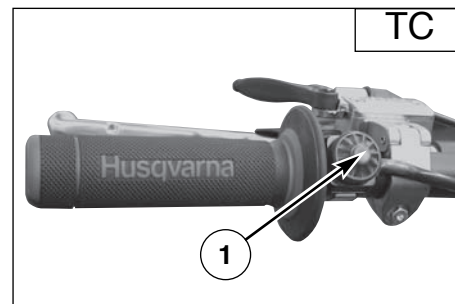
MANDO EMBRAGUE

La palanca del mando hidráulico del embrague está situada a la izquierda del manillar y está dotada de protección. La posición de mando embrague sobre el manillar se puede regular aflojando el tornillo inferior (A) de fijación.

ADVERTENCIA

No se olvide de apretar el tornillo después de la regulación.

ES



MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) del mando del freno trasero se encuentra a la derecha de la motocicleta. En los modelos TE y SMR en el momento del frenado, un interruptor de stop provoca el encendido de la lámpara del faro trasero.

MANDO DE CAMBIO

La palanca (1) se encuentra a la izquierda del motor. El piloto, cada vez que cambie la marcha, tiene que dejar libre el pedal que vuelve a su posición central; luego se puede embragar otra marcha. La posición "desembragado" (N) se encuentra entre la primera y la segunda marcha.

Se embraga la marcha primera empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas empujar hacia arriba.

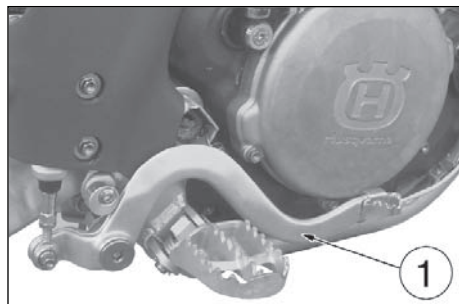
La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación se necesita aflojar el tornillo, quitar la leva y colocarla en otra posición en el árbol.

Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.

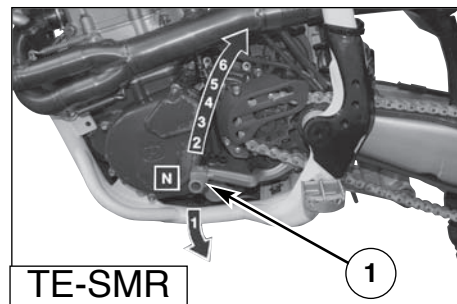
ADVERTENCIA *: No cambiar las marchas sin desembragar y cerrar el gas. El motor podría ir "fuera revoluciones" y sufrir daños.

ATENCIÓN * : No reducir las marcha cuando se tiene una velocidad que podría llevar el motor "fuera revoluciones" o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la velocidad justo inferior.

N: Desembragado



N: Desembragado



INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

CONTROLES PRELIMINARES

ATENCIÓN!

Examine atentamente esta lista antes de conducir la moto a fin de evitar accidentes o averías durante la marcha.

1. Controle todos los líquidos

- A. Nivel aceite motor-transmisión
- B. Nivel carburante
- C. Nivel líquido de enfriamiento

Asegúrese de que todos los tapones se encuentren instalados correctamente.

ATENCIÓN *: ¡No remover el tapón del radiador cuando el motor está caliente!

2. Controle todos los mandos

- A. Maneta de la mariposa
- B. Palanca del embrague

Asegúrese de que las transmisiones flexibles no estén dañadas y que se deslicen libremente.

3. Controle los frenos

Asegúrese de que no haya pérdidas de aceite y de que las tuberías no estén gastadas.

Controle el funcionamiento.

4. Controle las suspensiones

Comprima la horquilla y la suspensión trasera

Controle que no haya pérdidas de aceite y asegúrese de que el funcionamiento sea correcto.

5. Controle las ruedas

Controle los radios y que no estén gastados los cojinetes.

Controle las llantas y los neumáticos.

Controle la presión de los neumáticos.

6. Controle los rodillos tensores de cadena, el piñón y la corona

Controle el desgaste de los rodillos, del piñón y de la corona
Asegúrese de que la cadena esté regulada y lubricada correctamente.

7. Controle el filtro de aire y el sistema de aspiración

Controle que el filtro esté limpio

Controle los empalmes de goma y los collares

8. Controle el sistema de escape

Controle el montaje y compruebe eventuales roturas

Controle los silenciadores

9. Controle los pares de torsión

- A. Bujía
- B. Tuercas de la culata del cilindro
- C. Comprobación general de los ajustes

10. Controle la dirección

Controle el juego de los cojinetes de la dirección.

11. Controlar la instalación eléctrica (TE-SMR)

Poner en marcha el motor y controlar que los faros, las luces de parada, los indicadores de dirección, los indicadores en el panel y la bocina funcionen regularmente.

ATENCIÓN * :La inobservancia de estos controles cotidianos a efectuar antes del uso, puede causar serios daños al vehículo o graves accidentes.

RODAJE

La duración y las prestaciones del motor serán mayores y mejores una vez efectuado un rodaje de un par de Horas antes de usar el vehículo en carreras. Durante la primera media hora de conducción se aconseja mantener baja la velocidad evitando aceleraciones improvisas para no forzar el motor.

Efectuar el cambio del aceite y todas las operaciones de mantenimiento. Al cabo de la primera media hora de conducción aumentar ligeramente el número de revoluciones, siempre sin forzar. No mantener una velocidad excesivamente baja cuando se ponen las marchas altas.

Al cabo de un par de horas podéis empezar a usar la moto normalmente, a nivel de competición.

CONTROLES DURANTE EL RODAJE

- CONTROL TENSION RADIOS RUEDAS (ver pag.76);
- CONTROL AJUSTE RUEDAS (ver pag.90-91);
- CONTROL AJUSTE PERNO HORQUILLA (ver pag. 90);
- CONTROL REGULACION CADENA (ver pag. 49);
- CONTROL JUEGO COJINETES DE DIRECCION (ver pag. 38);
- CONTROL AJUSTE MANILLAR (ver pag. 90);
- CONTROL AJUSTE MOTOR AL CHASIS (ver pag.90);
- CONTROL AJUSTE CONEXION ASPIRACION (ver pag. 90);
- CONTROL AJUSTE TUERCAS CABEZA Y CILINDRO (ver pag.90);

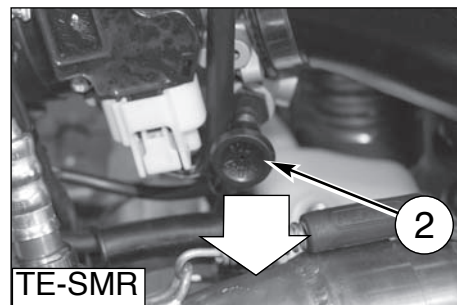
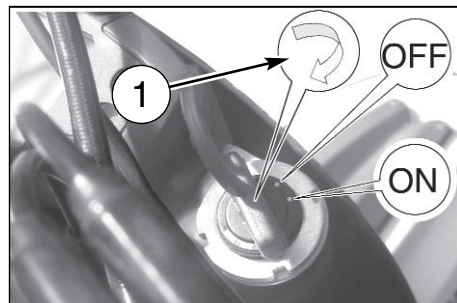
VERIFICAR FRECUENTEMENTE EL ESTADO DE CARGA DE LA BATERÍA (véase pág. 84).



ARRANQUE DEL MOTOR (TE-SMR)

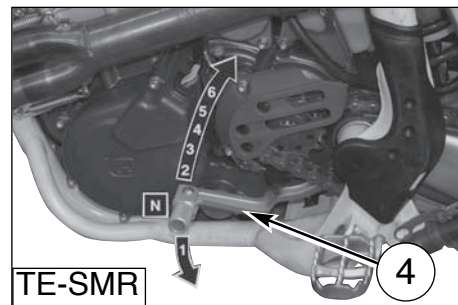
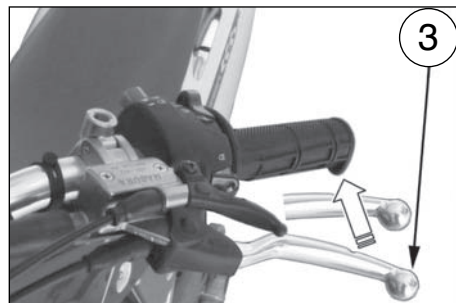
A motor frío, es decir después de prolongada detención del motociclo o en presencia de baja temperatura ambiental, obrar en el modo siguiente:

- 1) poner la llave (1) del interruptor encendido en posición IGNITION (el zumbido que se produce girando la llave en posición IGNITION es debida a la bomba del combustible que da presión a la instalación de alimentación);
- 2) tirar la palanca (2) del arranque;



- 3) tirar la palanca (3) del embrague;
- 4) poner el pedal (4) del cambio en punto muerto y dejar la palanca mando embrague;
- 5) comprimir el interruptor de arranque-stop motor (5) y pulsar el botón (6) de arranque.

Lleve la palanca (2) del starter a la posición inicial cuando el motor esté en condiciones de mantener el ralentí. En caso de arranque en caliente NO utilice el starter. No haga funcionar el motor frío a un número elevado de revoluciones a fin de permitir que se caliente el aceite y que circule en todos los puntos que necesitan lubricación.

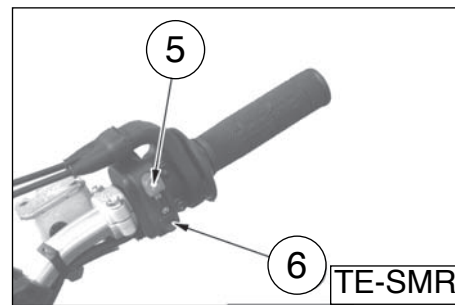


NOTA

En el soporte de la palanca del embrague está montado un interruptor de seguridad que permite efectuar el arranque SOLO con el cambio de marchas en punto muerto o con la marcha puesta y el mando del embrague apretado.

IMPORTANTE

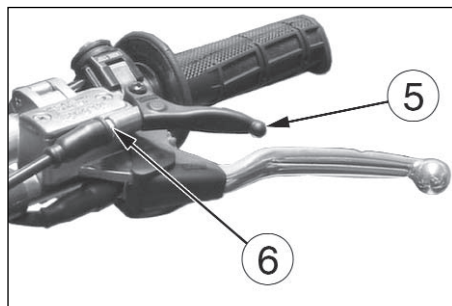
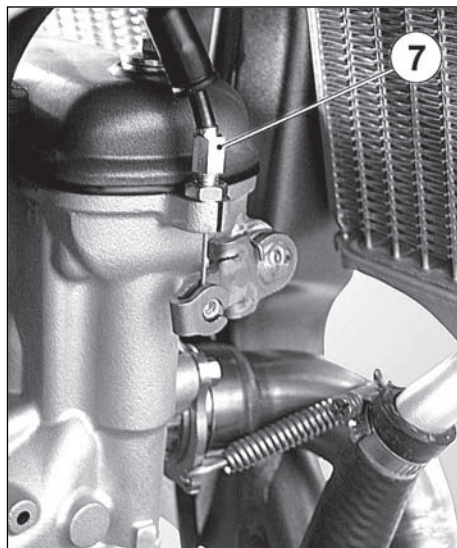
NO EFECTUAR NUNCA EL ARRANQUE SI EN EL CIRCUITO NO ESTÁ CONECTADA LA BATERÍA.



DESCOMPRESOR DE ARRANQUE

Aunque el motor sea provisto de descompresor automático puede ser necesario, en algunos casos (ahogo del carburador o dificultad de arranque a causa de una batería no suficientemente cargo) utilizar el descompresor manual puesto sobre la izquierda del manillar. En estos casos, tirar la palanca (5) comprimiendo al mismo tiempo el interruptor de arranque, conceder la palanca (5) manteniendo comprimido el interruptor luego también conceder este último.

El soporte de la palanca (5) es provisto de un tensor (6) para regular el juego que tiene que estar de unos 3 mm; una ulterior posibilidad de grabación es ofrecida por el ajuste (7) sitio a la derecha del motor (actuar sobre este último cuando ya no es posible regular correctamente el juego con el tensor sobre el manillar).



ARRANQUE DEL MOTOR (TC)

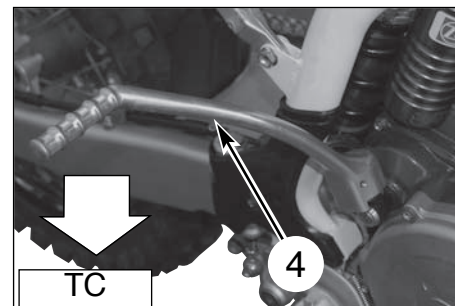
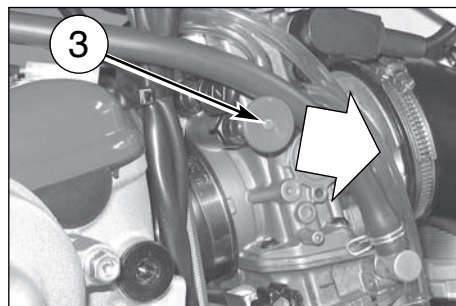
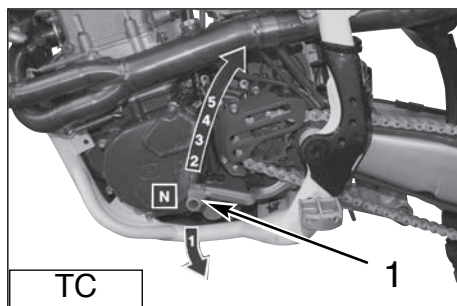
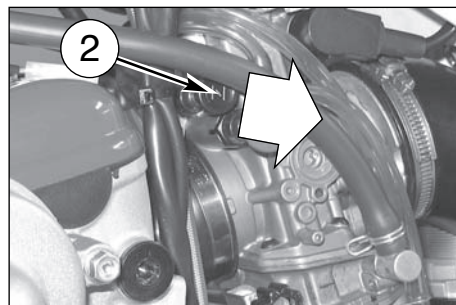
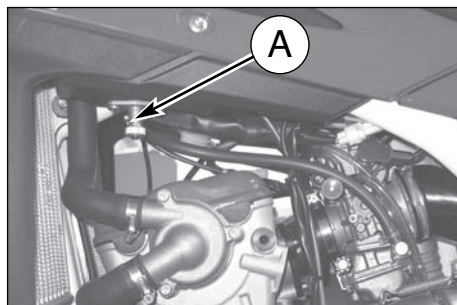
Obrar en el modo siguiente:

- 1) cerciorarse que el grifo del carburante (A) se encuentre en posición abierta;
- 2) poner la palanca (1) del cambio en punto muerto;

- 3) tirar el pómulo del arranque (pómulo NEGRO 2 por el arranque a frío *, pómulo ROJO 3 por el arranque en caliente);

- 4) bajar el pedal de arranque (4) hasta encontrar resistencia (pistón al P.M.S);

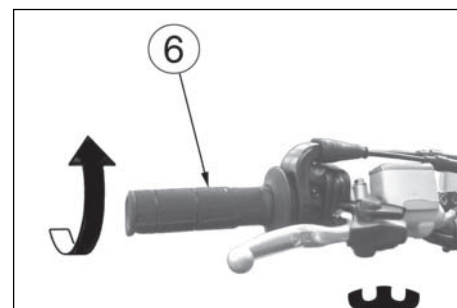
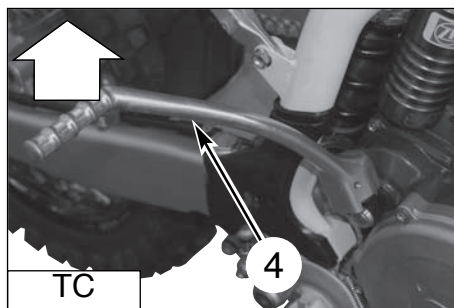
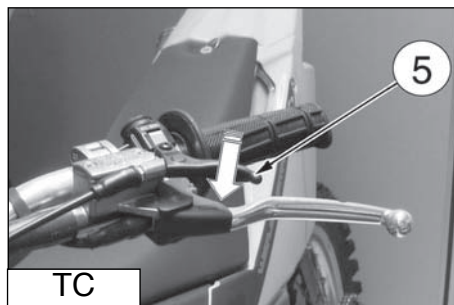
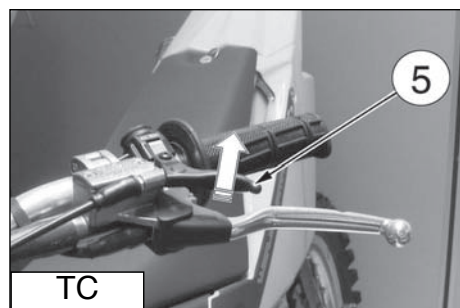
*: es decir después de prolongada detención del motociclo o en presencia de baja temperatura ambiental.



5) tirar la palanca (5) y bajar ulteriormente, de una carrera limitada, el pedal hasta vencer susodicha resistencia (superación del P.M.S);

6) a este punto, conceder la palanca (5) y el pedal (4);

7) en caso de ARRANQUE A. FRÍO, girar completamente por 2 veces la maneta (6) del mando gas (en caso de arranque en caliente NO efectuar esta operación);



8) bajar COMPLETAMENTE el pedal (3) hasta a poner en marcha el motor.

ARRANQUE EN CALIENTE: ANTES DE PARTIR, DESACTIVAR EL PÓMULO ROJO (3) DEL ARRANQUE SOBRE EL CARBURADOR.

En caso de fallido arranque, repetir este procedimiento.

NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A FRÍO A. BAJAS TEMPERATURAS

Se encomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando mariposa.

De esta manera el aceite, al circular, alcanza todos los puntos que necesitan lubricación y el líquido refrigerante alcanza la temperatura necesaria para el funcionamiento correcto del motor.

Evitar efectuar una calefacción demasiado prolongada del motor.

IMPORTANTE

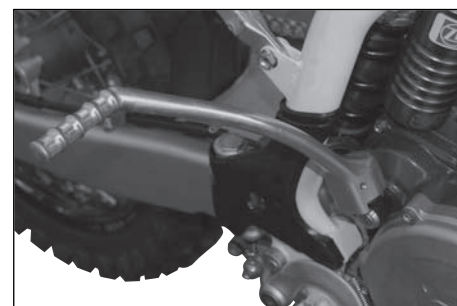
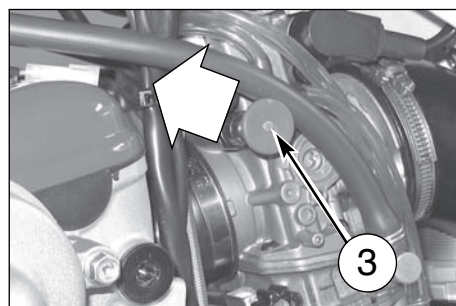
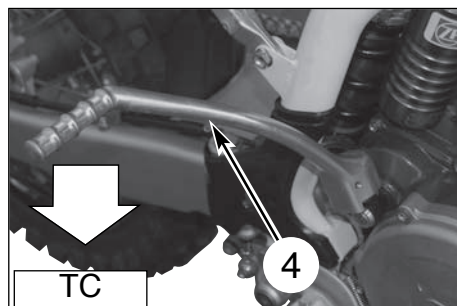
No acelere nunca el motor después de un arranque en frío.

ATENCIÓN *: La instalación de descarga contiene gas de monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

En caso de empleo del arranque a pedal, seguir cuidadosamente las instrucciones indicadas a pág. 84 y tener presente la nota siguiente.

Pedal de arranque

ATENCIÓN *: Durante la fase de arranque de este tipo de motociclo de altas prestaciones, tal vez puede ocurrir un fuerte "rebote". No poner en marcha el motor sin haberse puesto antes botas adecuadas para conducir, de grande protección. Hay el riesgo de herirse seriamente en la pierna en caso el pedal rebote y el pie se deslice.



ARRANQUE CON MOTOR CALIENTE (TC)

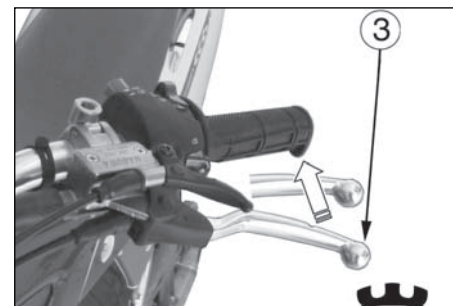
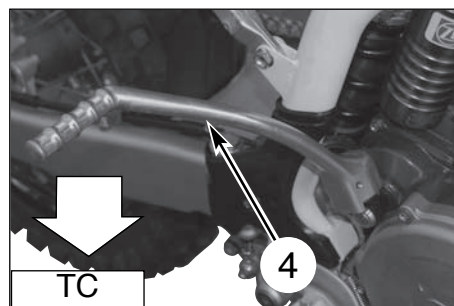
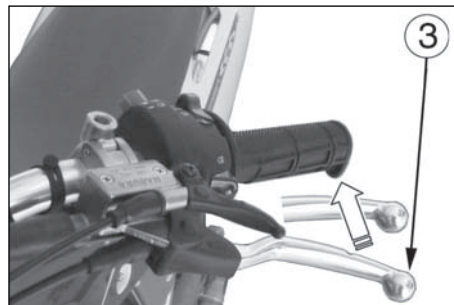
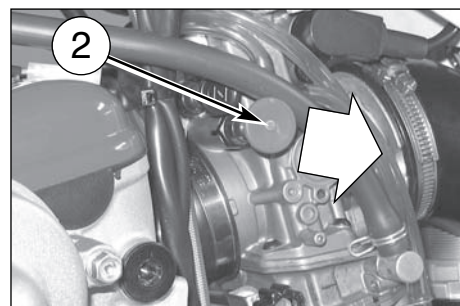
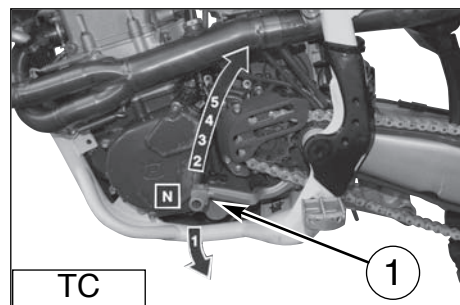
En caso de dificultad de arranque con el motor caliente, o después de una caída, actuar de la siguiente manera:

- 1) colocar la palanca (1) del cambio en punto muerto;
- 2) tirar el botón ROJO del cebador (2);

- 3) apretar la palanca (3) del embrague;
- 4) actuar en el pedal de arranque (5) para poner en marcha el vehículo.

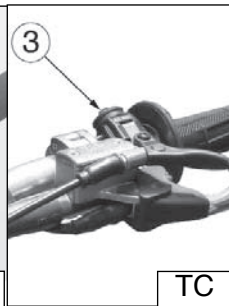
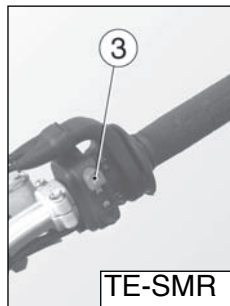
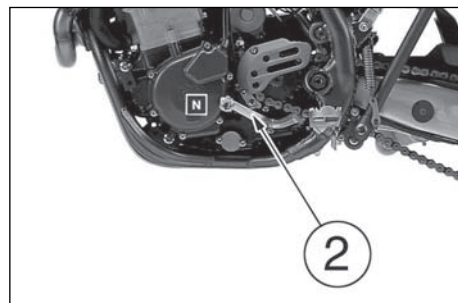
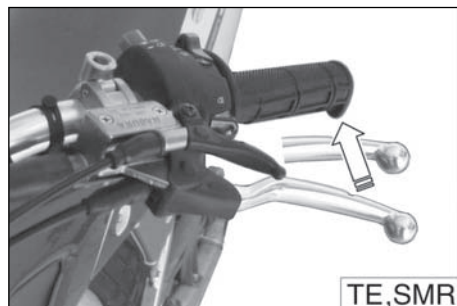
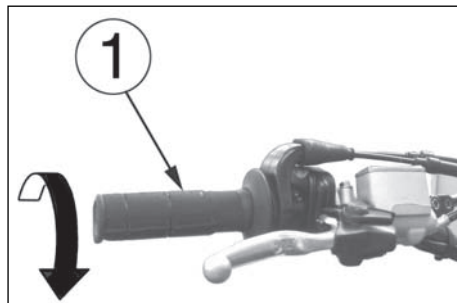
- 5) Luego soltar la palanca del embrague (3).

ANTES DE LA SALIDA, DESCONECTAR EL BOTÓN ROJO (2) DEL CEBADOR EN EL CARBURADOR.



PARADA DEL MOTOCICLO Y DEL MOTOR

- Cerrar completamente la palanca (1) del gas de manera que el motociclo decelere.
- Frenar con los frenos delantero y trasero mientras se reducen las marchas (para obtener una fuerte deceleración, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos).
- Una vez parado el motociclo, desembragar por completo y poner la palanca (2) de cambio en punto muerto.

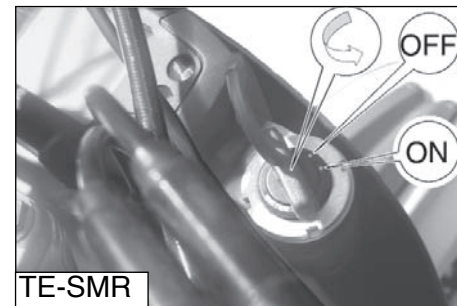
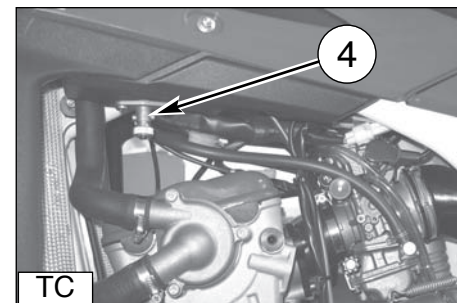


- Apretar el pulsador ROJO (3) de parada del motor.
- Cerrar la válvula (4) del combustible.

- TE, SMR: Girar Hacia izquierda la llave del interruptor de encendido.

ATENCIÓN*: En algunos casos puede ser útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo sobre terrenos resbaladizo. El uso incorrecto de los frenos puede causar graves accidentes.

ATENCIÓN *: En caso de bloqueo del gas en la posición abierta o de otro funcionamiento incorrecto que hiciera girar el motor de manera incontrolable, apretar **INMEDIATAMENTE** el pulsador de parada motor. Mantener el control del motociclo con un uso normal de los frenos y de la dirección, mientras se aprieta el pulsador de parada.

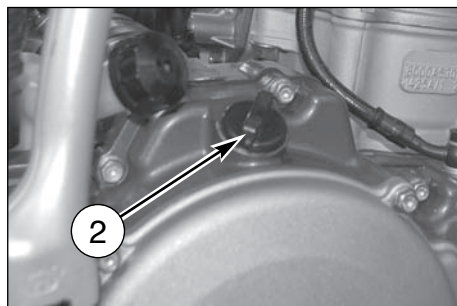
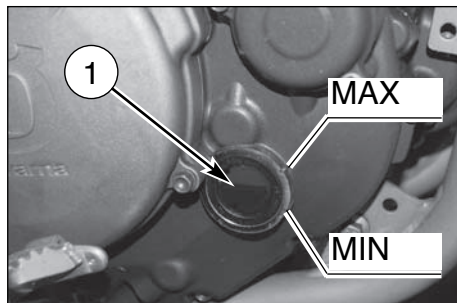


CONTROL NIVEL ACEITE

Con el vehículo en plano y en posición vertical, verificar el nivel del aceite a través de la mirilla de inspección que se encuentra en el cárter derecho del motor. Verificar el nivel entre las dos marcas del nivel ubicadas en el borde de la mirilla. Comprobar que el nivel esté comprendido entre las dos marcas MIN y MAX. Para agregar aceite es preciso quitar el tapón (2) de carga

Notas*: Realice esta operación con el motor caliente.

ATENCIÓN*: Tener cuidado a no tocar l'acte motor caliente.

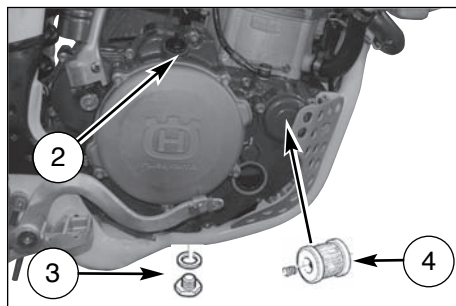
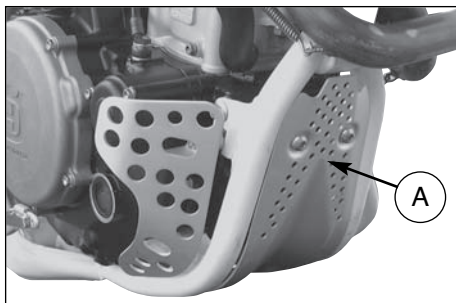


SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA-SUBSTITUCION FILTROS DE RED Y DEL CARTUCHO FILTRO

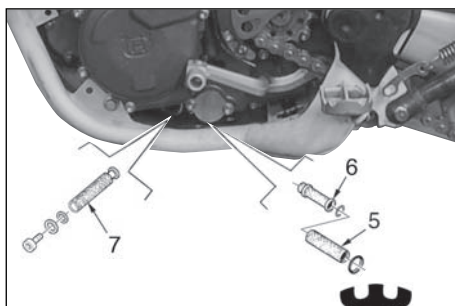
ATENCIÓN*: Tener cuidado a no tocar l'aceite motor caliente.

La operación se deberá realizar, CON EL MOTOR CALIENTE, como indicado a continuación:

- quitar el tapón de carga (2);
- quitar la protección (A) del motor;
- colocar un recipiente debajo del motor;
- quitar el tapón de descarga (3), a fin de permitir la completae-



- evacuación del aceite del motor y limpie el magneto del tapón;
- quitar los tres filtros (5), (6) y (7) situados en el lado izquierdo del motor, comprobar las juntas OR y proceder con la limpieza de los filtros usando gasolina, despues vuelva a montar las partes en sentido contrario al desmontaje ;
- para sustituir el cartucho del filtro (4), es necesario destornillar los tres tornillos de fijación y remover la tapa del cartucho del filtro;
- despues de la sustiución de los filtros, remontar el tapon de descarga (3), la protección (A) del motor y vierta a través la cantidad de aceite prescrita.

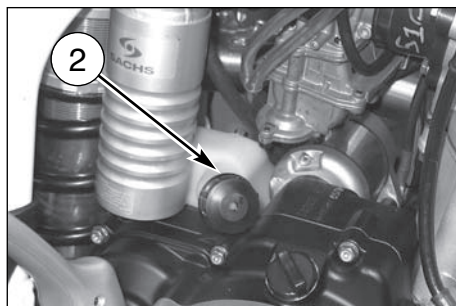
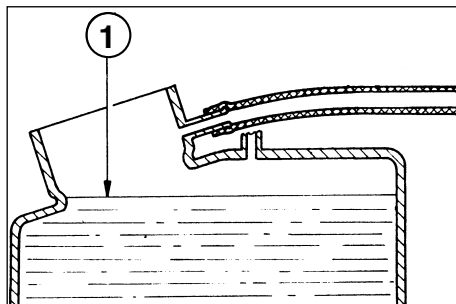


CONTROL NIVEL LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

Controlar el nivel (1) en el radiador derecho con el motor parado con el motociclo en posición vertical.

El refrigerante se debe encontrar a 10 mm por encima de las piezas y además, sobre los modelos TE y SMR, no tiene que superar la mitad del tanque de expansión (2) sitio delante del amortiguador trasero.

El tapón del radiador está provisto de dos posiciones de desbloqueo, la primera sirve para la descarga preventiva de la presión.



ADVERTENCIA

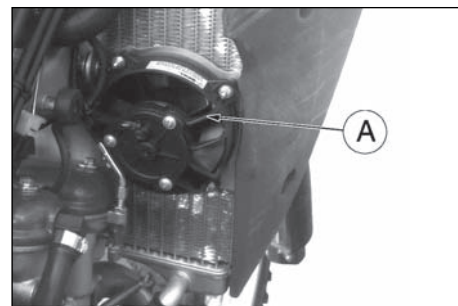
No quite el tapón del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que el líquido salga y produzca quemaduras.

ADVERTENCIA

TE-SMR: Acordarse de que el ventilador de enfriamiento (A) puede ponerse en marcha también cuando el interruptor de encendido está en la posición OFF; trabajar, por tanto, a debida distancia con respecto a las aspas del ventilador.

NOTA

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

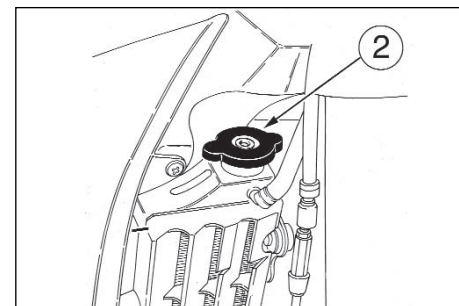
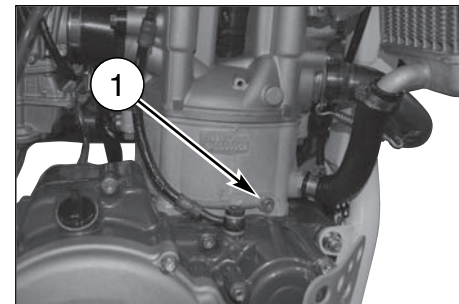


SUBSTITUCION LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

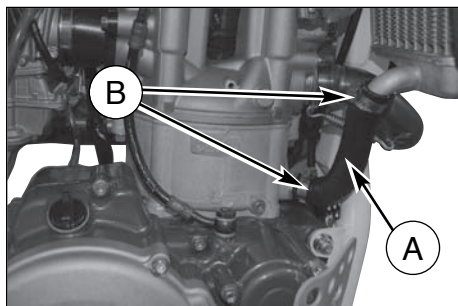
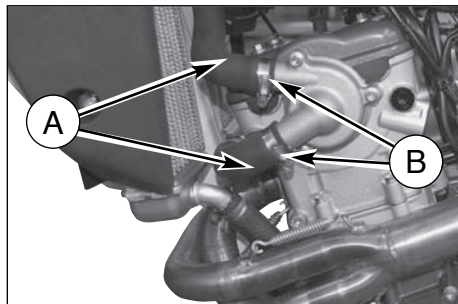
Colocar un recipiente debajo del tornillo de purga (1), lado derecho del cilindro.

EN PRIMER remover el tornillo (1), abrir LENTAMENTE el tapon (2) del radiador derecho, inclinar la moto hacia el derecho y dejar que salga todo el líquido. Volver a colocar el tornillo (1).

Vertir en el radiador la cantidad de líquido prevista y lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire.



Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): esto evitara pérdidas de agua y por tanto agorrotamientos del motor. Si en los tubos se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente substituirlos. Controlar el correcto fijado de los abrazaderas (B).



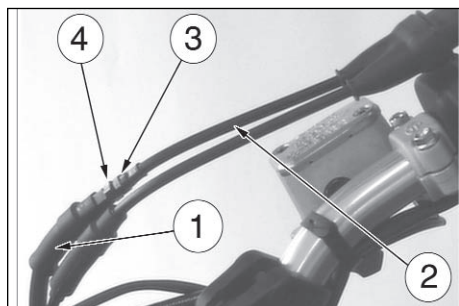
REGULACION CABLE MANDO MARIPOSA

Para comprobar que el ajuste de la transmisión del mando de la mariposa sea correcto, haga lo siguiente:

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

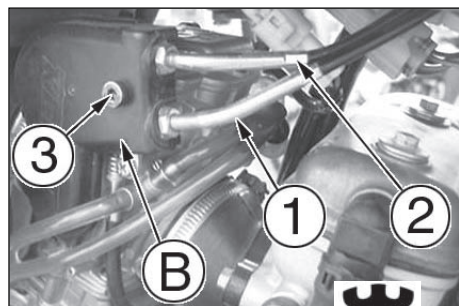
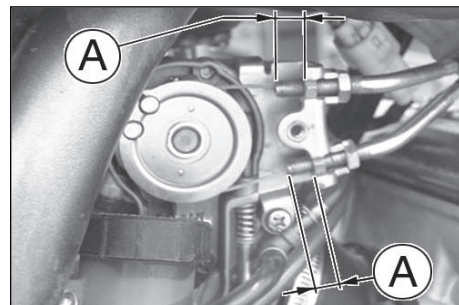
ATENCIÓN * : Utilizar el vehículo con el cable de accionamiento del acelerador dañado, perjudica notablemente la seguridad en la conducción.

ATENCIÓN * : Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.



NOTA

En caso de sustitución de los cables (1) y (2) del mando acelerador es necesario respetar, al reensamblaje, la dimensión A. (10mm) indicada en la foto. Reensamblar luego la tapa de protección (B) a través del tornillo (3) y efectuar la regulación de los cables sobre el manillar, como descrito a pág. 31. Para efectuar la operación de sustitución de los cables, es necesario remover el tanque carburante como descrito a página 34,35.



AJUSTE DEL CARBURADOR (TC)

El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

- girar el tornillo de ajuste del ralenti (1) situado a la izquierda del vehículo, hasta obtener un régimen del motor más bien elevado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducirlo).
- gire el tornillo de ajuste (2) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vulva atrás de 1,5 vueltas (250) o 2 vueltas (450-510).
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralenti más adecuado.

AJUSTE DEL RALENTI (TC)

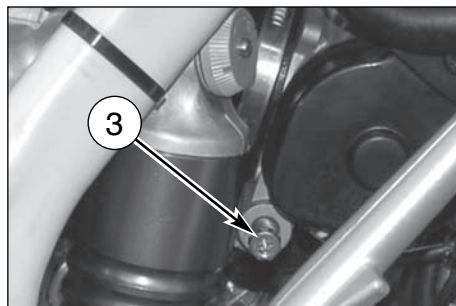
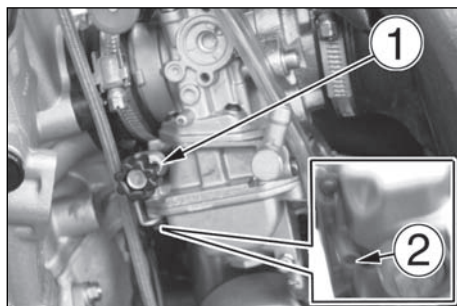
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

- girar el tornillo de ajuste del ralenti (1) situado a la izquierda del vehículo, cerca del grifo del carburante hasta obtener el ralenti más apropiado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducirlo).

AJUSTE DEL RALENTI (TE-SMR)

El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

- girar el tornillo de regulación del ralenti (3) ubicado a la derecha del vehículo, en el cuerpo mariposa, hasta obtener un ralenti de 1.600 r.p.m. (girar en el sentido de las agujas del reloj para aumentar las revoluciones y en el sentido contrario para disminuirlo).



CONTROL BUJIA DE ENCENDIDO

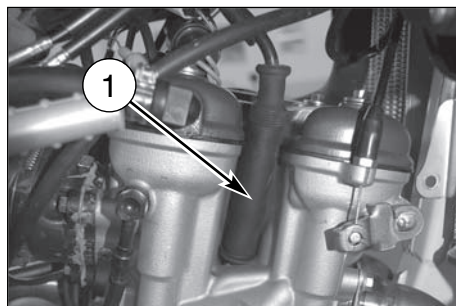
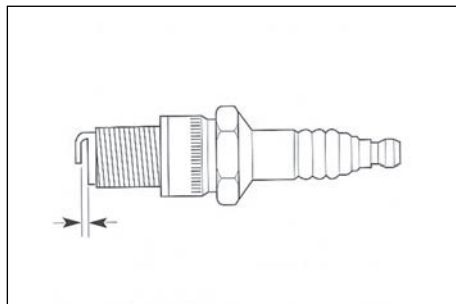
La bujía es NGK CR8EB; la distancia entre los electrodos tiene que ser 0,7 mm.

Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.

Una distancia menor, puede causar problemas de aceleración, de funcionamiento ralenti y de prestaciones a bajas velocidades.

Limpie la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de removerla después de haber quitado el capuchón (1).

Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de quitarla de su asiento dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles.



Grado termico exacto:

El extremo del aislante está seco y el color es marrón claro o gris.

Grado termico elevado:

El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

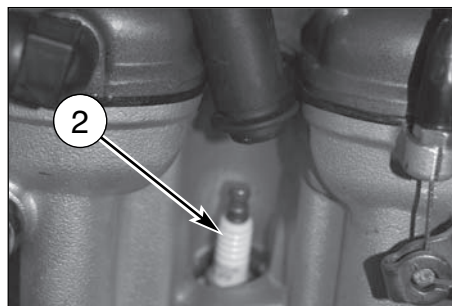
Grado termico bajo:

La bujía se ha recalentado y la punta del aislante es cristalina y de color blanco o gris.

ADVERTENCIA*: Efectuar la eventual sustitución de la bujía, con otra "más caliente" o "más fría", con mucho

cuidado. Una bujía de grado térmico demasiado elevado puede causar preencendido con posibles daños al motor.

Una bujía de grado térmico demasiado bajo puede causar un notable aumento en los depósitos carbonosos.



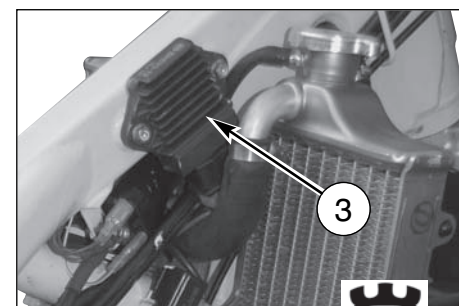
Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atornillela a mano a fondo, luego apriétela al par de torsión de 10÷12 Nm. Aflojar la bujía y cerrarla de nuevo al par de torsión de 10÷12 Nm.

La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroídos debe ser substituida.

ES

REGULADOR DE TENSION (TE-SMR)

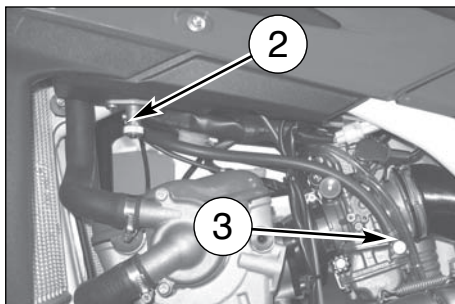
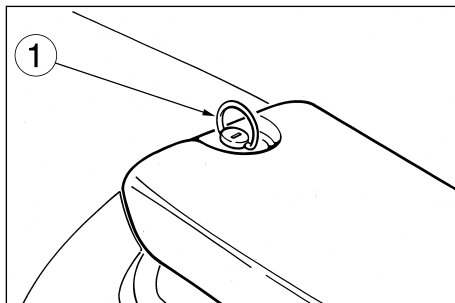
El regulador de voltaje (3) está ubicado en el lado derecho del chasis, en la parte delantera.



AJUSTE JUEGO VÁLVULAS

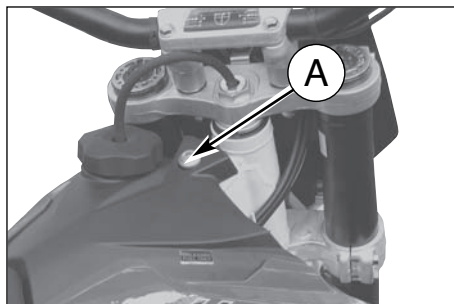
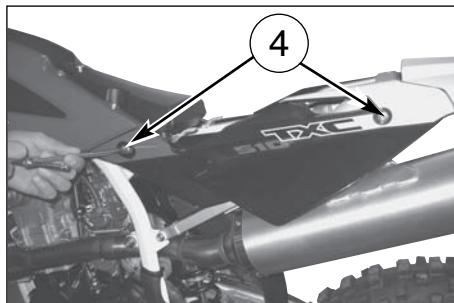
El control tiene que realizarse, con el MOTOR FRÍO, de acuerdo con este procedimiento:

Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación.



DESMONTAJE DEPOSITO (TC)

Cerrar el grifo del carburante (2) y aflojar la abrazadera (3) en el tubo de conexión con el carburador; extraer el tubo del carburador. Quitar los tornillos (4) y los paneles laterales.



Quitar el tornillo (A) de fijación y extraer el depósito con los conductores.



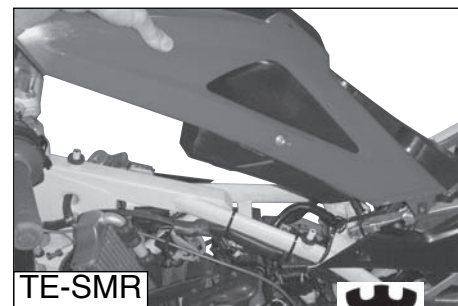
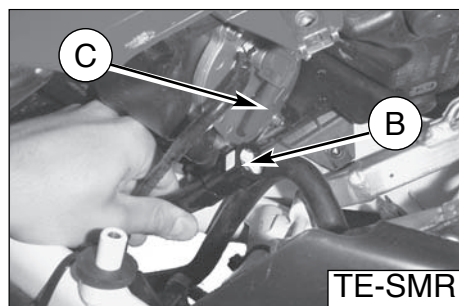
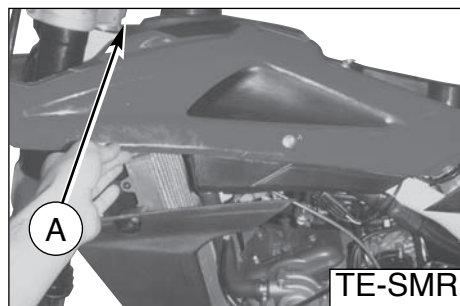
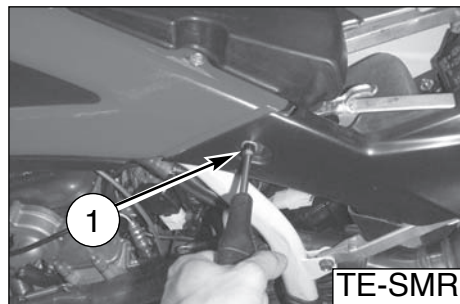
DESMONTAJE DEPOSITO (TE-SMR)

Quitar los tornillos (1) y los paneles laterales. Quitar el tornillo (A) de fijación del deposito.

Levantar el deposito y luego desconectar el conector de la bomba del carburante del cableado principal.

Desconectar el tubo de alimentación (B) del tubo de salida (C) en la bomba del carburante en la parte inferior del deposito.

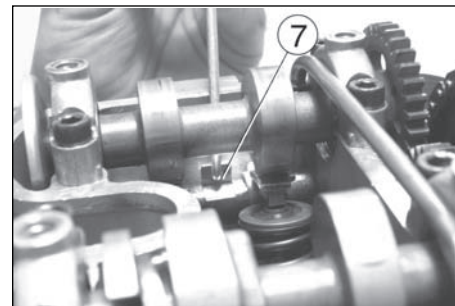
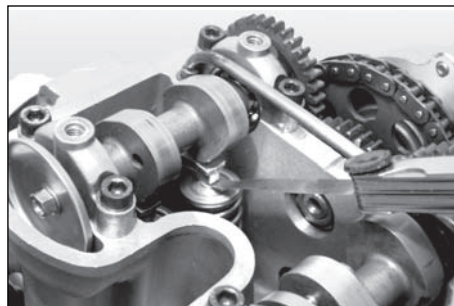
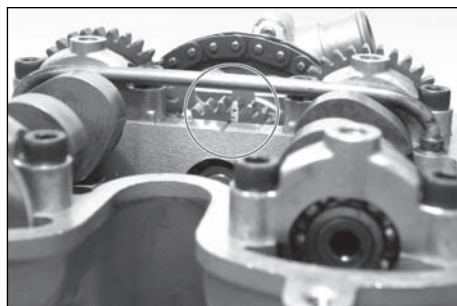
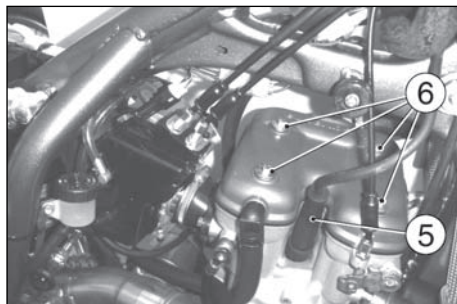
Extraer el deposito con los conductores.



Retirar la bujía (5), los cuatro tornillos (6) de la tapa culata y la tapa culata;
Insertar la 2a marcha y, empujando adelante y atrás el motociclo, llevar el pistón al Punto Muerto Superior (en esta condición la muesca indicada sobre la culata coincide con las dos referencias sobre el engranaje de renvio de los ejes distribución coño indicado sobre la figura);

Con un medidor de espesores verificar el juego de las válvulas que debe ser de $0,10 \pm 0,15$ mm para la ASPIRACIÓN y de $0,15 \pm 0,20$ mm para el ESCAPE;

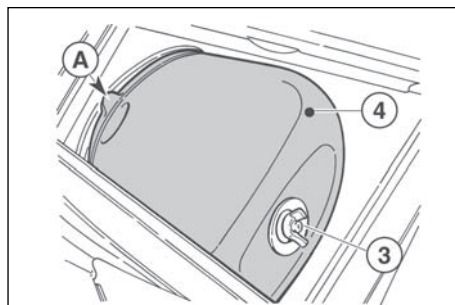
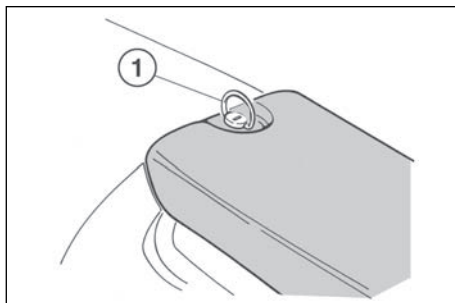
En caso contrario, levantar la pinza (7) con el auxilio de un gancho, hacer resbalar el balancín de un lado, extraer con un alicate la pastilla y averiguar de ello el espesor;
Con base en el valor realizado, montar la nueva pastilla (a repuesto, son provistas pastillas con espesor de 1,60 mm a 2,60 mm con aumentos de 0,05 mm) y reconducir en sede la pinza y el balancín;
Verificar nuevamente el juego de las válvulas y, si correcto, volver a montar los componentes quitados en precedencia.



CONTROL FILTRO AIRE

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

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

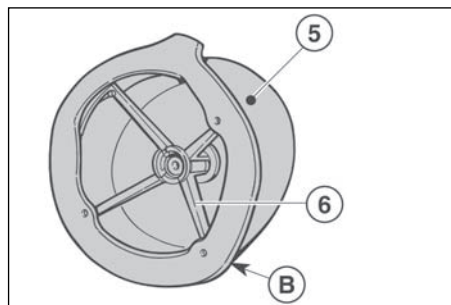


LIMPIEZA FILTRO AIRE

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

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

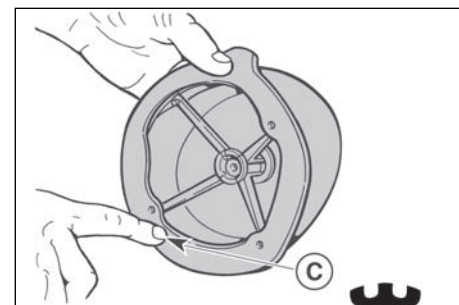
ATENCIÓN *: Limpiar el elemento filtrante en un área bien ventilada y no acercar chispas o flamas al área de trabajo.



MONTAJE

Coloque grasa sobre los bordes (C) del filtro del lado de su alojamiento a fin de obtener una buena estabilización. Al volver a montar el filtro en su alojamiento, asegurarse de que la oreja A esté dirigida hacia arriba y que la arista B se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro. Vuelva a montar las demás partes sacadas anteriormente (en la batería conecte en primer lugar el polo positivo).

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



REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES DE LA DIRECCION

Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego. Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo.

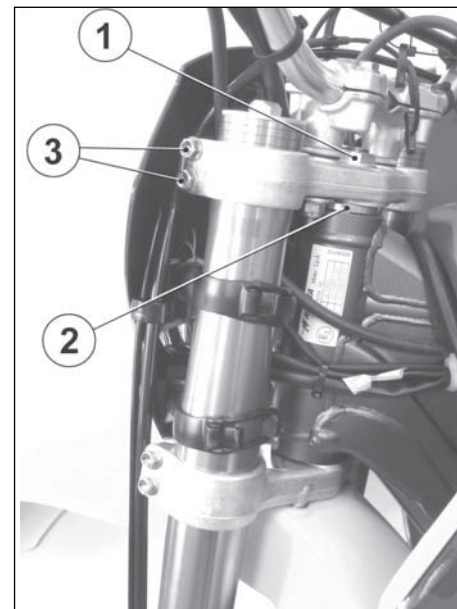
Pulse ligeramente en los extremos del manillar para poner en rotación la articulación de la dirección; el manillar tiene que girar sin esfuerzo.

Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje. Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:

- afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los cuatro tornillos (3) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- gire en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (2) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego.

- apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de 8 ± 9 Kgm ($78,4 \pm 88,3$ Nm)
- apriete los cuatro tornillos (3) en la cabeza de dirección a $22,5 \pm 26,5$ Nm ($2,3 \pm 2,7$ Kgm).

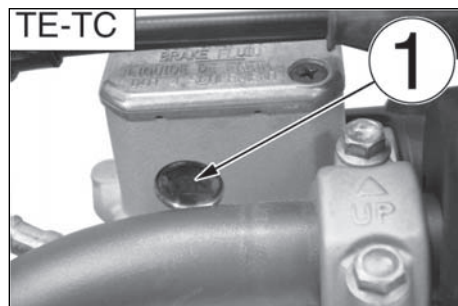
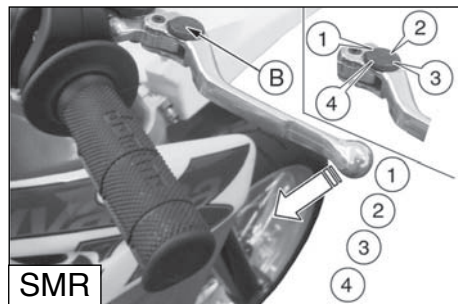
ADVERTENCIA *: Por razones de seguridad, no conducir el motociclo con los cojinetes de dirección dañados.



AJUSTE PALANCA DE MANDO FRENO DELANTERO Y CONTROL NIVEL FLUIDO

Sobre el modelo SMR la posición de la palanca sobre el manillar puede ser variada en función de la dimensión de la mano del piloto. Para acercar la palanca a la manopla, girar el registro (B) en sentido HORARIO. Para alejar la palanca de la manopla girar el registro (B) en sentido A IZQUIERDAS. Sobre los modelos TE y TC el registro (2) sitio sobre la palanca de mando permite variar el juego (a). El juego (a) deberá ser siempre al menos de 3 mm.

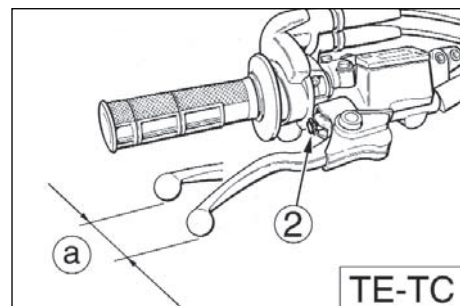
El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor mínimo (1) visible a través



de la mirilla de inspección, lado trasero (TE, TC), o bien indicado en el depósito del fluido (SMR).

Un eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

ATENCIÓN *: Si la palanca del freno resulta demasiado "blanda", significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Ya que conducir en estas condiciones es peligroso, hacer controlar la instalación de los frenos en un Concesionario Husqvarna.

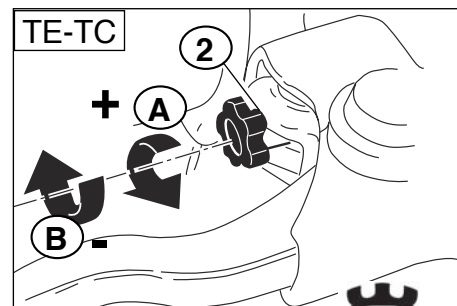


ADVERTENCIA *: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas o partes transparentes (ej. cristales de los proyectores).

ADVERTENCIA *: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.

ATENCIÓN *: El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte interesada y, si se tratara de los ojos, dirigirse a un médico.

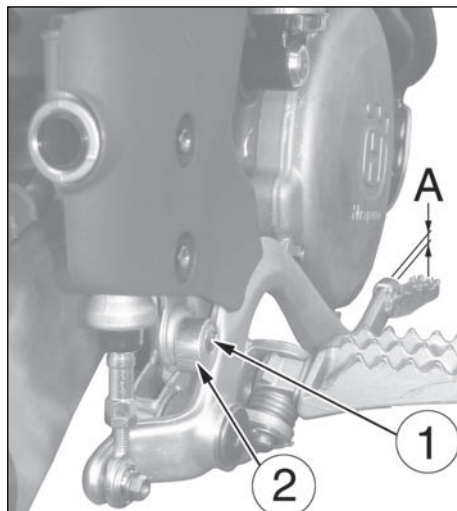
A: para aumentar el juego
B: para disminuir el juego



AJUSTE POSICION PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto del reposapiés, se puede ajustar según las exigencias personales. Teniendo que realizar dicho ajuste actúe del modo siguiente:

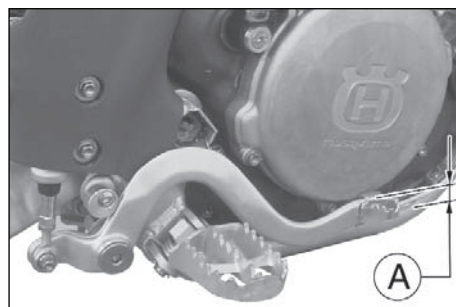
- afloje el tornillo (1);
- para regular la carrera en vacío (A), gire la leva (2);
- una vez acabado el ajuste, vuelva a apretar el tornillo (1).



Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal de pág. 41.

AJUSTE FUNCIONAMIENTO EN VACÍO FRENO POSTEIOR

El pedal de mando del freno trasero, tiene que tener una carrera en vacío (B) de 5 mm antes de comenzar la acción frenante.

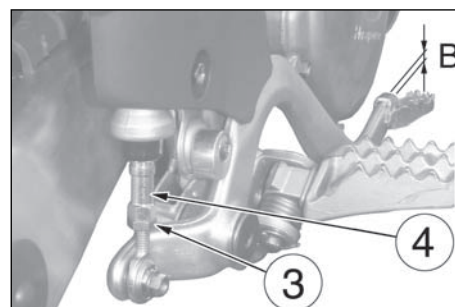
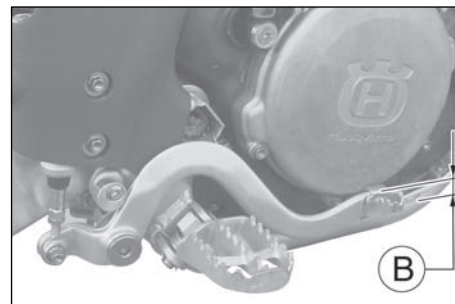


En el caso de que esto no se produjera ajústelo del modo siguiente:

- afloje la tuerca (3);
- actúe en la varilla de mando de la bomba (4) para aumentar o bien disminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación vuelva a apretar la tuerca (3).

ATENCIÓN

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



CONTROL NIVEL DEL FLUIDO

El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas del depósito de la bomba.

AJUSTE PALANCA DE MANDO Y CONTROL NIVEL FLUIDO EMBRAGUE HIDRÁULICO

El juego (A) deberá ser siempre al menos de 3 mm.

La posición de la palanca sobre el manillar puede ser variada en función de la dimensión de la mano del piloto.

Para acercar la palanca a la manopla, girar el registro (B) en sentido HORARIO.

Para alejar la palanca de la manopla, girar el registro (B) en sentido A IZQUIERDAS.

Para controlar el nivel del fluido, actúe del modo siguiente:

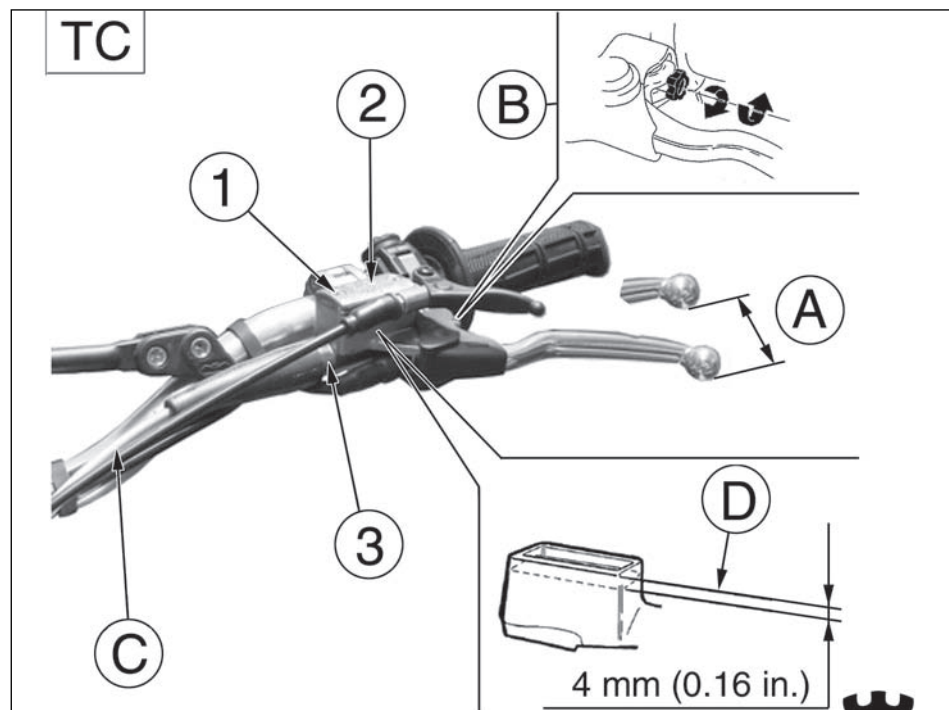
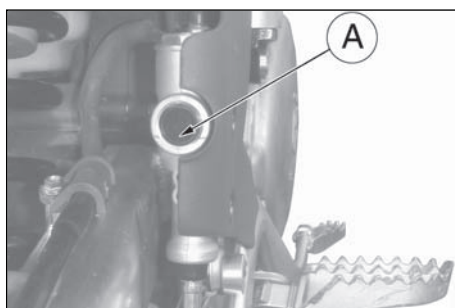
- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana bomba;

- con el cilindro maestro (3) en posición horizontal, el nivel del fluido deberá ser a 4 mm (0.16 in.) del tope superior (D) del corpo bomba
- si necesario, rellenar (usar fluido indicado en la TABLA DE LUBRICACION, RELLOÑES pàg. 10)

ADVERTENCIA *: En NINGUN caso utilizar líquido de frenos.

Volver a montar los componentes quitados en precedenza.

Controle periódicamente el manguito de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): si en el tubo (C) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlo.



SANGRAR EL EMBRAGUE HIDRÁULICO

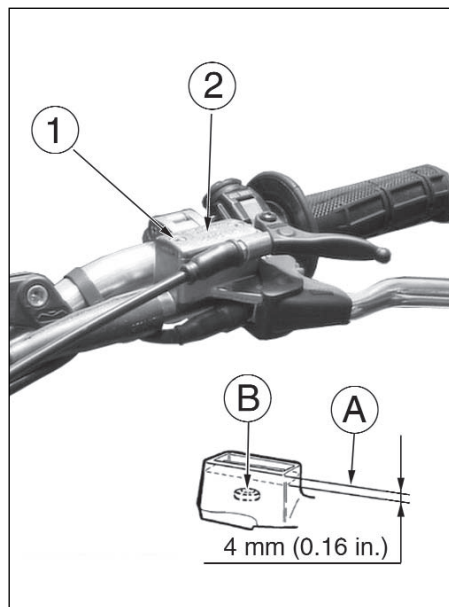
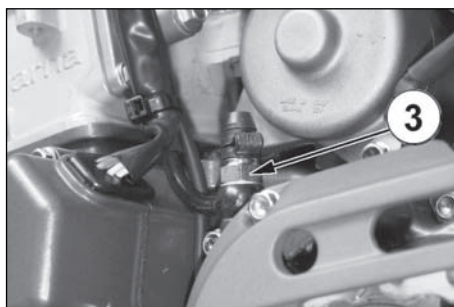
Para efectuar dicha operación, proceder como sigue:

- retirar los tornillos (1), la tapa (2) y la membrana bomba;
- retirar la boquilla de sangrado (3);
- introducir en el agujero de sangrado, por medio de una siringa, el fluido fresco (véanse la TABLA DE LUBRICACIÓN en la pág. 10).

ADVERTENCIA *: En NINGUN caso utilizar líquido de frenos.

- efectuar la operación hasta que tanto el fluido salga SIN burbujas por el borde (B) del corpo bomba.

Compruebe que el nivel del fluido no debe ser nunca inferior de 4 mm respecto al. Volver a montar los componentes quitados en precedencia.



REGULACION DE LAS SUSPENSIONES SOBRE LA BASE DE PARTICULARES CONDICIONES DE LA PISTA

Las siguientes indicaciones representan una guía indicativa para la puesta a punto de las suspensiones según el tipo de terreno en el que se va a usar el motociclo. Antes de efectuar cualquier modificación y también después, si el nuevo ajuste no fuera satisfactorio es necesario empezar siempre a partir del calibrado estándar aumentando o disminuyendo las posiciones de la regulación una a la vez.

TERRENO DURO

Horquilla: regulación más suave en compresión.

Amortiguador: regulación más suave en compresión.

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

TERRENO ARENOSO

Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro con contemporánea regulación más suave en la compresión y más dura en la extensión.

Amortiguador: regulación más dura en compresión y sobre todo en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para bajar la parte trasera de la moto.

TERRENO FANGOSO

Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro.

Amortiguador: regulación más dura sea en compresión que en extensión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro; actuar además sobre la precarga del muelle para levantar la parte trasera de la moto.

Se aconseja la sustitución de los muelles sobre ambas suspensiones al fin de compensar el aumento de peso debido a la acumulación de fango.

NOTAS

Si la horquilla fuera demasiado suave o demasiado dura en todas las condiciones de ajuste, controlar el nivel del aceite en el vástagos ya que éste podría ser demasiado alto bajo o demasia-

do alto; hay que recordar que una cantidad mayor de aceite en la horquilla comporta una purga de aire más frecuente. Si las suspensiones no responden a la variación de calibrado, controlar los grupos de ajuste ya que podrían estar bloqueados.



Los calibrados estándar y los procedimientos de regulación están indicados en las páginas siguientes; los muelles disponibles bajo pedido, junto a los relativos distanciadores de precarga, están indicados a las páginas 93, 94, 95.

REGULACION HORQUILLA

(a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).

Calibrado estándar: -15 déclics (TC);

Calibrado estándar: -12 déclics (TE-SMR).

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido horario hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en

el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).

Calibrado estándar: -15 déclics (TC);

Calibrado estándar: -12 déclics (TE-SMR).

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

(c) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente).

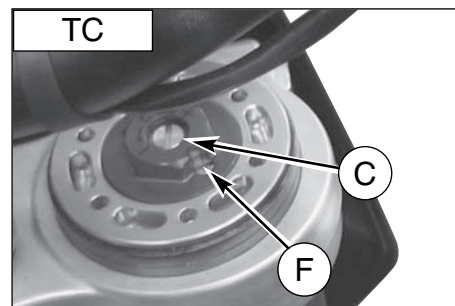
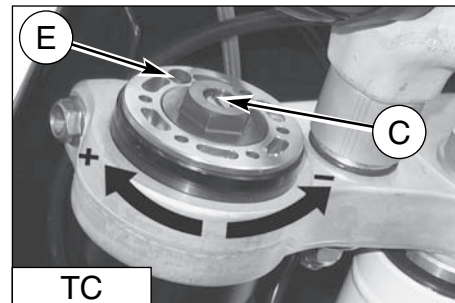
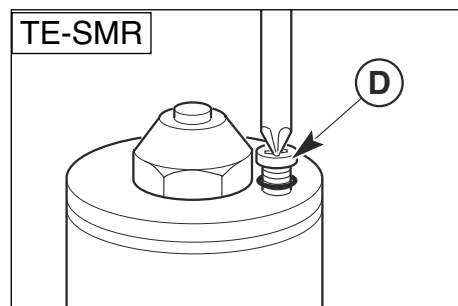
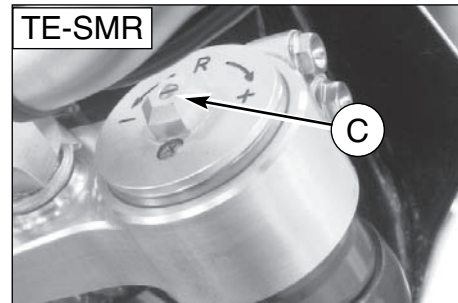
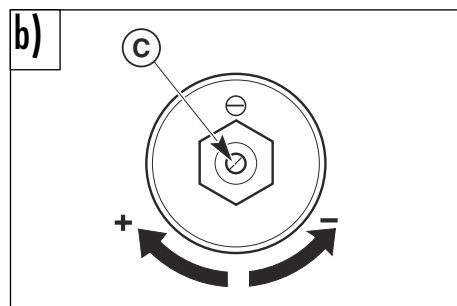
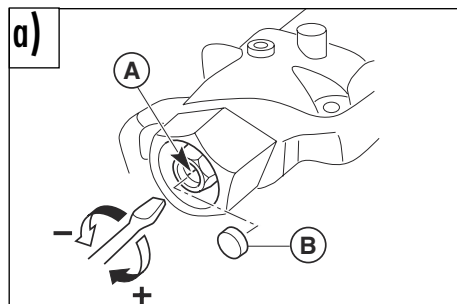
TE-SMR: Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D), Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

TC: Colocar el vehículo sobre un caballete central, extender completamente la horquilla, quitar el capuchón (E) y hacer presión sobre la válvula con un punzón. Montar nuevamente el capuchón.

ATENCIÓN!

No afloje NUNCA el tornillo (F).

NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.



NIVEL DEL ACEITE DE LA HORQUILLA

Para obtener el funcionamiento regular de la horquilla es indispensable que en ambas patas se encuentre la cantidad prevista de aceite.

Para controlar el nivel del aceite al interior de los vástagos es necesario remover los mismos de la horquilla y actuar de la siguiente manera:

- remueva los tapones de las varillas de fuerza;
- quite los resortes de las vástagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- lleve la horquilla a final de carrera;
- compruebe que el nivel se encuentre a la distancia "A" del límite superior de la varilla de fuerza.

NOTA

Además a los muelles de serie (21) con índice de flexibilidad $K=4,5 \text{ N/mm}$ (TE)

$K=4,8 \text{ N/mm}$ (TC 250)

$K=5 \text{ N/mm}$ (TC 450, 510 - SMR)

y su correspondiente separador de precarga (25) se encuentran disponibles, bajo pedido, muelles más duros o más blandos con sus correspondientes separadores.

NOTA

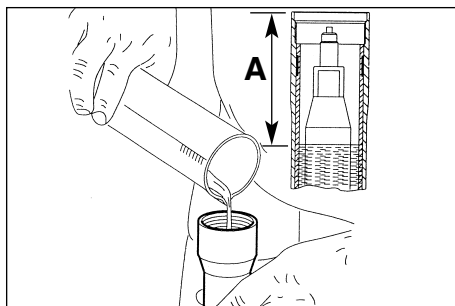
Para no alterar el valor de precarga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.

CANTIDAD DE ACEITE POR CADA BARRA

- TC: 310 cm^3
- TE: 775 cm^3
- SMR: 740 cm^3

A=100mm (3.94 in.) - SMR

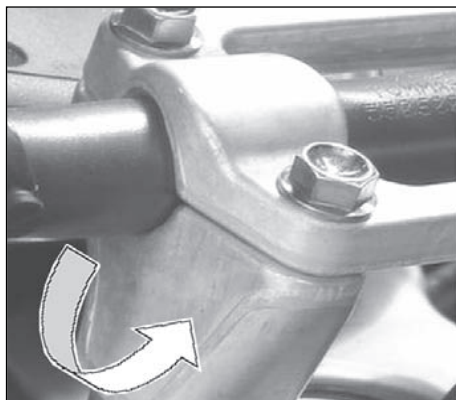
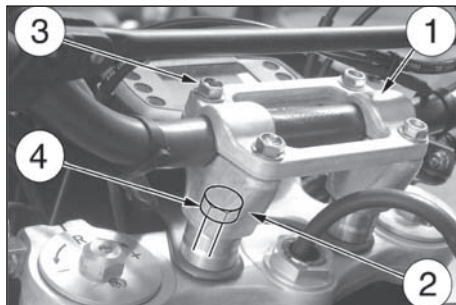
A=120mm (4.72 in.) - TE



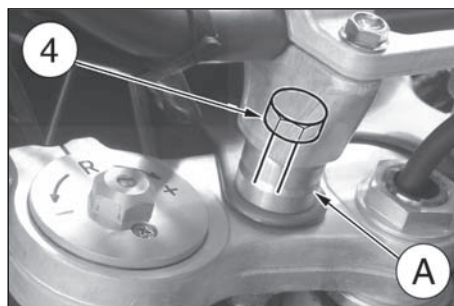
MODIFICACIÓN POSICIÓN Y ALTURA DEL MANILLAR

La posición (a) y la altura (b) del manillar pueden ser modificados por mejor conformarse con Su exigencias de guía.

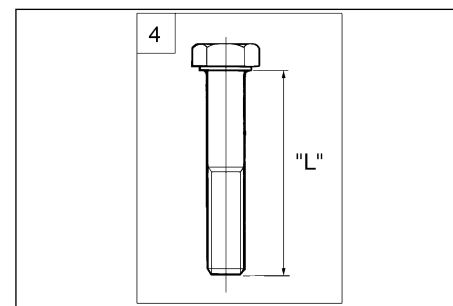
Para efectuar esta operación, es necesario bajar los tornillos (3) la abrazadera superior (1), los tornillos (4) y la abrazadera inferior (2).



a) Modificación posición del manillar
Girar la abrazadera inferior (2) de 180° para avanzar o retroceder (10mm - 0.04in.) la posición del manillar en relación a esta inicial.



b) Modificación altura manillar
Remover el separador inferior (A) y reemplazar el tornillo (4) con uno de largo L=65 mm
Ejecutar el reensamblaje obrando contrariamente y apretando los tornillos (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) y los tornillos (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).



REGULACION AMORTIGUADOR

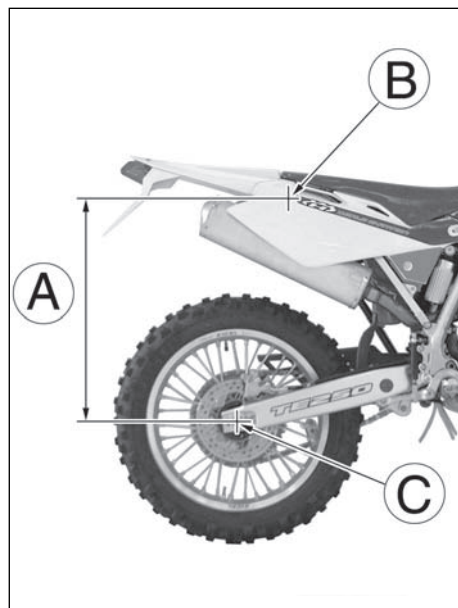
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A);
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición normal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona registre la nueva distancia (A).

B: eje tornillo sujeción panel

C: eje perno rueda delantera



4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMINUCIÓN DE ALTURA de la parte trasera de la moto.

La disminución de altura aconsejada es de 100 mm. con amortiguador frío y de 95 mm con amortiguador caliente.

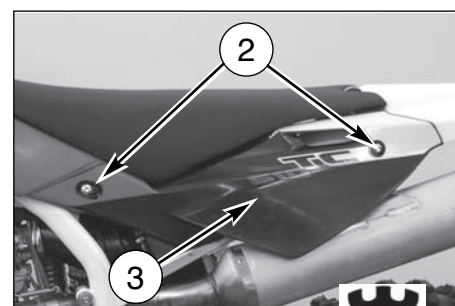
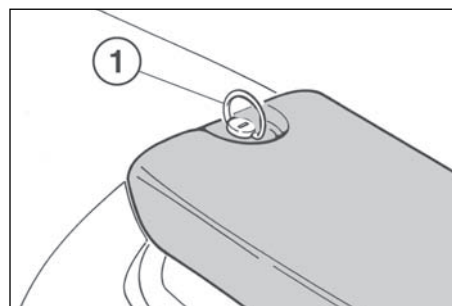
5. Para obtener una correcta disminución de la altura en relación a su peso, regule la precarga del resorte del amortiguador (como indicado al lado).

ATENCIÓN *: Nunca desmontar el amortiguador ya que contiene gas bajo presión. Para intervenciones de mayor entidad dirigirse al Concesionario Husqvarna.

REGULACION PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, retirar los tornillos (2) y el panel lateral derecho (3).



2. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
3. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
4. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
5. Efectuada la regulación en función de su peso y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (par de torsión para ambas virolas: 5 Kgm).
6. Reensamblar el panel lateral derecho y el sillín.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el tubo de escape caliente cuando se somete a reglaje el amortiguador.

REGULACION FRENO HIDRAULICO AMORTIGUADOR

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

A) COMPRESION - Calibrado estándar:

1) baja velocidad de amortiguación:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(ajuste 4)

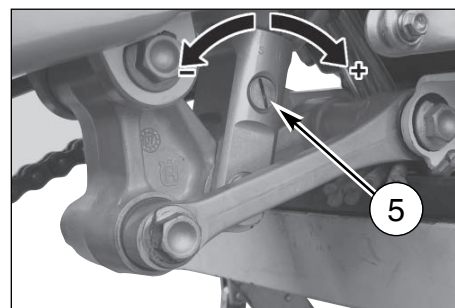
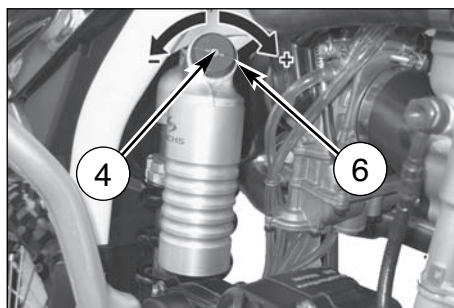
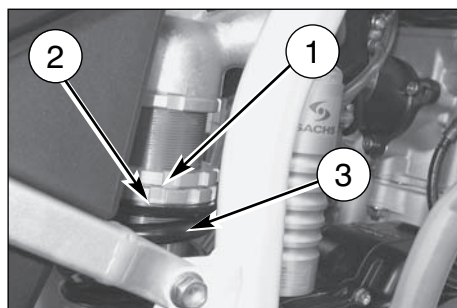
2) alta velocidad de amortiguación:
- 15 clicks (± 2 clicks)
(ajuste 6)

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustes superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustes en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

B) EXTENSION - Calibrado estándar:

- 18 clicks (± 2 clicks)

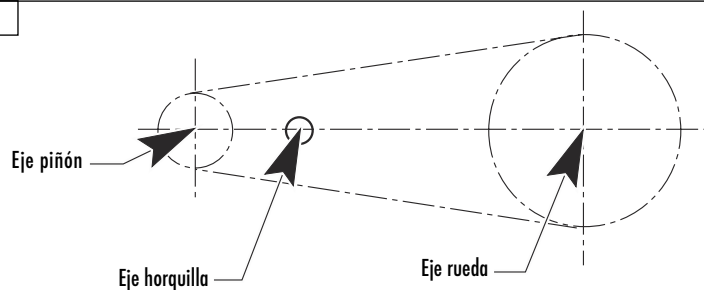
En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en saltos susodicho. Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



REGULACION CADENA

La cadena debe ser controlada, regulada y lubricada según la "Tabla de mantenimiento", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión. (Fig. A)

Fig. A



AJUSTE RÁPIDO (Fig. B.)

Introducir, en el punto indicado en la figura, un buje (a) de 35 mm de diámetro (ó, como alternativa un espesor de las mismas dimensiones) y comprobar que el tramo inferior (C) de la cadena esté apenas tenso.

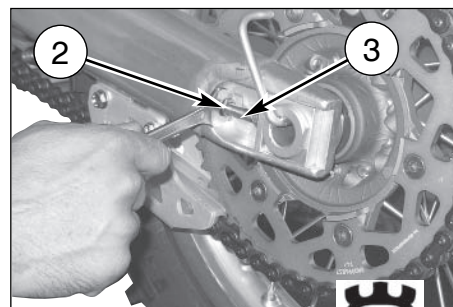
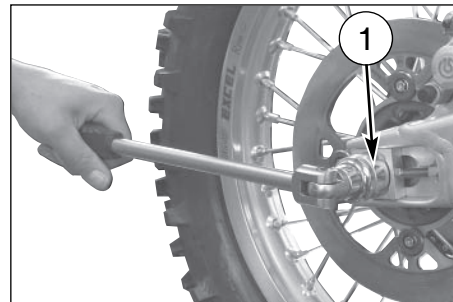
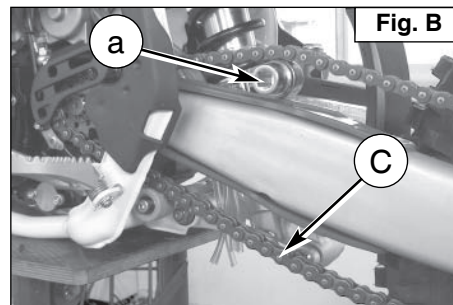
Si así no resultara, actuar de la siguiente manera:

- aflojar en el lado derecho, con una llave de tubo de 27 mm, el lado (1) de fijación del perno rueda;
- aflojar las contratuercas (2) en ambos tensores de la cadena, con una llave de 12 mm, y actuar sobre los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- una vez realizada la regulación apretar las contratuercas (2) y la tuerca del perno de la rueda (1).

Después de la regulación, verificar siempre la alineación de la rueda.

A = 0±2 mm (0±0.08 in.)

Fig. B



CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑÓN Y CORONA

Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:

- Tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste.
- Marque 20 eslabones de la cadena.
- Mida la distancia "A" entre el centro del 1º perno y del 21º.

ESTANDAR	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 mm

Controle si hay daños y el desgaste del piñón. Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que sustituirlo. Después de desmontar la rueda es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.

La figura que aparece abajo muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

ATENCIÓN *: La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.

Nota *: En presencia de terreno fangoso y húmedo, los residuos que se depositan sobre el engranaje, el piñón y la cadena provocan una ulterior tensión de la cadena misma. El uso del motociclo sobre terrenos fangosos aumenta notablemente el desgaste del piñón, cadena y corona trasera.

LUBRICACIÓN CADENA

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

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

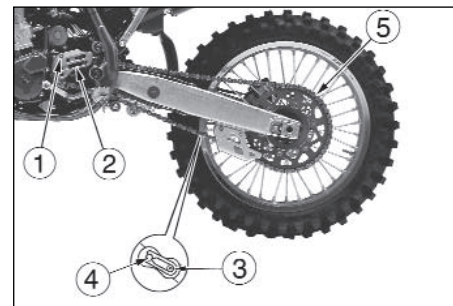
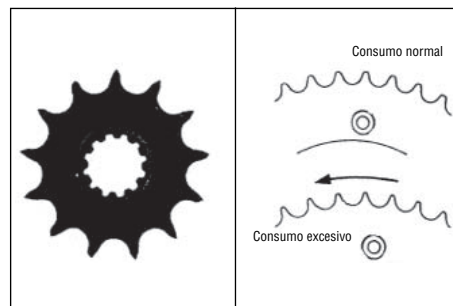
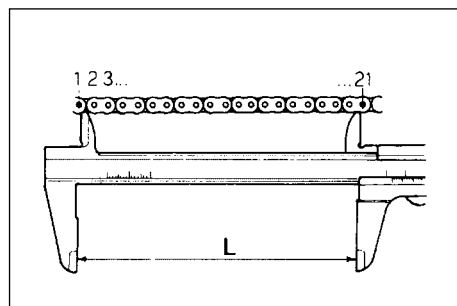
Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera.

1- Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

Remover: los tornillos (1), la protección (2) del piñón, el clip (3), la junta (4) y la cadena (5);

Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso.



- 2- Controlar que la cadena no esté desgastada o dañada. Sustituirla siempre de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento Periódico o en caso los rodillos o las mallas resultaran dañados.
- 3- Controlar que el piñón o la corona no estén dañados.
- 4- Limpiar y lubricar la cadena como indicado abajo.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo

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

Limpieza cadena con empaquetaduras de anillo

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

Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo

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

Lubricación cadena con empaque taduras de anillo

Lubricar con un pincel tanto las partes metálicas como las de goma (empaquetadura de anillo) actuando externa e internamente con aceite motor de viscosidad SAE 80-90.

- 5- Si la cadena ha sido cortada, volver a montarla con el auxilio de la junta.
- 6- Montar el clip de la junta de manera que la parte cerrada esté orientada hacia el sentido de rotación de la cadena, como indicado en la figura abajo.

Nota *: A fin de la seguridad, la junta es la parte más crítica de la cadena de transmisión. Las juntas se puede utilizar otra vez con tanto que permanezcan en óptimas condiciones, aunque se aconseja montar una nueva cuando se ensambla la cadena.

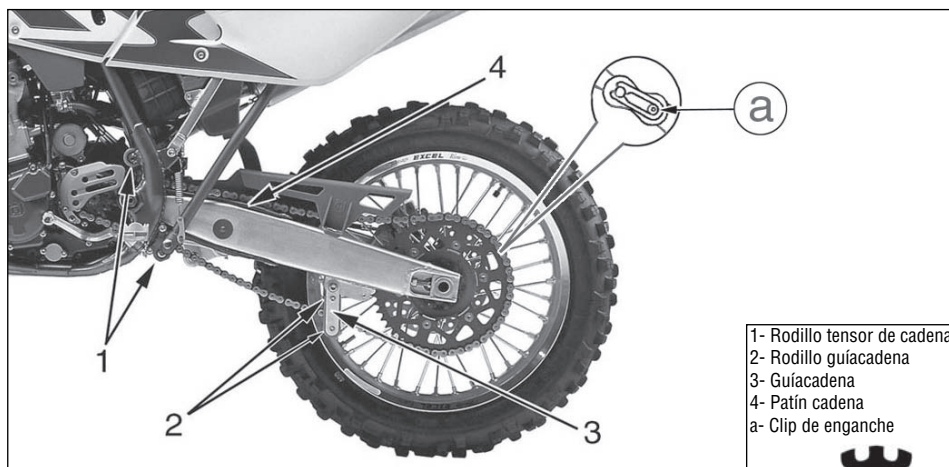
- 6- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina 49.

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

Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

ADVERTENCIA *: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.



- 1- Rodillo tensor de cadena
- 2- Rodillo guíacadena
- 3- Guíacadena
- 4- Patín cadena
- a- Clip de enganche



REMOCIÓN RUEDA DELANTERA

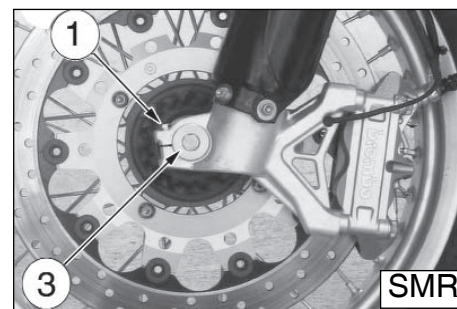
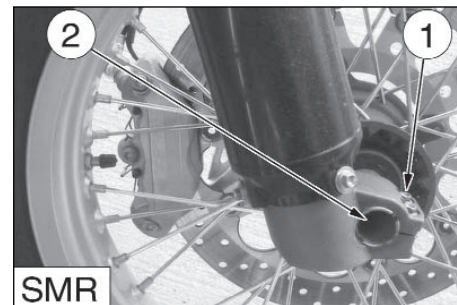
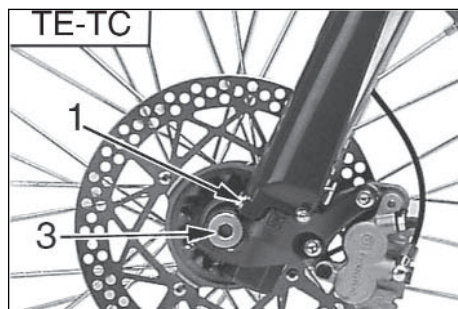
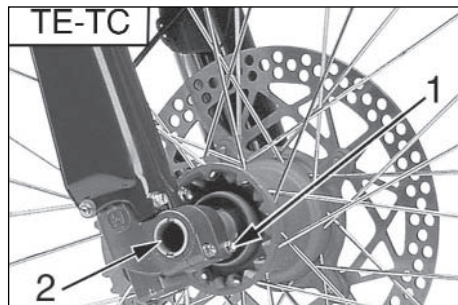
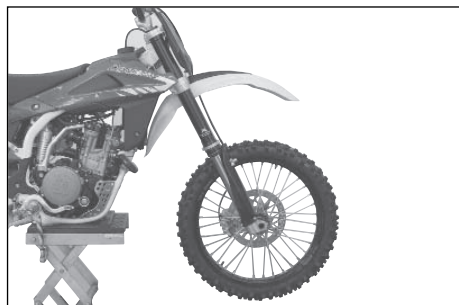
Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

SMR: afloje los tornillos (A) y remover la pinza freno.

Afloje los dos tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla. Bloquee la cabeza del perno rueda (2) y, al mismo tiempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta. Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza.

NOTAS

Cuando la rueda está desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza. Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.



REENSAMBLAJE RUEDA DELANTERA

Insertar el separador izquierdo sobre el cubo de la rueda.

TE-TC: Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla haciendo de modo que el disco freno se introduzca en la pinza.

SMR: Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla.

Insertar del lado derecho el gozne (2) anteriormente cebón y golpearlo hasta golpear sobre el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación, es hacer bien girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) sobre el lado izquierdo de la horquilla SIN pararlo. A este punto ejecutar algún bombeo, empujando hacia abajo el manillar hasta el punto en que se puede estar segu-

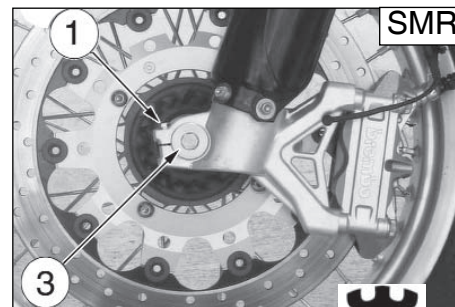
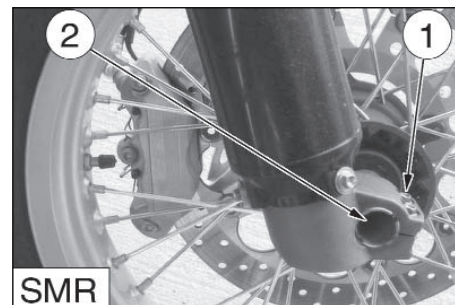
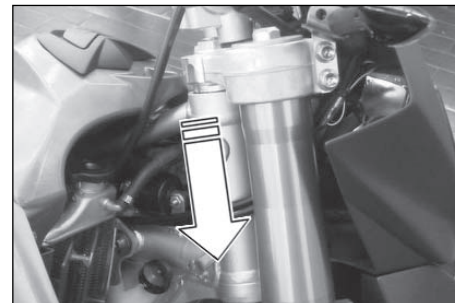
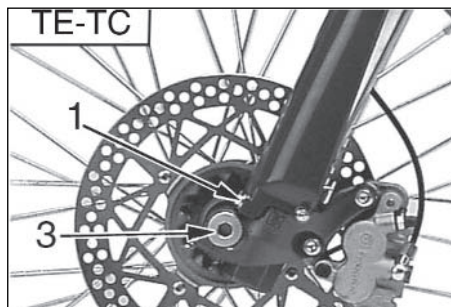
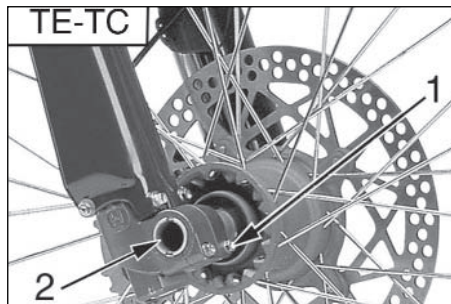
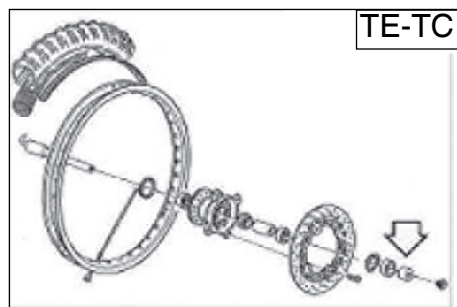
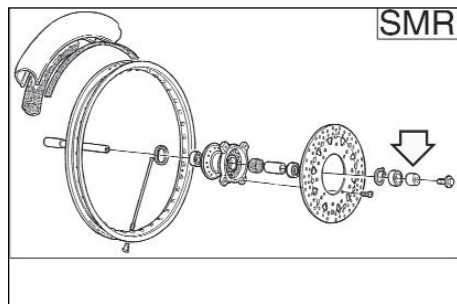
ros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla.

Parar: los tornillos (1) sobre el vástago derecho (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ftlb), el tornillo (3) sobre el lado izquierdo (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) y los tornillos (1) sobre el vástago izquierdo (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

Averiguar que el disco freno corra entre las pastillas de la pinza sin resistencia.

NOTA

Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.



REMOCIÓN RUEDA TRASERA

Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y extraiga ésta. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterado después de volver a montarlo. Extraiga la rueda trasera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.

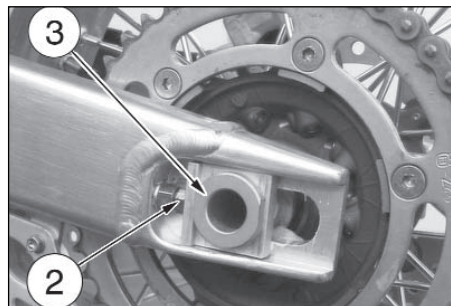
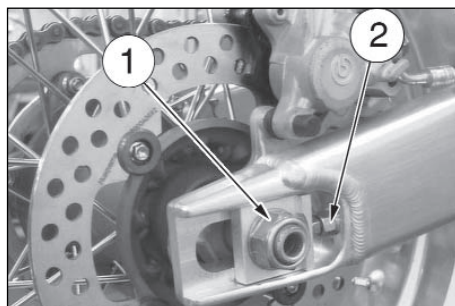
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza

NOTE

Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.

Después del montaje de la rueda, bombee el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.

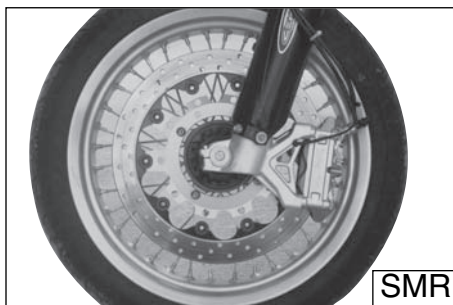
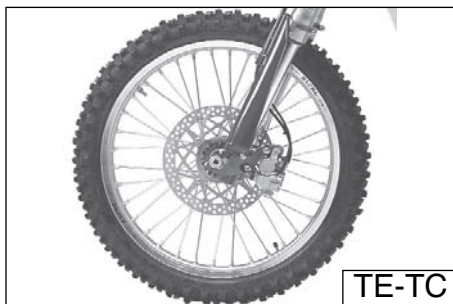


NEUMÁTICOS

Presten siempre atención a la presión de los neumáticos, la misma debe ser la indicada en la página 9. Cambiar el neumático en el caso que el desgaste supere lo indicado en la tabla de abajo.

ALTURA MÍNIMA DE LA BANDA DE RODAMIENTO

DELANTERO	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)
TRASERO	3 mm (TC,TE); 2 mm (SMR)



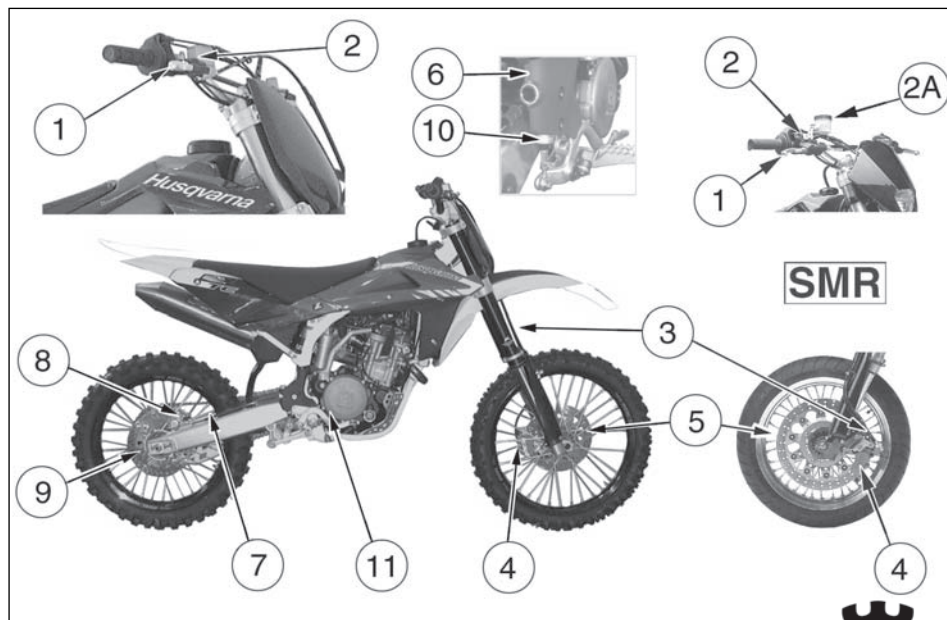
FRENOS

Los principales componentes de las dos instalaciones son: la bomba del freno con su relativa palanca (delante) o pedal (detrás), la tubería, la pinza y el disco.

LEYENDA

1. Palanca de mando del freno delantero
2. Bomba del freno delantero con tanque aceite (TE, TC)
2. Bomba del freno delantero (SMR)
- 2A. Tanque aceite (SMR)
3. Tubería delantera

4. Pinza delantera
5. Disco delantero
6. Tanque aceite freno trasero
7. Tubería trasera
8. Pinza trasera
9. Disco trasero
10. Bomba del freno trasero
11. Pedal de mando del freno trasero



DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO

- Saque las tenacillas (1).
- Saque los pernos (2).
- Remueva las pastillas.

ATENCIÓN!

No accione la palanca o el pedal del freno mientras se quitan las pastillas.

DESGASTE PASTILLAS (TE-TC)

Controle el desgaste de las pastillas.

El límite de servicio "A" es: 3,8 mm.

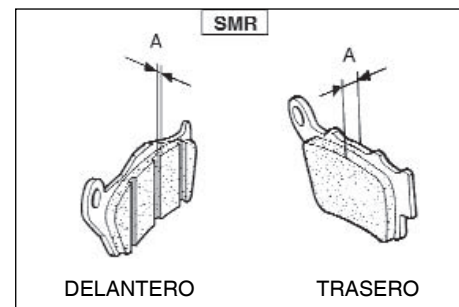
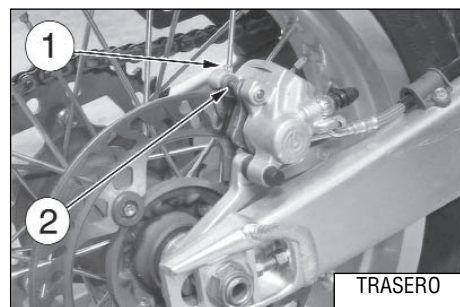
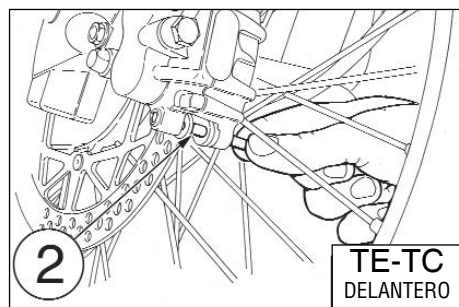
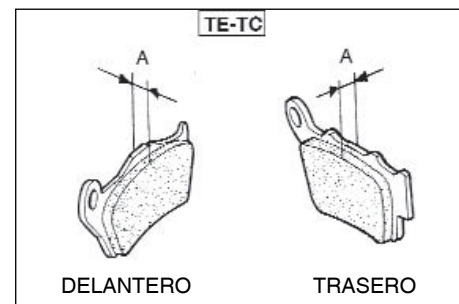
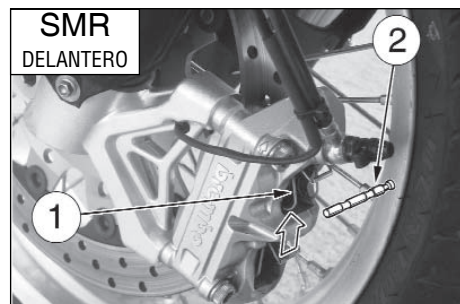
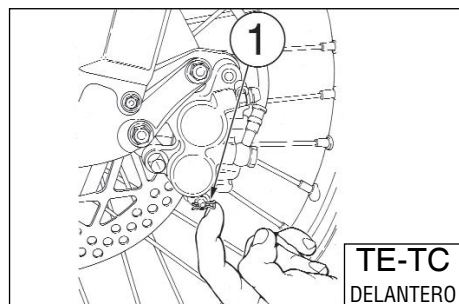
Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.

DESGASTE PASTILLAS (SMR)

a) Delante, el espesor "A" no debe ser nunca inferior al resaltado por las muescas de control del desgaste;

b) Detrás, el espesor "A" no debe ser inferior a 3,8 mm.

Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.

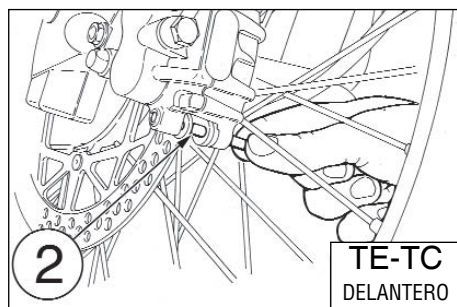
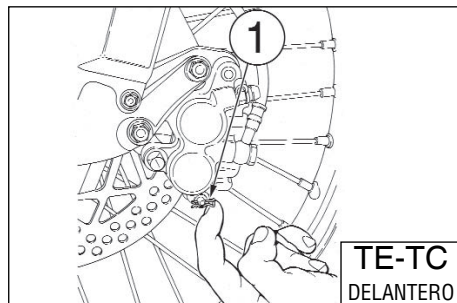


LIMPIEZA PASTILLAS

Asegúrese de que no haya restos de fluido de los frenos ni de aceite en las pastillas o en los discos. Limpie las pastillas o los discos de eventuales restos de fluido o aceite con alcohol isopropílico o etílico. Sustituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

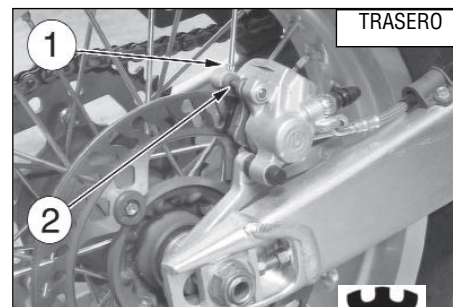
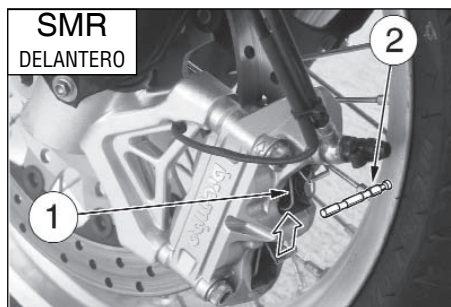
MONTAJE PASTILLAS

- Monte las nuevas pastillas del freno.
- Vuelva a montar los dos pernos (2) y las tenacillas (1).



ATENCIÓN!

No conduzca la moto hasta que la palanca o el pedal del freno no sean perfectamente eficientes. Bombee la palanca o el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con los discos. El freno no funcionará a la primera tentativa de accionamiento en la palanca o en el pedal.



DESGASTE DEL DISCO DEL FRENO

Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Sustituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.

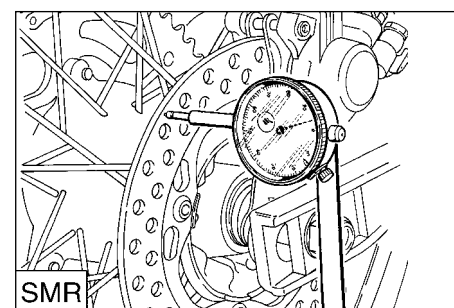
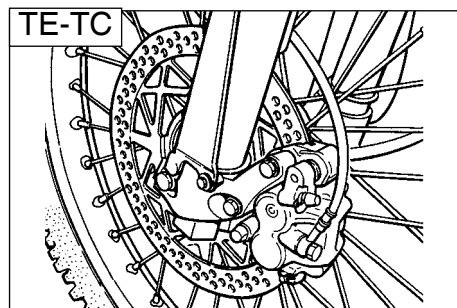
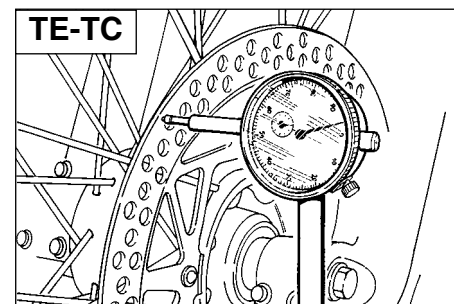
Espesor del Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore (TE-TC)	3 mm	2,5 mm
Anteriore (SMR)	5 mm	4,5 mm
Posteriore	4 mm	3,5 mm

BAILOTEO DEL DISCO

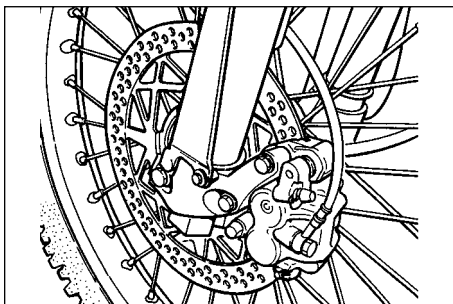
Mida el bailoteo del disco. El límite de servicio para ambos discos es de 0,15 mm.

Sustituya el disco si el bailoteo es superior al límite de desgaste.



LIMPIEZA DEL DISCO

Una escasa eficiencia de frenado puede estar causada también por la presencia de aceite en el disco. Aceite o grasa en el disco pueden eliminarse mediante un disolvente de alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.



SUBSTITUCION DEL FLUIDO

El fluido de los frenos tiene que controlarse y substituírese de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento o en el caso de que estuviera contaminado con suciedad o agua. No substituya el fluido bajo la lluvia o con viento fuerte.

ATENCION!

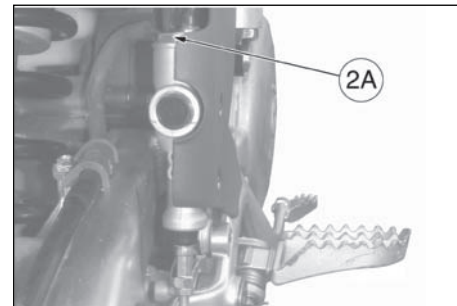
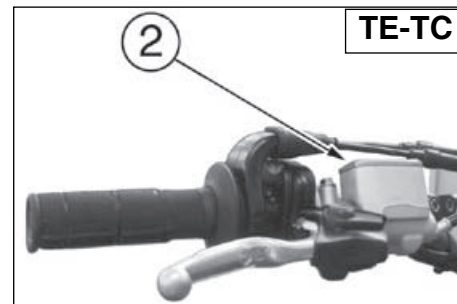
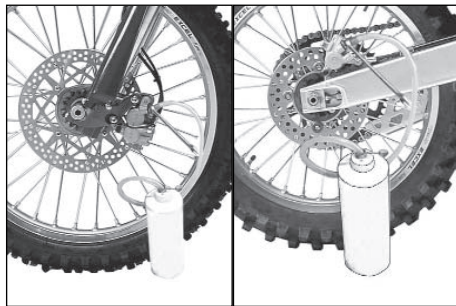
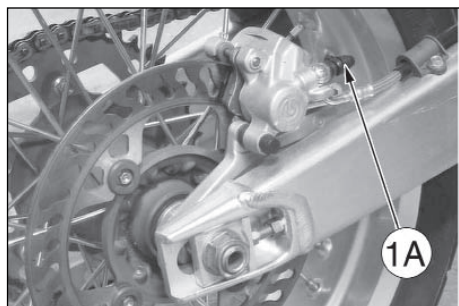
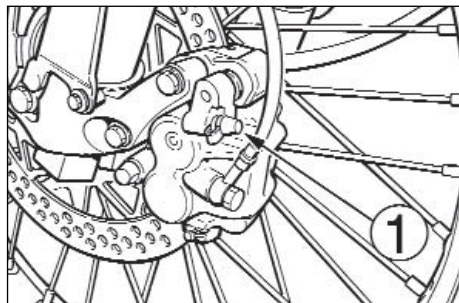
- *Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No use nunca fluido ya utilizado.
- *No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.
- *Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.
- *Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.
- *No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.

ES



Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

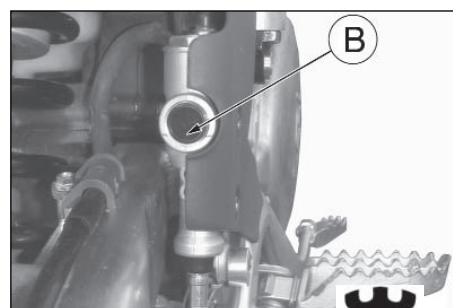
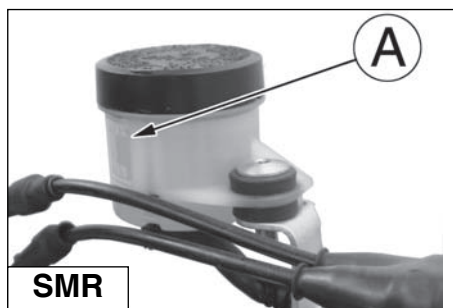
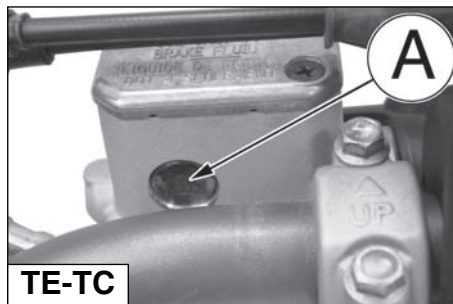
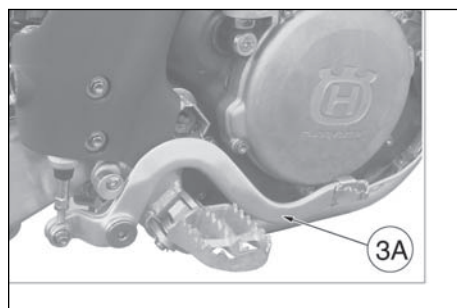
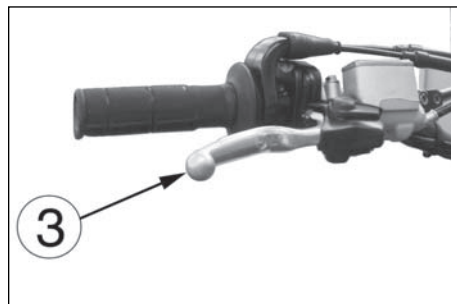
- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien (2A:llave de 21 mm) del depósito fluido y el quille de goma.
- Abrir válvula de purga en la pinza.



- Bombea con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Abra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente éstos últimos.
- Repita esta operación hasta que la instalación esté completamente llena y el fluido claro empiece a salir del tubo de plástico: ahora cerrar la válvula de purga.

- Restablecer el nivel del fluido (A) o bien (B) y reensamblar el quille de goma ed la tapa del depósito fluido (pag. 60).

Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación como descrita a las páginas 62 y 65.

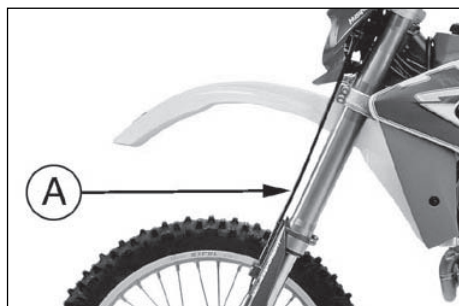


ATENCIÓN!

El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.

* El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.

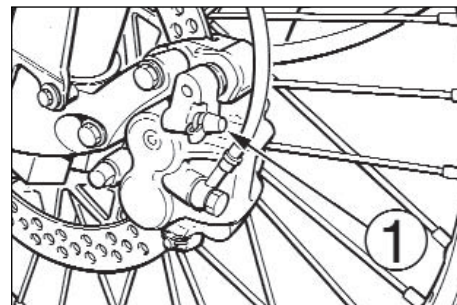
Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlos.

**PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA (TE, TC)**

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica.

Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubito esté constantemente inmersa en el fluido).



- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga y accionar varias veces la palanca (3) hasta que se note la salida de fluido claro y sin burbujas por el tubo transparente: ahora cerrar la válvula de purga.
- Restablecer el nivel del fluido (A) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa (2) del depósito fluido.

ATENCIÓN!

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

Par de torsión para la válvula

1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



El líquido de los frenos es corrosivo, en caso de contacto con los ojos aclarar abundantemente con agua.



Durante la purga de la instalación, el manillar del motociclo tiene que estar girado hacia la izquierda. De esta manera el depósito bomba resultará más alto, facilitando la operación de purga del circuito de los frenos.

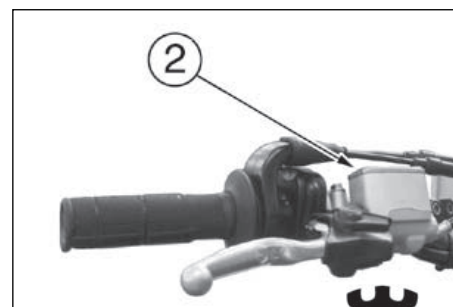
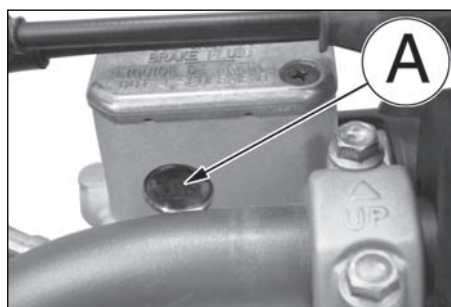
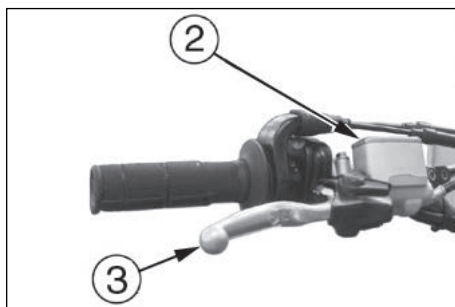


En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba.



La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades residuales se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso del motociclo; esto conlleva una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.

ES



PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA (SMR)

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica.

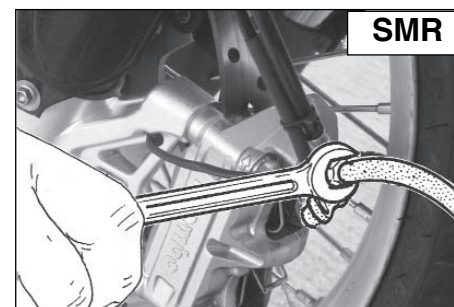
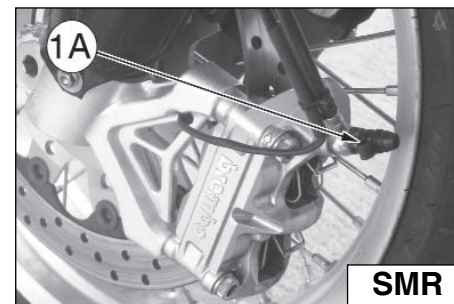
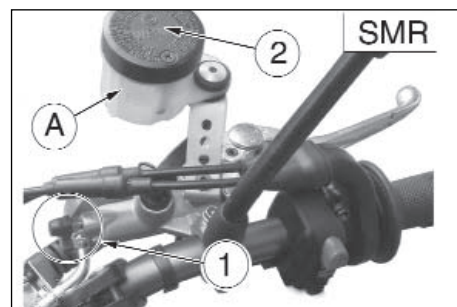
En la instalación frenante delantera la purga tiene que ser ejecutada primero sobre el mando sobre el manillar y sucesivamente sobre la pinza: las operaciones de efectuar son las mismas.

Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).

- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubito esté constantemente inmersa en el fluido).
- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.

- Abra la válvula de purga y accionar varias veces la palanca hasta que se note la salida de fluido claro y sin burbujas por el tubo transparente: ahora cerrar la válvula de purga.



- Restablecer el nivel del fluido (A) y reensamblar el quille de goma y la tapa del depósito fluido.

ATENCIÓN!

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

Par de torsión para la válvula

1,2 ÷ 1,6 kgm

(12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



El líquido de los frenos es corrosivo, en caso de contacto con los ojos aclarar abundantemente con agua.



Durante la purga de la instalación, el manillar del motociclo tiene que estar girado hacia la izquierda. De esta manera el depósito bomba resultará más alto, facilitando la operación de purga del circuito de los frenos.



En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba.



La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades residuales se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso del motociclo; esto conlleva una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.

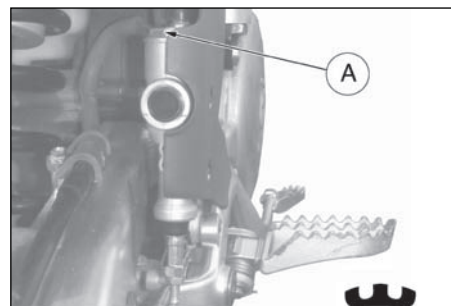
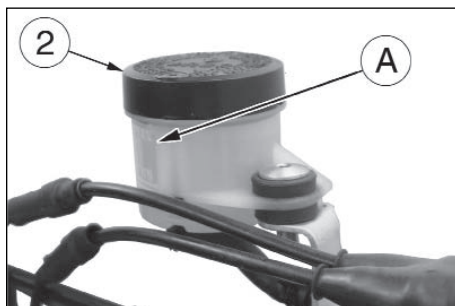
PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera del pedal se vuelve más larga y elástica.

Para efectuar la purga haga lo siguiente:

- Remueva la tapa (A) del depósito (llave de 21 mm), la membrana y llene con fluido (DOT 4).

ES



- Aplique un tubo transparente de plástico en la válvula de purga (1) de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.

- Baje completamente la palanca (2) del pedal.
- Afloje la válvula de purga dejando salir el fluido (al inicio saldrá sólo aire), luego cierre ligeramente la válvula.
- Suelte el pedal y espere algunos segundos antes de repetir la operación hasta que del tubo salga sólo fluido.

- Bloquee la válvula de purga al par de torsión prescrito y controle el nivel (B) del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa (1).

Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica. En caso contrario, repita la operación.

NOTAS

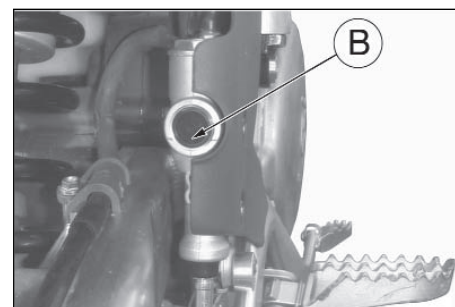
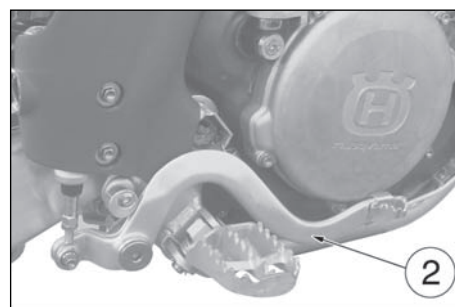
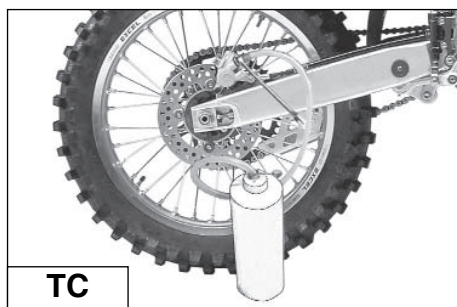
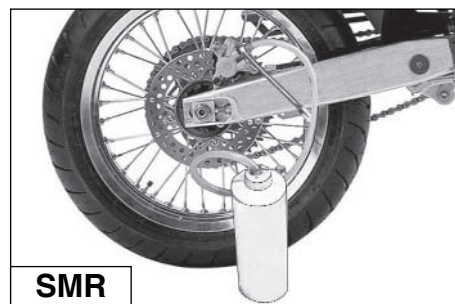
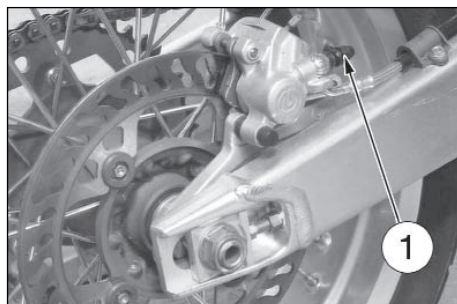
En el caso de que, a causa de una caída durante una competición o después de una reparación, se notara elasticidad en la carrera de la palanca o del pedal del freno con consiguiente disminución de la eficiencia frenante, hay que repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente.

ATENCIÓN!

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

Par de torsión para la válvula

1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).



SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujereado dentro del silenciador.

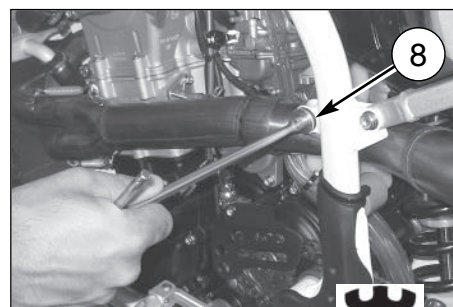
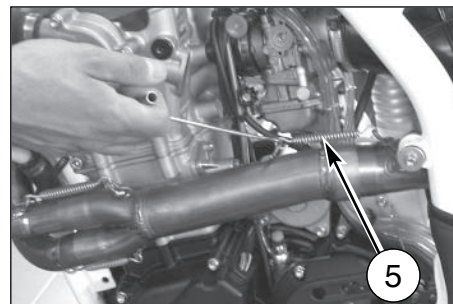
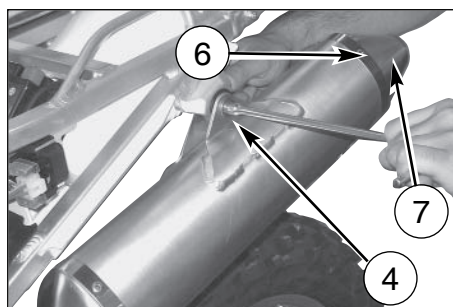
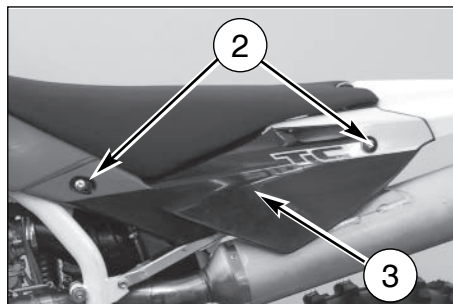
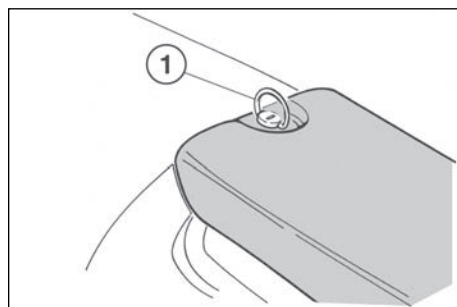
ADVERTENCIA: comprobar el material fonoabsorbente a cada carrera y a ser preciso reemplazarlo.

SUSTITUCIÓN MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR

Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación, retirar los tornillos (2) y el panel lateral izquierdo (3). Con una llave de tubo de 8 mm de la parte externa y una de 10 mm en la parte interna, quitar el tornillo (4) de fijación del silenciador. Quitar el muelle (5) y con una llave de tubo de 8 mm, el tornillo (8); luego extraer el silenciador. Quitar los seis remaches traseros (6), la abrazadera y el terminal de escape (7).

Extraer el tubo interior y reemplazar el material fonoabsorbente. Reensamblar el panel lateral derecho y el sillín.

Nota*: si hubiera dificultades para retirar el silenciador, dar unos pequeños golpes con un martillo en caucho o plástico.



LIMITE DE DESGASTE

NOTA

En el presente capítulo figuran las principales comprobaciones a efectuar cuando se realiza la revisión del motor y de algunas piezas de la parte ciclista.

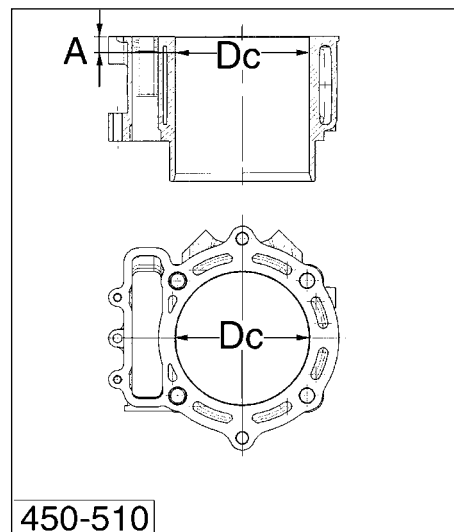
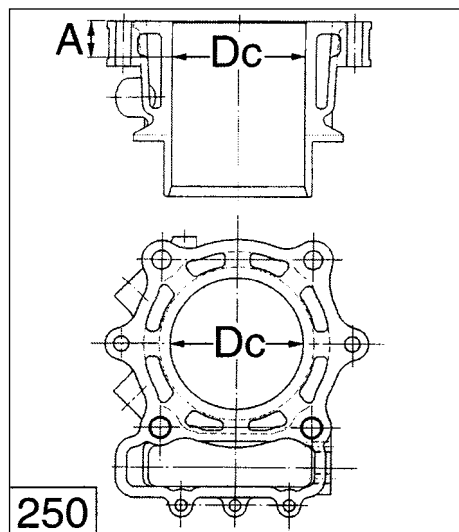
Informaciones más detalladas, juntamente con los procedimientos de montaje y desmontaje se encuentran en el manual de servicio de Husqvarna.

ACOPLAMIENTO CILINDRO-PISTON

Los grupos cilindro-pistón se entregan acoplados; si por acaso se hubieran cambiado entre sí cilindros y pistones de algunos grupos, es necesario proceder a anotar los relativos diámetros como se indica a continuación:

a) - Diámetro cilindro (D_c)

Efectúe la medida del diámetro interior con la ayuda de un micrómetro para interiores, a la distancia "A" de 20 mm (250) o bien de 10 mm (450-510) desde la parte superior.

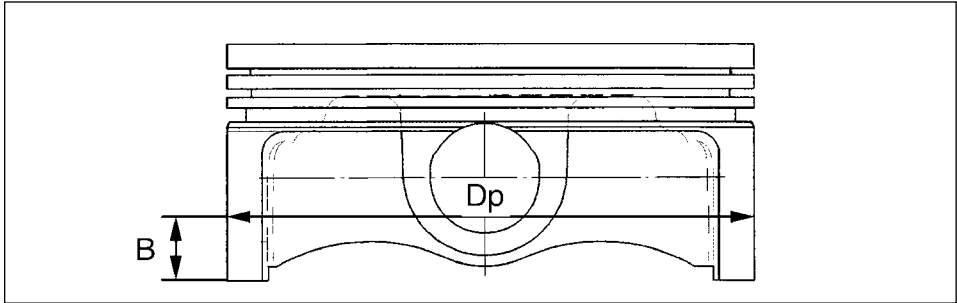


b) - Diámetro pistón (Dp)

Anote el diámetro del pistón a la distancia "B" de 6 mm (TE-TC 250), 9 mm (TC 450-510), 10 mm (TE-SMR 450) o bien 11 mm (TE-SMR 510) de la base.

JUEGO	LIMITE DI SERVICIO
250: 0,020÷0,046 mm 250: 0.00079÷0.00181 in.	250: 0,10 mm 250: 0.004 in.
450-510: 0,025÷0,055 mm 450-510: 0.0010÷0.00216 in.	450-510: 0,12 mm 450-510: 0.0047 in.

ES

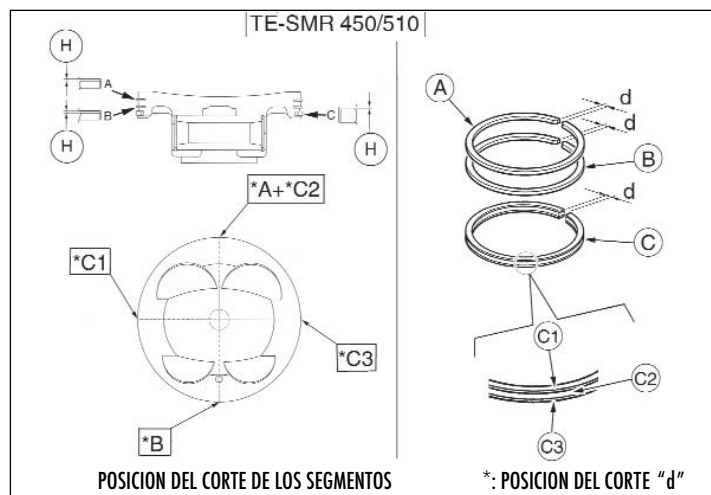
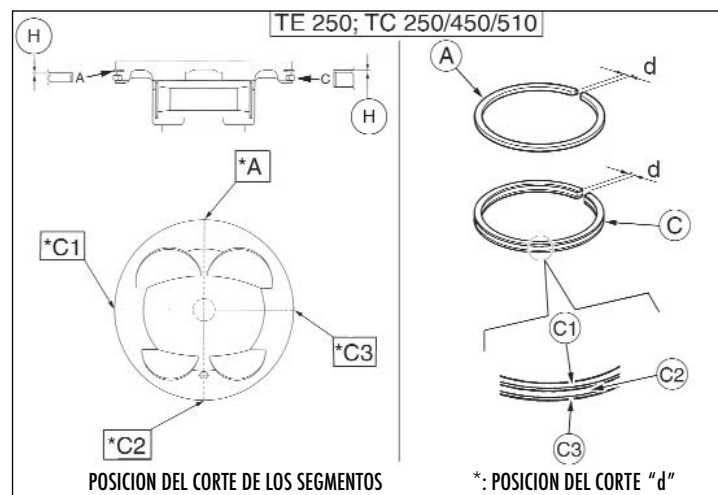


ACOPLAMIENTO RANURAS DE SEGMENTO EN EL PISTON

Usando un espesímetro mida el juego axial (H) de las bandas elásticas.

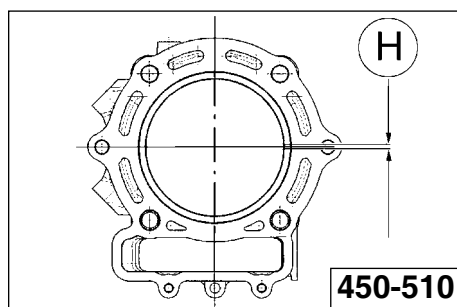
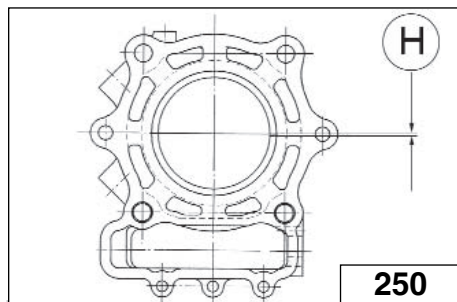
La marca "TOP" tiene que estar siempre hacia arriba en el acoplamiento piston-segmentos.

SEGMENTO	JUEGO EN EL MONTAJE (H)	LIMITE DE DESGASTE
"A"	TE, TC 250: 0,011±0,033 mm	0,07 mm
"A"	TC 450-510: 0,070±0,110 mm	0,22 mm
"A"	TE-SMR 450: 0,065±0,100 mm	0,24 mm
"A"	TE-SMR 510: 0,030±0,065 mm	0,13 mm
"B"	TE-SMR 450: 0,035±0,070 mm	0,15 mm
"B"	TE-SMR 510: 0,020±0,055 mm	0,11 mm
"C"	TE, TC 250: 0,040±0,110 mm	0,22 mm
"C"	TC 450-510: 0,040±0,120 mm	0,24 mm
"C"	TE-SMR 450: 0,020±0,110 mm	0,20 mm
"C"	TE-SMR 510: 0,010±0,180 mm	0,35 mm



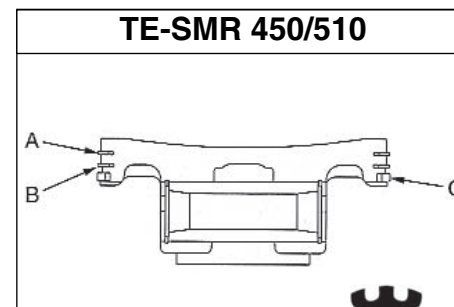
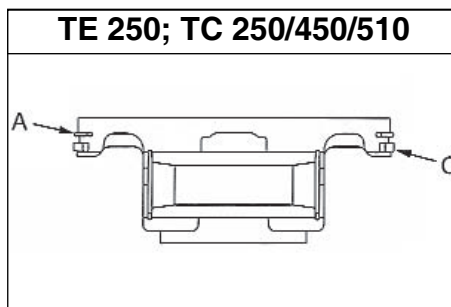
ACOPLAMIENTO SEGMENTOS-CILINDRO

Introduzca el segmento en la zona más alta del cilindro (soporte el segmento con el pistón) teniendo cuidado de posicionarlo bien en "ángulo" y mida la distancia (H) entre los dos extremos del segmentos.



JUEGO EN EL MONTAJE (H)	LIMITE DE DESGASTE
250 (A): $0,20 \pm 0,35$ mm/0.00787 $\pm$ 0.0138 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): $0,25 \pm 0,40$ mm/0.0094 $\pm$ 0.0157 in. TE-SMR 510 (A): $0,20 \pm 0,45$ mm/0.00787 $\pm$ 0.0177 in. TE-SMR 450, TC (B): $0,40 \pm 0,55$ mm/0.0157 $\pm$ 0.0216 in. TE-SMR 510 (B): $0,20 \pm 0,45$ mm/0.00787 $\pm$ 0.0177 in.	250 (A): 0,5 mm/0.0197 in. TE-SMR 450, TC 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 510 (A): 0,7 mm/0.027 in. TE-SMR 450, TC (B): 1 mm/0.0394 in. TE-SMR 510 (B): 0,7 mm/0.027 in.
250 (C): $0,20 \pm 0,70$ mm/0.00787 $\pm$ 0.0275 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): $0,20 \pm 0,70$ mm/0.00787 $\pm$ 0.0275 in. TE-SMR 510 (C): $0,10 \pm 0,20$ mm/0.00394 $\pm$ 0.0787 in.	250 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 450, TC 510 (C): 1,2 mm/0.047 in. TE-SMR 510 (C): 0,35 mm/0.014 in.

ES



ACOPLAMIENTO CRUCETA-PIE DE BIELA

El juego de acoplamiento en el montaje debe ser de:
0,012÷0,027 mm.

El límite máximo admitido de desgaste es de: 0,055 mm.

JUEGO RADIAL DE LA CABEZA DE LA BIELA (B)

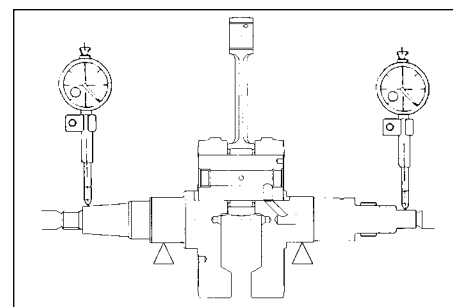
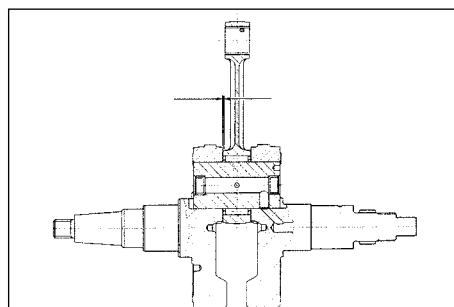
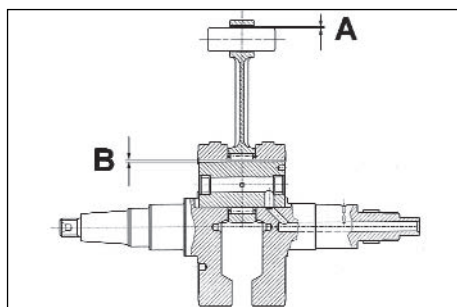
STANDARD	LIMITE MAX DE DESGASTE
0,026÷0,036 mm (0.00102÷0.00141 in.)	0,08 mm (0.00315 in.)

JUEGO AXIAL CABEZA DE BIELA EJE MOTOR FUERA DE EJE GRUPO EMBRAGUE

STANDARD	LIMITE MAX DE DESGASTE
0.300-0.677 mm 0.012-0.027 in.	0,75 mm 0.03 in.

EJE MOTOR FUERA DE EJE GRUPO EMBRAGUE

STANDARD	LIMITE MAX DE DESALINEACION
menos de 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)



GRUPO EMBRAGUE

Los discos del embrague no tienen que presentar quemaduras, arañazos o deformaciones. Mida el espesor de los discos conductores (los con material de fricción).

Espesor disco nuevo:
3 mm.

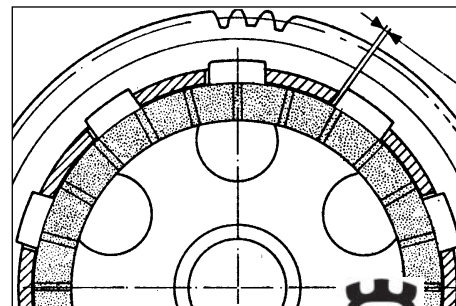
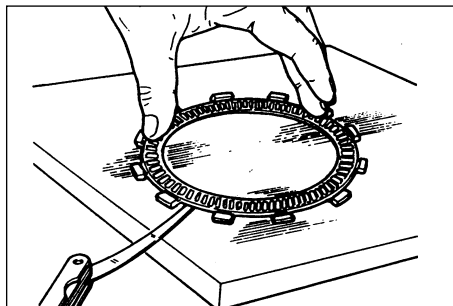
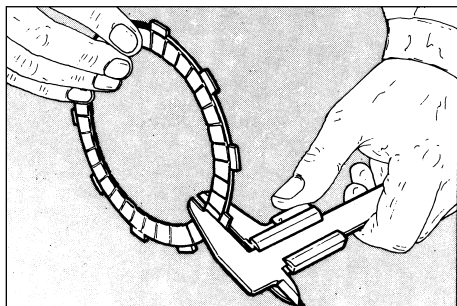
Límite de servicio
2,9 mm.

Controle, apoyándolo sobre una superficie plana, la entidad de la deformación de cada disco (revestido y liso); utilice un espesímetro.
Límite de servicio: 0,2 mm.

JUEGO CAJA EMBRAGUE-DISCO DE FRICCIÓN

ESTANDAR	LÍMITE MAX. DE DESGASTE
0.30-0.50 mm 0.012-0.020 in.	0,6 mm 0.024 in.

ES



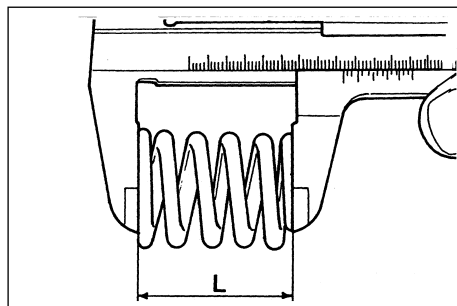
MUELLE EMBRAGUE

Medir la longitud libre "L" de cada muelle usando un calibre.

"L" muelle nueva = 41 mm

Límite de desgaste: 39 mm

Reemplazar cualquier muelle que supere el límite de operación.



GUÍA-VÁLVULA

Proceder a un esmerado control visual del guía-válvula.

Para detectar el desgaste del acoplamiento entre la guía y la válvula es preciso medir el juego utilizando un comparador de cuadrante colocado de manera que se pueda determinar el valor del juego en las direcciones "x" e "y" perpendiculares una con respecto a la otra.

Juego válvula de aspiración nueva: 0,008-0,035 mm/
0.00031-0.00138 in.

Límite de desgaste: 0,05 mm/ 0.002 in.

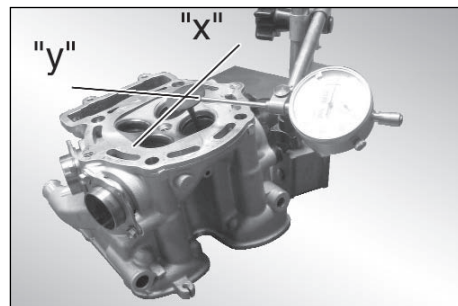
Juego válvula de escape nueva: 0,018-0,045 mm/ 0.0007-
0.00177 in.

Límite de desgaste: 0,08 mm/ 0.003 in.

VÁLVULA

Comprobar que el vástago y la superficie de contacto con la sede de la válvula estén en buenas condiciones. No deben haber picados, resquebrajaduras, deformaciones o rastros de desgaste. Seguidamente efectuar las siguientes comprobaciones:

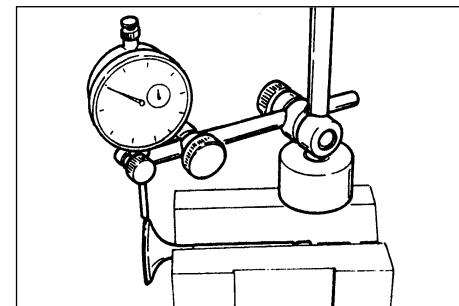
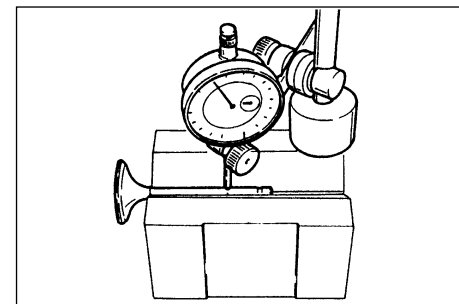
- verificar el desvío del vástago de la válvula apoyándola sobre un encaje en "V" y midiendo la entidad de la deformación usando un comparador.



Límite de operación: 0,05 mm.

- Averiguar la concentricidad de la culata arreglando un comparador en ángulo recto con la culata y girando la válvula sobre de un cotejo a "V".

Límite de servicio: 0,03 mm.



MUELLE VÁLVULA

La debilitación de los muelles causa una reducción de la potencia proporcionada por el motor y a menudo es responsable de ruido y vibraciones procedentes del mecanismo de las válvulas. Comprobar su longitud libre "L". Si se ha superado el límite de operación indicado, es preciso reemplazar los muelles.

"L" muelle nueva = 35 mm (250); 43,4 mm (450-510)

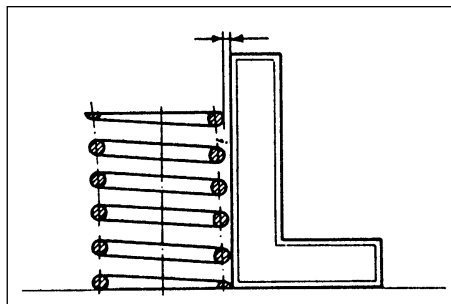
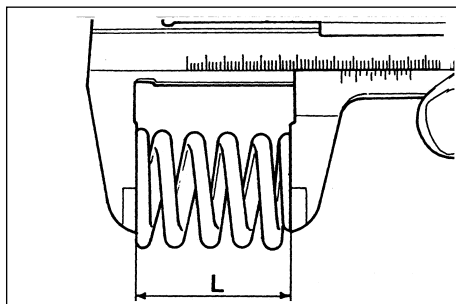
Límite de desgaste: 33 mm (250); 41 mm (450-510)

NOTA

Reemplazar todos los muelles de las válvulas también cuando una sola haya superado el límite de operación.

Comprobar la ortogonalidad de los muelles de las válvulas.

El error no debe superar 1,5 mm por parte.



EJE DE LEVAS

Controle que las superficies de trabajo de las excéntricas no presenten estrias, arañazos, escalones y ondulaciones.

Introduzca el eje de levas entre dos contrapuntas y con dos comparadores compruebe la disviacion.

Límite de servicio: 0,1 mm.

Controlar que las excéntricas estén en las mejores condiciones, sin surcos o deformaciones.

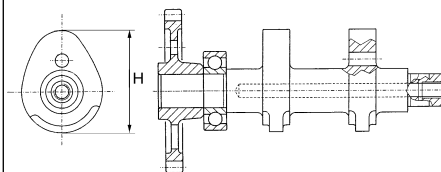
Altura "H" de las excéntricas

ASPIRACIÓN (nueva) = 36,57 mm

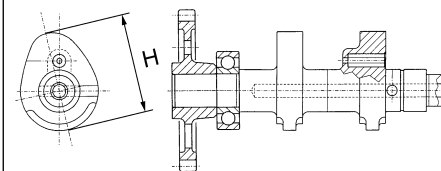
"H" DESCARGA (nueva) = 35,94 mm

ES

ASPIRACIÓN



DESCARGA



REVISIÓN RUEDAS

Las tablas que se dan a continuación muestran los tipos de control a que se tienen que someter la llanta y el perno de la rueda.

Nota*: Si la llanta está excesivamente plegada, tiene que ser sustituida.

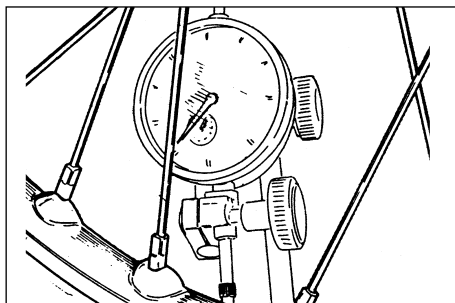
DEFORMACIÓN LLANTA

	ESTANDAR	LIMITE MAS.
Desbandada lateral	menos de 0,5 mm	2 mm (0,078 in)
Excentricidad	menos de 0,8 mm	

RADIO RUEDA

Asegurarse de que todos los nipples estén bien enroscados y si fuera necesario, apretarlos otra vez.

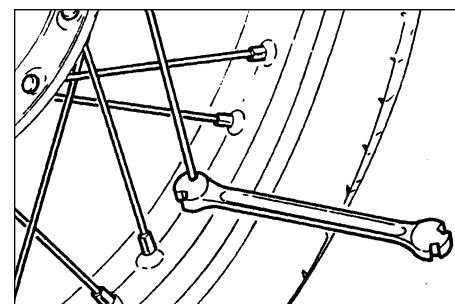
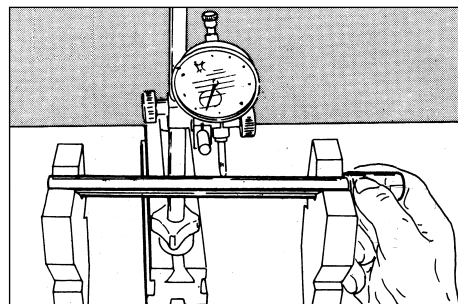
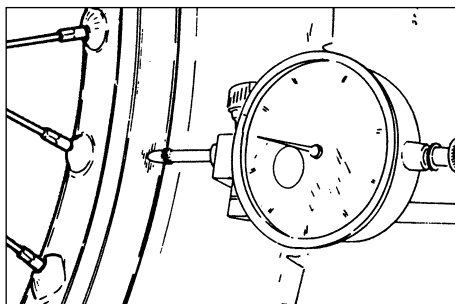
Una tensión insuficiente perjudica la estabilidad del motociclo; para efectuar un control inmediato es suficiente picar sobre los radios con una punta metálica (por ejemplo la de un destornillador): un sonido vivo indica un apretamiento correcto, un sonido sordo indica que es necesario un nuevo ajuste.



FLEXIÓN PERNO RUEDA

Si el valor de la flexión supera el límite máximo permitido, enderece el perno o sustitúyalo.

Si el perno no puede ser enderezado dentro de los valores límite máximo prescripto (0,2 mm), sustitúyalo.



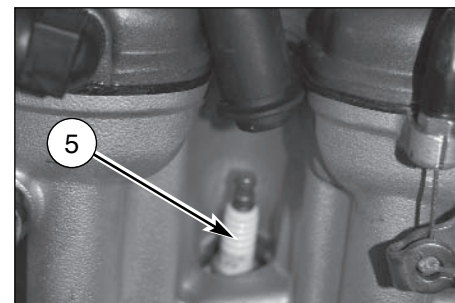
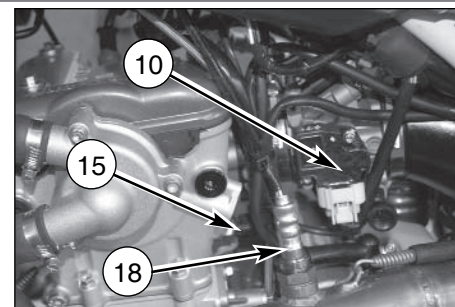
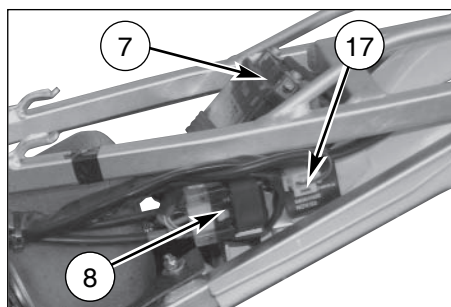
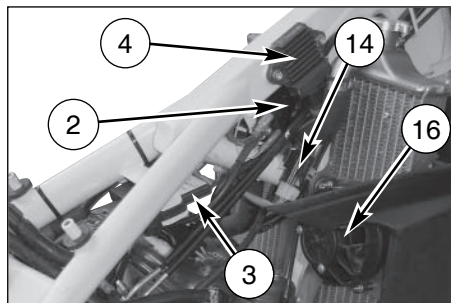
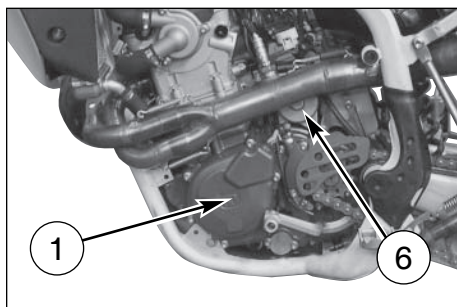
INSTALACIÓN DE ENCENDIDO (TC-TE-SMR) INSTALACIÓN ELÉCTRICA (TE-SMR)

La instalación de encendido está compuesta por los siguientes elementos:

- Generador (1) dentro la tapa de la bancada izquierda;
- Bobina electrónica (2) debajo del deposito gasolina;
- Central electrónica C.D.I. (3) debajo del deposito del carburante;
- Regulador de tensión (4) debajo del deposito del carburante; (TE-SMR);
- Bujía encendido (5) a la derecha de la cabeza cilindro;
- Motor de arranque de 12V-450W (6) detrás del cilindro motor (TE-SMR);
- Teleruptor arranque electrico (8) debajo del sillín (TE-SMR);
- Potenciómetro (10) en el cuerpo mariposa;

La instalación electrica está compuesta por los siguientes elementos:

- Faro delantero con lámpara de los luces de 12V-35/35W y lámpara luz de posición de 12V-5W;
- Faro trasero con lámpara señalización de 12V-21W y lámpara luz de posición de 12V-5W;
- Iluminación testigos de 12V-1,2W;
- Flechas de dirección de 12V-10W;
- Iluminación instrumento de 12V-2W;

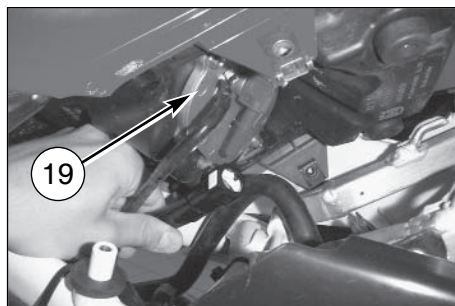


ES

- Bomba carburante (19) dentro del depósito carburante.

Referencias colores de los cables

B	Azul
B/Bk	Azul/Negro
Bk	Negro
Br	Castano
Br/B	Castano/ Azul
Br/Bk	Castano /Negro
Br/R	Castano /Rojo
Br/W	Castano /Blanco
G	Verde
G/Bk	Verde/Negro
G/R	Verde/Rojo
G/Y	Verde/Amarillo
Gr	Gris
Gr/Bk	Gris/Negro
Gr/G	Gris/Verde
O	Anaranjado



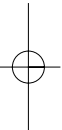
O/Bk	Anaranjado/Negro
Pk	Rosa
R	Rojo
R/Bk	Rojo/Negro
Sb	Azul claro
V	Violeta
W	Blanco
W/B	Blanco/Azul
W/Bk	Blanco/Negro
W/G	Blanco/Verde
W/R	Blanco/Rojo
W/V	Blanco/Violeta
W/Y	Blanco/Amarillo
Y	Amarillo
Y/Bk	Amarillo/Negro
Y/Br	Amarillo/ Castano
Y/Gr	Amarillo/Gris
Y/O	Amarillo/Anaranjado
Y/Sb	Amarillo/Azul claro
Y/R	Amarillo/Rojo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (TE -SMR)

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Centralita electrónica | 37. Fusibles |
| 2. Alternador | 38. Relé de potencia |
| 3. Regulador de tensión | 39. Interfaz centralita |
| 4. Interruptor stop trasero | 40. M.A.Q.S. (34+24+32) |
| 5. Interruptor stop delantero | |
| 6. Inyector | |
| 7. Instrumento | |
| 8. Indicador de dirección delantero derecho | |
| 9. Faro delantero | |
| 10. Ventilador de enfriamiento | |
| 11. Indicador de dirección delantero izquierdo | |
| 12. Claxon | |
| 13. Conmutador izquierdo | |
| 14. Intermitencia indicadores de dirección | |
| 15. Faro trasero | |
| 16. Batería | |
| 17. Teleruptor arranque eléctrico | |
| 18. Motor de arranque | |
| 19. Bujía de encendido | |
| 20. Indicador de dirección trasero derecho | |
| 21. Indicador de dirección trasero izquierdo | |
| 22. Sensor posición cambio velocidad | |
| 23. Bobina A.T. | |
| 24. Sensor posición comando gas (40) | |
| 25. Conmutador derecho | |
| 26. Interruptor encendido | |
| 27. Microinterruptor embrague | |
| 28. Sensor velocidad | |
| 29. Relé por electroventilador | |
| 30. Relé corriente continua | |
| 31. Sonda Lambda | |
| 32. Sensor temperatura aire (40) | |
| 33. Sensor temperatura refrigerante | |
| 34. Sensor de presión (40) | |
| 35. Bomba carburante | |
| 36. Sensor de caída* (SMR) | |

*: Para el motor en caso de caída.

SE

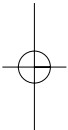


Referencias colores de los cables

B	Azul
Br	Castano
Bk	Negro
G	Verde
Gr	Gris
Gr/R	Gris/Rojo
O	Anaranjado
P	Rosa
R	Rojo
Sb	Azul claro
V	Violeta
W	Blanco
Y	Amarillo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (TC 250)

1. Centralita electrónica
2. Alternador
3. Regulador de tensión
4. Condensador
5. Batería
6. Teleruptor arranque eléctrico
7. Motor de arranque
8. Bujía de encendido
9. Sensor posición cambio velocidad
10. Bobina electrónica
11. Sensor posición de la mariposa carburador
12. Parada motor
13. Arranque motor
14. Microinterruptor embrague



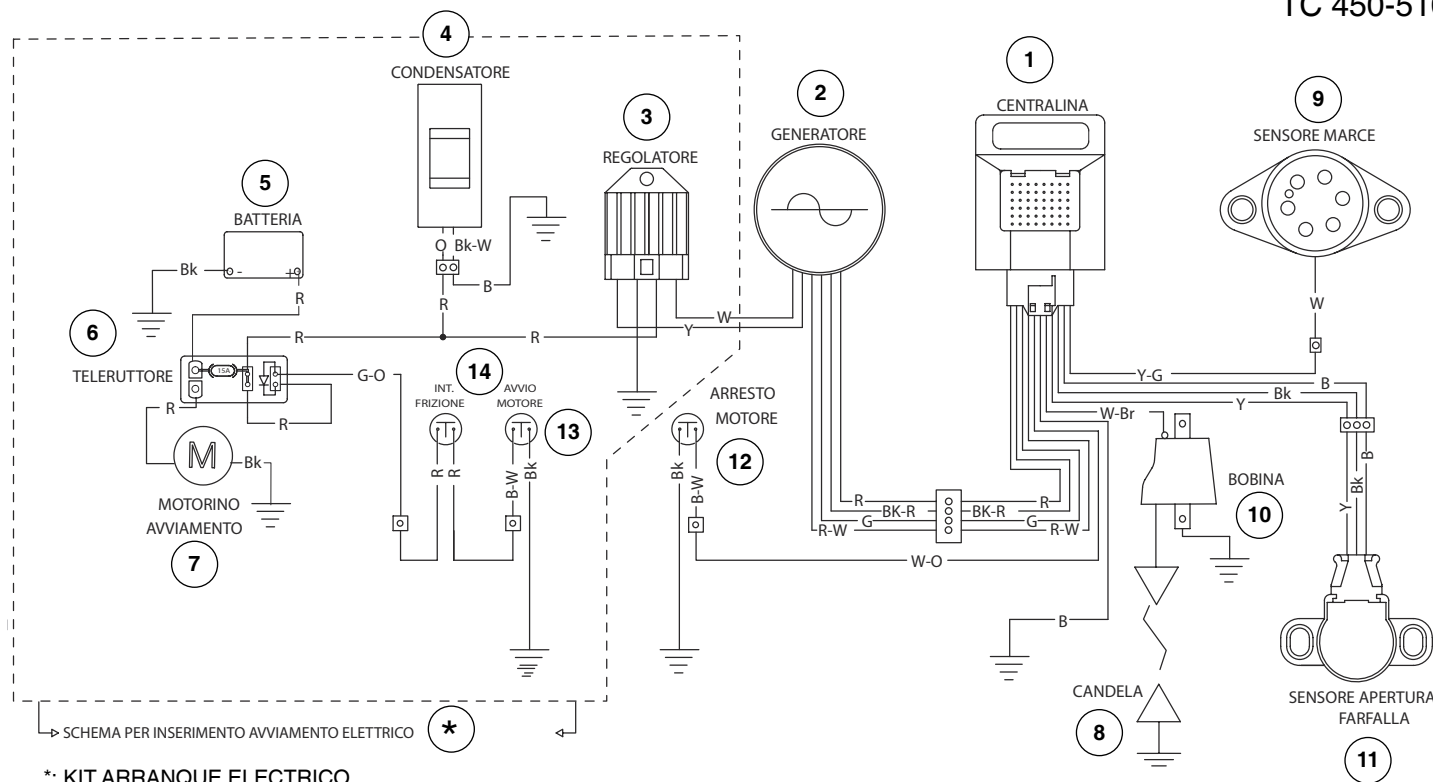
Legenda colore cavi

B	Azul
Br	Castano
Bk	Negro
G	Verde
Gr	Gris
Gr/R	Gris/Rojo
O	Anaranjado
P	Rosa
R	Rojo
Sb	Azul claro
V	Violeta
W	Blanco
Y	Amarillo

LEYENDA DEL ESQUEMA ELÉCTRICO (TC 450-510)

1. Centralita electrónica
2. Alternador
3. Regulador de tensión
4. Condensador
5. Batería
6. Teleruptor arranque eléctrico
7. Motor de arranque
8. Bujía de encendido
9. Sensor posición cambio velocidad
10. Bobina electrónica
11. Sensor posición de la mariposa carburador
12. Parada motor
13. Arranque motor
14. Microinterruptor embrague

TC 450-510



ES



BATERIA

La batería, de tipo hermético, no requiere mantenimiento. Cuando se noten pérdidas de electrólito o anomalías en el sistema eléctrico, dirigirse al Concesionario HUSQVARNA.

Si la motocicleta no se usa durante mucho tiempo se aconseja de quitar la batería y conservarla al reparo de la humedad.

- Después de un empleo intensivo de la batería, es aconsejable un ciclo de carga lento (0.6A por 8 horas por batería 12V-6Ah).
- La recarga rápida sólo es aconsejada en situaciones de extrema necesidad en cuanto se reduce drásticamente la vida de los elementos de plomo, (6A por 0.5 horas por batería 12V-6Ah).

RECARGA BATERÍA

Para acceder a la batería (2), trabaje de la siguiente manera:

- remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación;

- retirar primero el cable negativo NEGRO o AZUL y seguidamente el cable positivo ROJO (para el remontaje, conectar primero el cable positivo ROJO y seguidamente el cable negativo NEGRO o AZUL);
- extraiga la batería (3) de su alojamiento.

Averiguar que la tensión de la batería no sea inferior a 12.5V (verificar el estado de carga empleando un voltímetro).

En caso contrario, la batería necesita un ciclo de recarga.

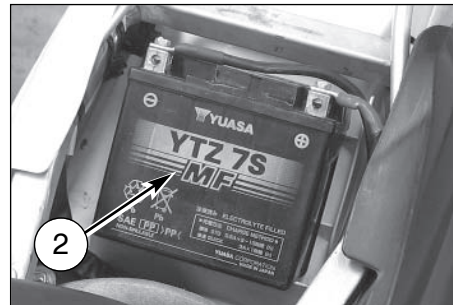
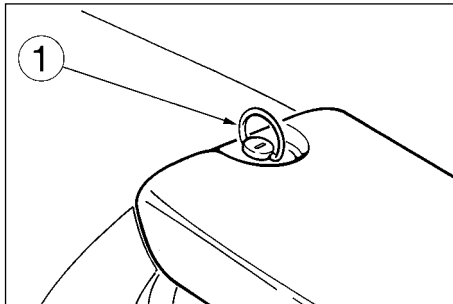
Utilizar un cargador de baterías de tensión constante y conectar primero el cable positivo ROJO con el borne positivo de la batería y después el cable negativo NEGRO o AZUL con el borne negativo de la batería. Aplicar a la tensión constante de 14,4 V una corriente de "x" Ampere como resulta del tablero de abajo (en función del porcentaje de carga en que se encuentra la batería).

La tensión de descanso sólo se comporta sobre un valor constante después de algunas horas, por tanto se aconseja NO medirla enseguida después de haber cargado o descargado la batería.

Verificar siempre el estado de carga de la batería antes de instalarla de nuevo en el vehículo.

La batería tiene que mantenerse limpia y los terminales engrasados.

ATENCION*: La batería contiene ácido sulfúrico. Evitar cualquier contacto con ojos, piel y vestidos. Antidoto: **EXTERNAMENTE** - enjuagar con agua. **INTERNAMENTE** - Beber grandes cantidades de leche o agua. Después de la leche, tomar magnesio, huevos batidos o aceite vegetal. Consultar enseguida a un médico. **OJOS:** enjuagar con agua por al menos 15 minutos y llamar a un médico.



ATENCIÓN*: Las baterías producen gases explosivos. Cuando utilizan las baterías en ambientes cerrados o cuando cargan procuran que haya buena ventilación. Cuando emplean un cargador de baterías, conecten la batería al cargador antes de encenderlo. Esto evitará la formación de chispas cerca los bornes de la batería que podrían incendiar los gases contenidos en la batería.

ES

VALORES INDICATIVOS RELATIVOS A LA DURACIÓN DE LA CARGA A SEGUNDA DEL ESTADO DE LA BATERÍA		
TENSIÓN DE DESCANSO * (V)	% CARGA	DURACIÓN DE LA CARGA (LA CORRIENTE NOMINAL EN AMPERE DE APLICAR ES: 0,1x CAPACIDAD NOMINAL DE LA BATERÍA)
> 12,7	100	—
~ 12,5	75	4h
~ 12,2	50	7h
~ 12,0	25	11h
~ 11,8	0	14h



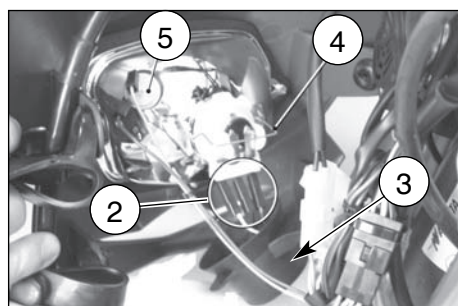
SUBSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO DELANTERO (TE-SMR)

Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:

- remover los dos elásticos (1) y el portafaro;
- desconectar el conector (2) de la bombilla de doble luz y la cofia (3) en goma;
- desenganche el muelle (4) de sujeción lámpara y saque la lámpara.

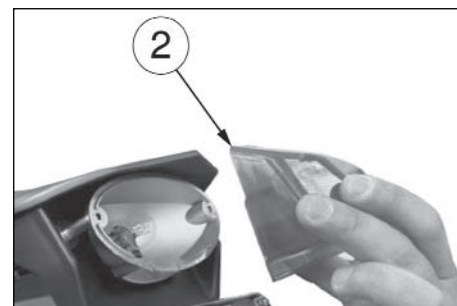
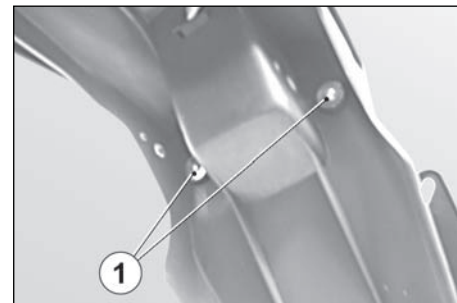
Para sustituir la bombilla de la luz de posición, (5) basta quitarla del casquete interno.

Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.



SUBSTITUCIÓN DE LAS BOMBILLAS DEL FARO TRASERO (TE-SMR)

Remover los dos tornillos (1) dentro del guardabarros posterior y la lente (2).



Empujar la bombilla (3) hacia el interior, girarla a izquierdas en sentido y removerla de la portalámpara.

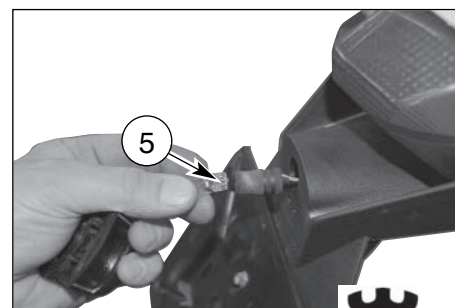
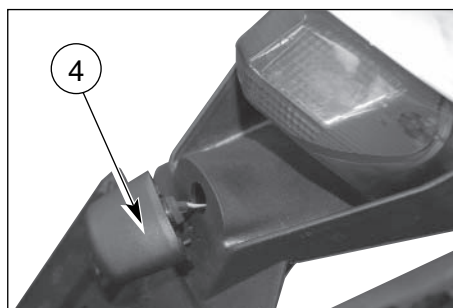
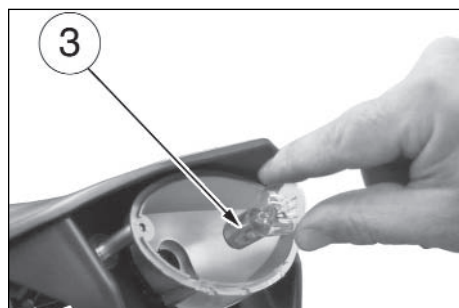
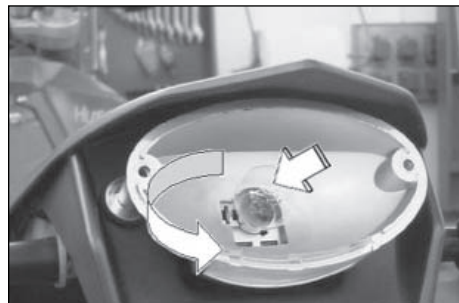
Una vez efectuada la sustitución, proceda inversamente para volver a montar.

NOTAS: tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.

SUSTITUCIÓN BOMBILLA LUZ PLACA DE IDENTIFICACIÓN (TE-SMR)

Desmontar el soporte de la luz de la placa de identificación (4) extrayéndola de la cola del vehículo. Extraer el portalámparas con la bombilla del soporte. Girar la bombilla (5) para extraerla del portalámparas.

Una vez realizada la sustitución, proceder en sentido contrario para el montaje.



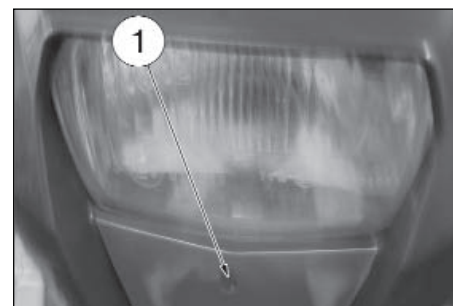
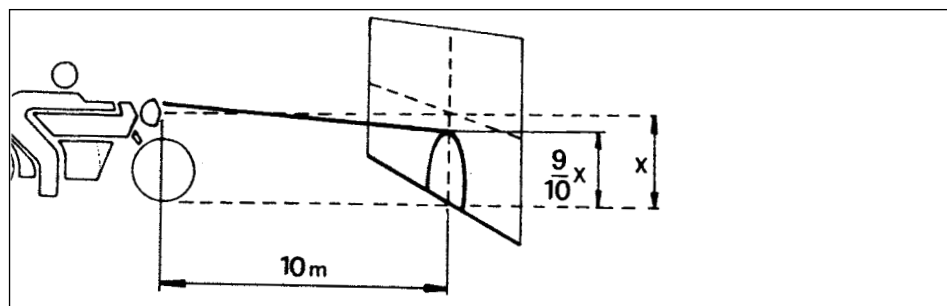
REGULACIÓN FARO DELANTERO (TE- SMR)

Para controlar si el faral está orientado en forma correcta coloque la motocicleta, con los neumáticos inflados a la justa presión y con una persona en el asiento, perfectamente perpendicular son su eje longitudinal. Frente a una pared o a una pantalla, distante de la misma 10 metros, trace una línea horizontal correspondiente a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal del vehículo.

Efectúe el control posiblemente en la penumbra.

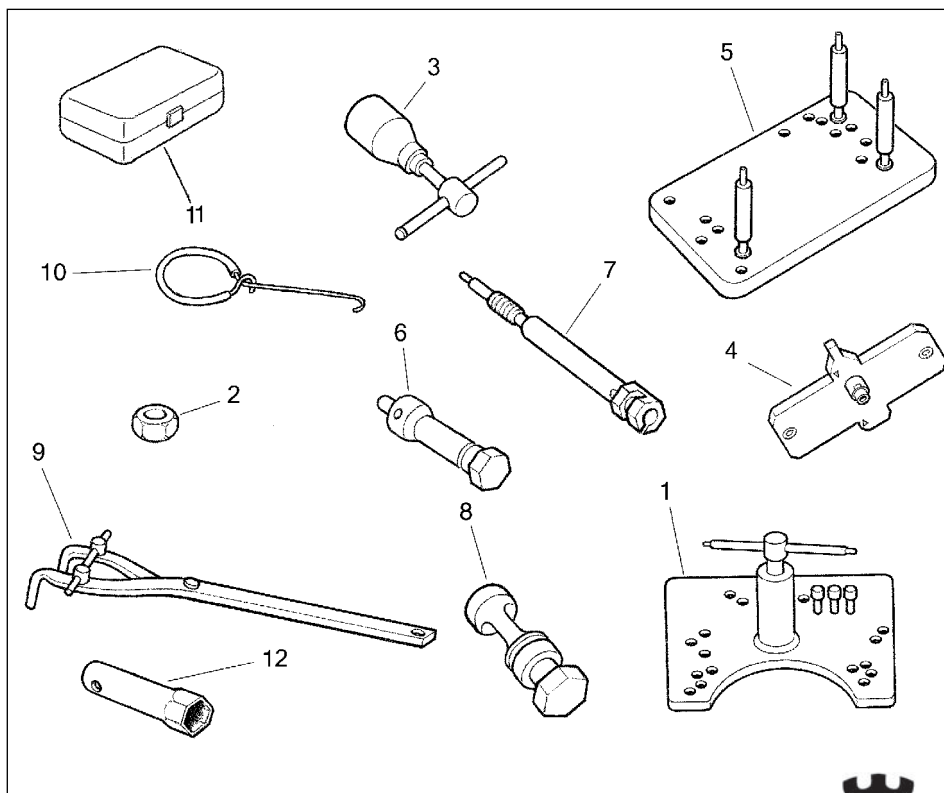
Encendiendo la luz deslumbrante el límite superior de limitación entre la zona oscura y la zona iluminada debe resultar a una altura que no supere los $\frac{9}{10}$ de la altura desde el suelo del centro del proyector

La eventual corrección de la orientación se puede efectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



HERRAMIENTAS ESPECIALES

1	1517 94702	Extractor cárter
2	8000 A1580	Protección por cigüeñal
3	8000 A1559	Extractor volante (TC)
3	8000 B0144	Extractor volante (TE-SMR)
4	8000 A1512	Herramienta control encendido
5	8A00 90622	Soporte por el montaje
6	8000 A5773	Herramienta montaje semi-conos (250: aspiración y escape)
6	8A00 A5773	Herramienta montaje semi-conos (450-510: aspiración)
6	8000 A5773	Attrezzo mont. semiconi (450-510: escape)
7	8000 A1625	Herramienta porta comparador
8	8000 A1579	Herramienta desmontaje semi-conos
9	8000 79015	Llave bloquear cubo
10	1519 84701	Gancho para resorte
11	8000 A9634	Kit para diagnosi (TE-SMR)
12	8000 95749	Llave bujía de encendido



ES



PATAS DE TORSION

MOTOR

± 5%

Aplicación	Filetado		
Tuerca fijación caballete eje distribución	M6x1	12 Nm	1,2 Kgm
Tapón perno balancín	M14x1,5 (+LOCTITE 243)	25 Nm	2,55 Kgm
Tornillo fijación tapa culata	M6x1	8 Nm	0,8 Kgm
Tuerca fijación culata	M8x1,25	15 Nm	1,5 Kgm
Tuerca fijación culata y cilindro	M10x1,5 (+MOLIKOTE HSC)	37 Nm+90°	3,8 Nm+90°
Tornillo fijación tubo aceite en la culata	M10x1	15 Nm	1,5 Kgm
Tapón orificio aceite su perno de biela	M14x1 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Tuerca fijación engranaje conductor transm. primaria	M18x1,25 (+LOCTITE 243)	180 Nm	18 Kgm
Tornillo fijación disco en el eje distribución (ASPIRACION)	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Tornillo fijación plado cadena distribución	M8x1,25	12 Nm	1,23 Kgm
Tornillo fijación placa cojinete de carter	M6x1 (+LOCTITE 272)	11 Nm	1,1 Kgm
Tapón vaciado aceite motor	M16x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Tapón filtro aceite motor	M14x1,5	25 Nm	2,55 Kgm
Tornillo fijación tapa filtro aceite	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación tubo toma aire carburador	M4x0,7 (+LOCTITE 272)	3 Nm	0,3 Kgm
Tuerca fijación alternador	M12x1	75 Nm	7,65 Kgm
Tornillo fijación estator	M6x1 (+LOCTITE 272)	8 Nm	0,8 Kgm
Bujía de encendido	M10x1	10÷12 Nm	0,98÷1,23 Kgm
Tornillo fijación pick-up	M5x0,8 (+LOCTITE 272)	6 Nm	0,6 Kgm
Tuerca fijación cubo y campana embrague	M18x1	75 Nm	7,6 Kgm
Tornillo fijación placa engranaje de arranque	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Tornillo fijación. tambor selector	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	20 Nm	2 Kgm
Tornillo fijación saltarelo y placa mando cambio	M6x1 (+LOCTITE 243)	8 Nm	0,8 Kgm
Tornillo fijación señalador velocidad	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm
Tuerca fijación rotor bomba agua	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	3,9 Nm	0,4 Kgm
Tornillo fijación corpo bomba agua	M6x1 (+LOCTITE 542)	8 Nm	0,8 Kgm
Tornillo fijación placa anillo de retención piñón salida cambio	M5x0,8 (+LOCTITE 243)	6 Nm	0,6 Kgm

CHASSIS

± 5%

Aplicación	Filetado		
Tornillo fijación inferior bastidor trasero	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Tornillo fijación protección motor	M6x1	14,7 Nm	1,5 Kgm
Tornillo fijación rodeta cadena	M8x1,25	26,95 Nm	2,75 Kgm
Tornillo fijación caballete lateral	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	11,75 Nm	1,2 Kgm
Tornillo fijación superior bastidor trasero	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Tornillo fijación bastidor -placa motor	M8x1,25 (+LOCTITE 270)	35,3 Nm	3,6 Kgm
Tornillo fijación inferior motor	M8x1,25	35,3 Nm	3,6 Kgm
Tornillo fijación conexiones embrague y freno delantero	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Tornillo fijación soportes mando gas	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Tornillo fijación superior tubería freno delantero (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Tornillo fijación superior tubería freno delantero (TC)	M10x1	24,7 Nm	2,5 Kgm
Tornillo fijación pedal freno trasero	M10x1,25 (+LOCTITE 243)	41,65 Nm	4,25 Kgm
Tornillo fijación bomba freno trasero	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación placa bomba freno delantero (SMR)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación depósito líquido freno trasero	M6x1	2,45 Nm	0,25 Kgm
Interruptor stop trasero (TE, SMR)	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Tornillo fijación conector interruptor stop delantero (SMR)	M2x0,4	0,8 Nm	0,1 Kgm
Tornillo fijación excéntrico pedal freno trasero	M6x1	14,7 Nm	1,4 Kgm
Tornillo fijación placa guía-tubería freno delantero	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación tapón depósito freno delantero (SMR)	M6x1	4,9 Nm	0,5 Kgm
Tornillo fijación varillas horquilla delantera	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Tornillo fijación perno rueda delantera	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Vírola ajuste cojinetes de la guía	M25x1	3,45 Nm	0,35 Kgm
Tuerca eje de la guía	M24x1	83,3 Nm	8,5 Kgm
Tornillo fijación abrazadera superior del manillar	M8x1,25	28,4 Nm	2,9 Kgm
Tornillo fijación soporte del manillar	M10x1,5	21,1 Nm	2,15 Kgm
Tornillo fijación protección varillas horquilla delantera	M5x0,8	7,85 Nm	0,8 Kgm
Tornillo fijación anillo protecciones varillas horquilla delantera	M5x0,8	2,45 Nm	0,25 Kgm
Tuerca fijación perno horquilla trasera	M16x1,5 (+LOCTITE 243)	122,5 Nm	12,5 Kgm
Tuerca fijación balancín- horquilla trasera	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm

PATAS DE TORSION

CHASSIS

± 5%

Aplicación

Filetado

Tuerca fijación tirante- balancín	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Tuerca fijación bastidor -tirante	M12x1,25	80 Nm	8,2 Kgm
Lubricador suspensión trasera	M6x1	2,95 Nm	0,3 Kgm
Tornillo fijación amortiguador- bastidor	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Tornillo fijación balancín - bastidor	M10x1,25	52,4 Nm	5,35 Kgm
Tornillo fijación guía-cadena- horquilla trasera (TE-SMR)	M8x1,25	25 Nm	2,5 Kgm
Tornillo fijación delantera guía-cadena/horquilla trasera (TC)	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación trasero guía-cadena/horquilla trasera (TC)	M6x1 (+LOCTITE 243)	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación brida/guía-cadena (TE-SMR)	M6x1 (+LOCTITE 243)	2 Nm	0,2 Kgm
Tornillo fijación inferior plato cadena y guía-tubería freno trasero	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Tornillo fijación trasero plato cadena y guía-tubería freno trasero (TC)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Tornillo fijación cubre-cadena (TE-SMR)	M5x0,8	4,4 Nm	0,45 Kgm
Tuerca fijación tensor de cadena	M8x1,25	4,4 Nm	0,45 Kgm
Tornillo fijación spoiler-deposito gasolina	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación superior portanúmero delantero (TC)	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación inferior portanúmero delantero (TC)	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación protección amortiguador	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación delantero guarda-barros delantero	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación trasero guarda-barros delantero	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación guarda-barros delantero	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación protección radiador	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación panel latera	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación porta-matrícula	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tuerca fijación catafaros trasero	M4x0,7	1,9 Nm	0,2 Kgm
Tornillo fijación anillo guía-tubería freno-cúpula delantera	ø 3,5	1,9 Nm	0,2 Kgm
Tornillo fijación intermitentes	M6x1	6 Nm	0,6 Kgm
Tornillo fijación grupo óptico delantero	ø 3,9	1,45 Nm	0,15 Kgm
Tornillo fijación cable teleruptor	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación tampón delantero deposito gasolina	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm

CHASSIS

± 5%

Aplicación

Filetado

Tornillo fijación grifo deposito gasolina	ø5,5	2,45 Nm	0,25 Kgm
Tornillo fijación trasero deposito gasolina	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tornillo fijación delantera caja filtro aire	M6x1	10,4 Nm	1,05 Kgm
Tuerca fijación brida caja filtro aire	M5x0,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Tornillo fijación zapata freno delantero	M8x1,25	25,5 Nm	2,6 Kgm
Tornillo fijación inferior tuberías frenos	M10x1	19 Nm	1,95 Kgm
Tornillo fijación perno rueda delantera (SMR)	M10x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Tornillo fijación zapata freno delantero-placa (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Tornillo fijación placa zapata freno- horquilla (SMR)	M10x1,5	25,5 Nm	2,6 Kgm
Tornillo fijación perno rueda delantera (TE-TC)	M20x1,5	51,45 Nm	5,25 Kgm
Tornillo fijación disco freno delantero (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Tornillo fijación disco freno delantero (SMR)	M8x1,25	34,7 Nm	3,54 Kgm
Tornillo fijación disco freno trasero (TE-TC)	M6x1 (LOCTITE 243)	14,7 Nm	1,5 Kgm
Nipple por radio rueda delantera	M4,07x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Nipple per radio rueda trasera	M4,5x0,75	4,4 Nm	0,45 Kgm
Tuerca fijación corona trasera	M8x1,25 (+LOCTITE 243)	34,3 Nm	3,5 Kgm
Tuerca fijación perno rueda trasera	M20x1,5	142,1 Nm	14,5 Kgm
Tornillo fijación tapa piñón cambio-carter izquierdo	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Tornillo fijación silenciador de escape	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Tornillo fijación tubos de escape alla culata cilindro	M6x1	10,4 Nm	1 Kgm
Tornillo fijación instrumento	ø4,8	3,45 Nm	0,35 Kgm
Tornillo fijación radiator	M6x1	7 Nm	0,72 Kgm

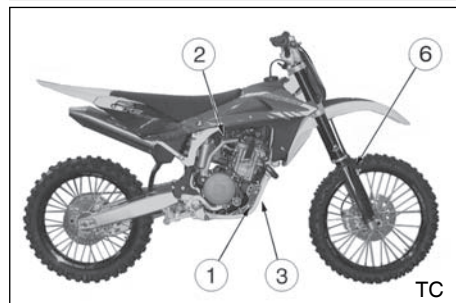
ES



KIT

N. Cod.	DENOMINACION
1 8000 A1320	Kit protección tapa bancada derecha (TE-TC)
2 8000 A4295	Kit carburador KEIHIN 37 (TC 250)
2 8000 A4296	Kit carburador KEIHIN 41 (TC 450/510)
2A 80A0 A6211	Kit para manos (TE)
3 8000 B0157	Para motor (TE-TC)
4 8000 B0152	Kit compl. apoyapiés (TE-SMR)
5 8000 B0150	Kit intermitentes
6 8000 A6441	Kit gancho por fase de salida de la competición (TC)

*: No por U.S.



PARTES OPCIONALES (TE)

1- Grupo anillos motor (250) 8000 80373
 Grupo anillos motor (450-510) 8000 80364

2- Corona trasera

8A00 96837 (Z=47) &
 8800 96837 (Z=48)
 8C00 96837 (Z=49)
 8D00 96837 (Z=50) §

3- Piñón salida cambio

8000 63827 (Z=12)
 8000 63828 (Z=13) *
 8000 63829 (Z=14)
 8000 63830 (Z=15)

4- Manual de oficina 8000 80148

5- Aceite horquilla delantera (bote de 1000 cm³) 8000 80260

6- Aceite amortiguador trasero
 (bote de 500 cm³) 8000 88231

7- Kit muelle horquilla+distanciador * (K=4,5 N/mm) *

8- Muelle amortiguador (K=5,4 Kg/mm) §

Muelle amortiguador (K=5,6 Kg/mm) &

9- Catalogo piezas de repuesto 8000 80149

10- Aceite frenos (bote de 250 cm³) 8000 71445

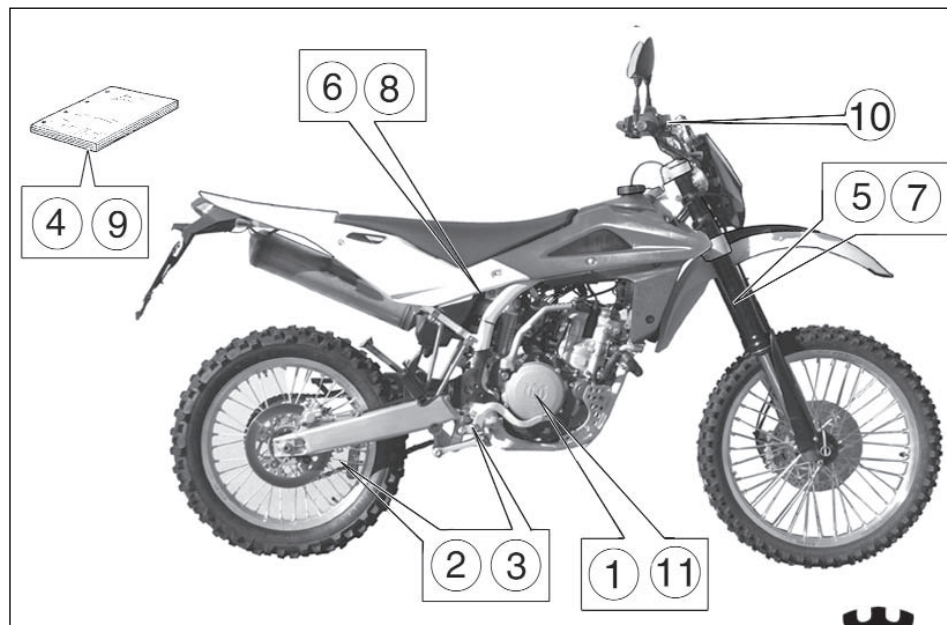
11- Grupo guarniciones motor (250) 8000 A5755

Grupo guarniciones motor (450-510) 8000 A5982

*: STANDARD

§ : STANDARD en el modelo 250

&: STANDARD en el modelo 450-510



ES



PARTES OPCIONALES (TC)

1- Grupo anillos motor (250) 8000 A5735
 Grupo anillos motor (450-510) 8000 A5736

2. Manual de oficina 8000 B0148

3. Corona trasera
 8A00 96837 (Z=47) @
 8B00 96837 (Z=48)
 8C00 96837 (Z=49)
 8D00 96837 (Z=50) §,&

4. Piñón salida cambio
 8000 63827 (Z=12) §
 8000 63828 (Z=13)
 8000 63829 (Z=14) &,@
 8000 63830 (Z=15)

5. Grupo guarniciones motor (250) 8000 A5755
 Grupo guarniciones motor (450-510) 8000 A5982

6. Aceite horquilla delantera
 (bote de 1000 cm³) 8000 80260

8- Kit muelle horquilla+distanciador
 (K=4,8 N/mm) §
 (K=5 N/mm) &,@

9- Muelle amortiguador
 (K=5,4 Kg/mm) §
 (K=5,6 Kg/mm) &,@

10. Catalogo piezas de repuesto 8000 B0149

11. Aceite frenos (bote de 250 cm³) 8000 71445

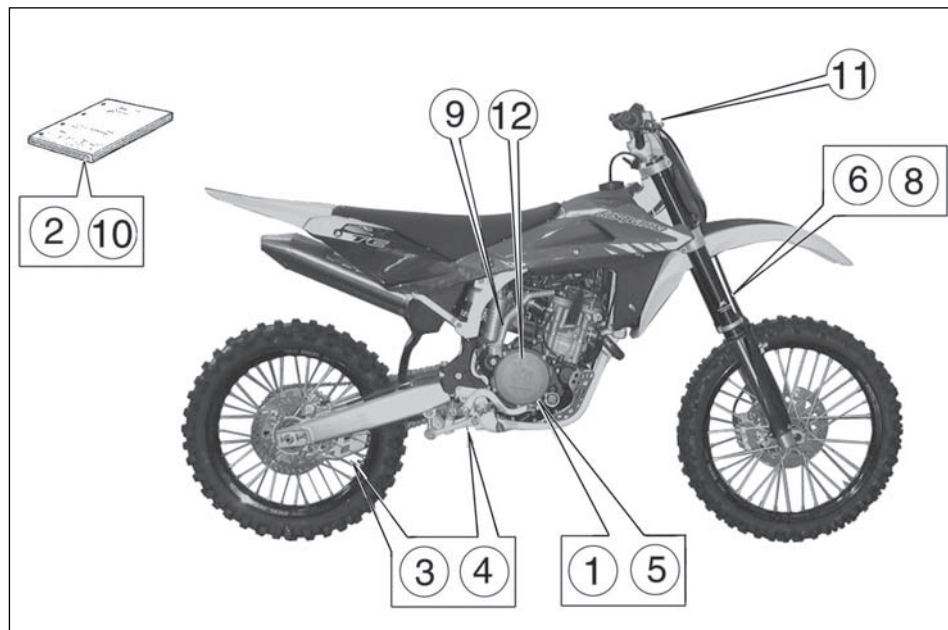
12. Kit arranque electrico 8000 B0455

*: STANDARD

§: STANDARD en el modelo 250

&: STANDARD en el modelo 450

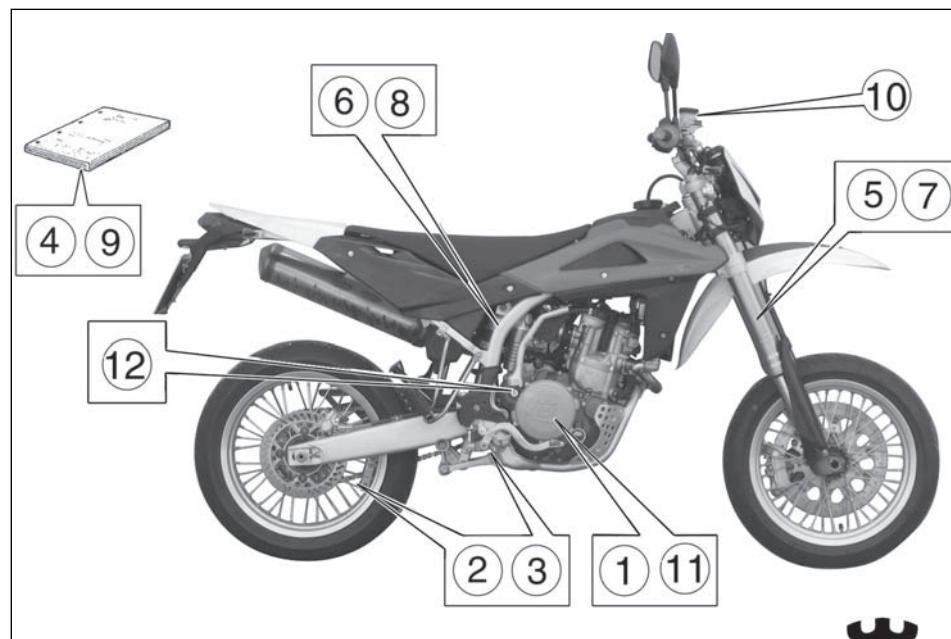
@: STANDARD en el modelo 510



PARTES OPCIONALES (SMR)

1- Grupo anillos motor	8000 B0364
2- Corona trasera	8000 A4859 (Z=42) *
	8A00 A4859 (Z=43)
	8800 A4859 (Z=44)
	8G00 96837 (Z=45)
3- Piñón salida cambio	8000 63829 (Z=14) *
4- Manual de oficina	8000 B0148
5- Aceite horquilla delantera (bote de 1000 cm ³)	8000 80260
6- Aceite amortiguador trasero (bote de 500 cm ³)	8000 88231
7- Kit muelle horquilla+distanciador (K=5 N/mm)	8000 98803 *
8- Muelle amortiguador (K=6,4 Kg/mm)	8000 98520 *
9- Catalogo piezas de repuesto	8000 B0149
10- Aceite frenos (bote de 250 cm ³)	8000 71445
11- Grupo guarniciones motor	8000 A5982
12- Kit arranque a pedal	8000 B0591

*: STANDARD



ES



APÉNDICE

CONTROLES DESPUÉS DE LA CARRERA

Después de la carrera, limpiar el motociclo como indicado abajo y luego inspeccionar el vehículo poniendo particular atención a los puntos indicados en el tablero "MANTENIMIENTO" (Apendice A) como filtro aire, carburador, frenos, etc. Efectuar una lubricación general y eventualmente los reglajes necesarios.

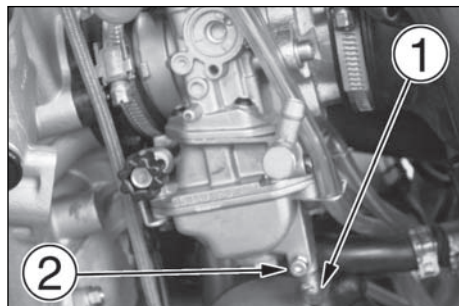
INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se deja el motociclo inactivo durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación:

- Limpiar completamente el motociclo.
- Llenar el depósito con carburante mezclado con un estabilizador DESPUÉS de haber efectuado la operación siguiente: poner la tubería (1) en una palangana, aflojar el tornillo (2) de vaciado situado en la parte inferior de la cuba y apretarlo de nuevo cuando se haya vaciado el carburante.

ATENCIÓN

No echar el carburante eliminado al medio ambiente y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.



- Lubricar la cadena de transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, vaporizar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las partes en goma o los frenos estén a contacto con el aceite.
- Poner el motociclo sobre un apoyo o un soporte de manera que ambas ruedas no toquen el suelo (en caso no se pueda proceder de esta manera, poner unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos estén a contacto con la humedad).
- Poner una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Tapar el motociclo para protegerlo de polvo y suciedad.

Antes de reactivar el motociclo, proceder de la siguiente manera:

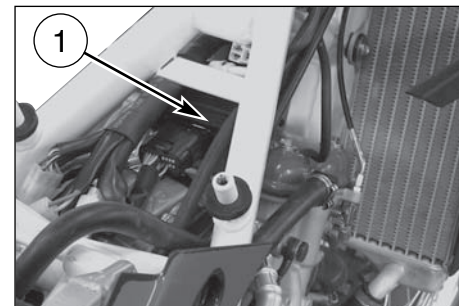
- Asegurarse que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito carburante.
- Hacer girar el motor para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter (página 29).
- Controlar todos los puntos citados en la sección "Controles y Reglajes" (Apendice A).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección "Lubricación" (Apendice A).

LIMPIEZA

Antepuesto que, antes del lavado del motociclo, es necesario proteger oportunamente del agua las siguientes partes:

- a) Abertura posterior de escape;
- b) Palanca embrague y freno delantero, manoplas, conmutadores sobre el manillar;
- c) Aspiración filtro aire;
- d) Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas;
- e) Palancas de la suspensión trasera,

es necesario EVITAR ABSOLUTAMENTE QUE CHORROS DE AGUA O AIRE A ALTA PRESIÓN vengan a contacto con las PARTES ELÉCTRICAS y con aquellos de la instalación DE ALIMENTACIÓN A INYECCIÓN, especialmente la centralita electrónica (1) y el grupo sensores M.A.Q.S (2). (página 97).



1) Preparación para el lavado

Antes de efectuar el lavado, tomar las siguientes precauciones al fin de impedir que el agua llegue a contacto con las siguientes partes:

- Abertura posterior de la descarga:
- Tapar con una bolsa de plástico fijándola con bandas de goma
- Palanca fricción y freno anterior, empuñaduras, pulsador parada motor:
- Tapar con una bolsa de plástico
- Aspiración filtro aire:
- Cerrar la abertura con un cinta o paños limpios

2) En qué poner atención particular

No vaporizar agua a presión elevada cerca de las siguientes partes:

- Filtro aire
- Debajo del depósito carburante. Si el agua entra en la bobina o en la pipeta bujía, el motor no arrancará y será necesario secar todas las partes mojadas
- Cabeza de dirección horquilla, cojinetes ruedas.
- Palancas de la suspensión trasera.

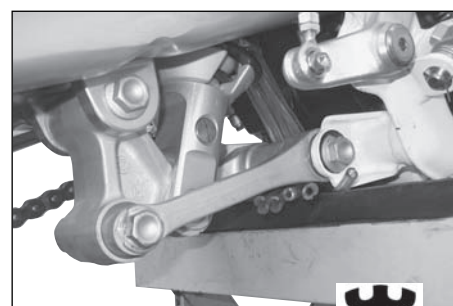
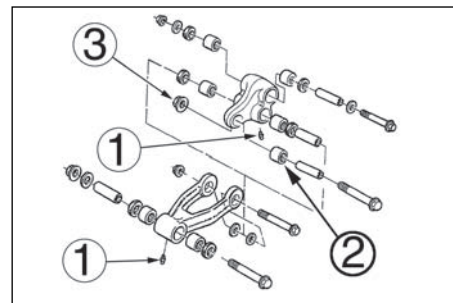
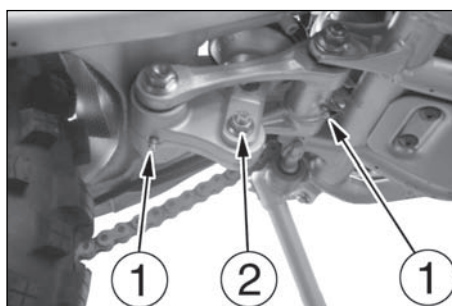
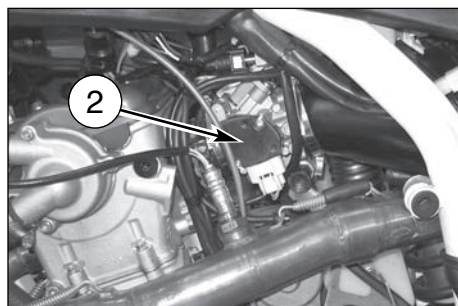
3) Tras el lavado

- Remover las bolsas de plástico y librar la abertura de la aspiración filtro aire.
- Lubricar los puntos citados en el Tablero de Mantenimiento (Apéndice A).
- Efectuar una breve calefacción del motor
- Antes de conducir el motociclo, probar los frenos.

ATENCIÓN *: No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia de la instalación de los frenos con consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con solventes tipo acetona.

A cada desmontaje de los lubricadores (1) para lubricar los cojinetes de rodillos de las palancas de la suspensión trasera, es necesario también lubricar el cojinete de rodillos (2) del fijado inferior del amortiguador después de haber removido la tuerca (3) y el manguito.

ES



❄❄ : presentes solo en alguno modelos

INDICE ALFABETICO

	Página
A	
Acoplamiento de montaje motor	68
Ajuste cadena transmisión secundaria	49
Ajuste del carburador	32
Ajuste embrague	41
Ajuste faro delantero	88
Ajuste freno hidráulico amortiguador	48
Ajuste juego válvulas	34
Ajuste mínimo	32
Ajuste precarga muelle amortiguador	47
B	
Batería	84
Bailoteo del disco	58
Bloqueo de dirección	18
Bujía encendido	8
C	
Cadena transmisión secundaria	8
Carburador	8
Carburante	12
Componentes eléctricos	77
Conmutador sobre el manillar	19
Control bujía	33
Control desgaste cadena, piñón, corona	50
Control filtro aire	37
Control nivel aceite cambio	99
Control nivel fluido embrague	41
Control nivel fluido freno delantero	39
Control nivel fluido freno trasero	41
Control nivel refrigerante	30
Controles durante el rodaje	21
Controles preliminares	21
Corona trasera	8
D	
Descompresor de arranque	23
Desgaste disco freno	58
Desgaste zapatas freno	56
Desmontaje pastillas del freno	56
Desmontaje depósito	34, 35
Diagrama eléctrico	79, 81, 83

E	
Embrague	8
Encendido motor (TC)	24
Encendido motor (TE-SMR)	22
Encendido	8
Estárter carburador	13
F	
Frenos	55
G	
Grifo carburante	11
H	
Herramientas especiales	89
Horquilla delantera	9
I	
Inactividad prolongada	96
Inyección	11
Instrumentos digital	14
L	
Limpieza zapatas	57
Limpieza disco freno	59
Limpieza filtro aire	37
Limpieza general	96
Líquido de refrigeración	10
Llenado instalaciones frenantes	60
Localización mandos	7
Lubricación cadena	50
Lubricación motor	10
M	
Mando cambio	20
Mando embrague	19
Mando freno delantero	18
Mando freno trasero	20
Modifica posición manillar	46
Mando gas	18
Montaje zapatas freno	57
N	
Neumáticos	9, 55
Nivel aceite horquilla	45

Número de identificación del motociclo	5
--	---

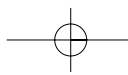
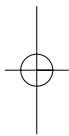
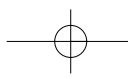
P	
Parada del motociclo	28
Parada motor	28
Piñón salida cambio	8
Plegadura perno rueda	76
Premisa importante	3
Purga instalación frenante delantero	62-64
Purga instalación frenante trasero	65

R	
Radio rueda	76
Regulación palanca mandos frenos delantero	39
Regulación posición pedal freno trasero	40
Regulación cable mando gas	31
Regulación de las suspensiones según condiciones particulares de la pista	43
Regulación horquilla	44
Regulación juego cojinetes de dirección	38
Regulador de tensión	33
Remoción rueda delantera	52
Remoción rueda trasera	54
Revisión ruedas	76
Rodaje	21
Rueda	9

S	
Sangrar el embrague hidráulico	42
Silenciador de descarga	67
Soporte lateral	12
Sustitución aceite motor y limpieza filtros	29
Sustitución boubilla de la placa	87
Sustitución del fluido	59
Sustitución refrigerante	30
Sustitución de los particulares	3
Sustitución de las boubillas del faro delantero	86
Sustitución de la boubilla del faro trasero	86

T	
Testigos	14

V	
Verificaciones después de la carrera	96





APPENDICE A
APPENDIX A
ANHANG A
APÉNDICE A



MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

TAGLIANDO COUPON COUPON		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
DOPPO LE PRIME 3 ORE-AFTER FIRST 3 hours-APRÈS LES PREMIER 3 heures	OGN EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE* VOIR PAGE
	4h MX/8h EN	8h MX/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
C (GIOCO CLEARANCE- JEU) (●)			C (GIOCO- CLEARANCE- JEU) (●)		S (#)		(●): 34 (36*)
					C	x	#
					C	x	#
					C	x	#
					C		#
				C	S		#
					S		#
					C	x	#
				C		x	#
					C		#
				C		x	23 (25*)
		C		S			#
					C	x	#
				C	S		#
					S		#
S		S			S		#
				C			29 (31*)
S, P		S, P					29 (31*)
					C		#
			C				#
			C			x	#
		C		S		x	#
				C			#
				C		x	#
				C			#
				C			#
	C	S				x	50 (52*)
				C		x	#

PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE

VALVOLE- VALVE- SOUPAPES

MOLLE VALVOLE- VALVE SPRING- RESSORTS SOUPAPES

SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE- VALVE CUP, VALVE HALF CONE- CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES

BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO- ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST)- CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT

ALBERO A CAMME- CAMSHAFT- ARBRE DISTRIBUTION

CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN- CHAÎNE DISTRIBUTION

PATINO CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE DISTRIBUTION

INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVEN GEAR- ENGRENAGE CONDIUT DISTRIBUTION

INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVING GEAR- ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION

TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN TENSIONER- TENDEUR CHAÎNE DISTRIBUTION

SISTEMA DECOMPRESSORE- STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM- SYSTÈME DECOMPRESSEUR DÉMARRAGE

BACCORDO DI ASPIRAZIONE- INTAKE MANIFOLD- BACCORDO ADMISSION

CILINDRO COMPLETO- CYLINDER ASSY- CYLINDER COMPI

PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.

BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY- BIELLE COMPL

GIUSCINETTI BASAMENTO- CRANKCASE BEARINGS- ROULEMENTS CARTERS

OLIO MOTORE- ENGINE OIL - HUILE MOTEUR

POMPA OLIO - OIL PUMP - POMPE HUILE

FILTRO OLIO/FILTRO A RETE- OIL FILTER CARTRIDGE/ NET OIL FILTER- FILTRE HUILE/ FILTRE A RESEAU

TUBAZIONE LUBRIFICAZIONE POMPA OLIO/BASAMENTO- OIL PUMP/CRANKCASE HOSE- TUYAU POMPE HUILE/ CARTERS

COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE-

MOZZO EBIZIONE- CLUTCH HUB- MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE

DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE

PIATTO SPINGIDISCHI EMBRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSE DISQUES EMBRAYAGE

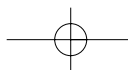
MOULTE FRIZIONE- CLUTCH SPRING- BESSORT EMBBAYAGE

CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBBAYAGE

ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COIL ESSAU DÉBBAYAGE EMBRAYAGE

PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION

INGRANAGGI AVVIAMENTO- STARTING GEARS - ENGBENAGE DÉMARRAGE



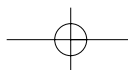
TE-TC 250, 450, 510 - 2008 KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA		WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)						
		COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	
TEILE- PARTICULAR		NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO
			4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN	SIEHE SEITE- VER PAGINA
VENTIL- VÁLVULAS		C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)			C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)		S (#)	(•): 34
VENTILFEDER- RESORTES VÁLVULAS							C	x #
TELLER, HALB KEGEL- CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS							C	x #
KIPPEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)- BALANCIN DE ASPIRACIÓN -ESCAPE							C	x #
NOCKENWELLE- EJE DISTRIBUCIÓN							C	#
VENTILSTEUERUNGKETTE- CADENA DISTRIBUCIÓN						C	S	#
VENTILSTEUERUNGKETTEGLEITBAHN- PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN							S	#
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD- ENGENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN							C	x #
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN						C		x #
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN							C	#
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR						C		x 23
ANSCHLUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN				C		S		#
ZYLINDER KPL.- CILINDRO COMPLETO							C	x #
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO						C	S	#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA							S	#
GEHAUSELAGER- COJINETE DE CARTER							S	#
MOTORÖL- ACEITE MOTOR		S		S				29
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE						C		#
WECHSELFILTER/ SIEBFILTER- FILTRO ACEITE MOTOR/ FILTRO DE RED		S, P		S, P				29
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA							C	#
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA					C			#
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE					C			x #
KUPPLUNGSCHEIBE- DISCOS EMBRAGUE				C		S		x #
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE						C		#
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE						C		x #
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE						C		#
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE						C		#
RITZEL- PIÑÓN CADENA			C	S				x 50
ANLASSEANTRIEBSRAD- ENGENAJE DE ARRANQUE						C		x #
ANLASSEHEBEL- PALANCA ARRANQUE					L			#
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO				C				x 20

A



SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA-
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)-
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

MOTOCYCLE DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE		TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE* VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 3 ORE-AFTER FIRST 3 hours-APRÈS LES PREMIER 3 heures	OGN EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES		
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h Mx/32h EN	32h Mx/64h EN	40h Mx/80h EN		
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE				L				#
PEDALE COMANDO CAMBIO - CLEAR CONTROL PEDAL - LEVIER COM. DE VITESSE			C					20 (22*)
CANDELA ACCENSIONE - SPARK PLUG - BOUGIE D'ALLUMAGE			P	S				33 (35*)
PIPETTA CANDELA - SPARK PLUG GAP - PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE				C				#
CARBURATORE- CARBURETOR- CARBURATEUR		P				R		#
VALVOLA GAS CARBURATORE- CARBURETOR THROTTLE VALVE - SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR						C		#
FILTRO ARIA- AIR FILTER- FILTRE À AIR		P, L						37 (39*)
RADIATORI- RADIATORS- RADIATEURS		C						#
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER		C						31 (33*)
TUBAZIONE RADIATORI/POMPA ACQUA- RADIATORS HOSE/WATER PUMP- TUYAU RADIATEURS/POMPE EAU		C						31 (33*)
FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT		C					x	30 (32*)
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				x	#
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C				#
CAVALLETTA LATERALE -SIDE STAND - BEGUILLE LATÉRALE		C						12 (14*)
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT		C						50 (52*)
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L					#
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT			R					#
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERI GUIDON AVEC FIXAGE	C			C				46 (48*)
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE				C				#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE				C			x	51 (53*)
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SOSPENSION ARRIÈRE				C				#
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE		C					x	51 (53*)
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE			L					#
AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR ARRIÈRE						R		#
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SOSPENSION ARRIÈRE		L						#
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.		C, L						31 (33*)
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C (+)				R (#)		(+): 41 (43*)



TE-TC 250, 450, 510 - 2008 KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA		WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGS- SHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)						
TEILE- PARTICULAR		COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	
		NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPÜES DE LAS PRIMERAS 3 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO
			4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN	
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO				P	S			x
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO					C			#
VERGASER- CARBURADOR			P				R	#
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVULA GAS CARBURADOR							C	#
LUFTFILTER- FILTRO AIRE			P, L					37
KÜHLER- RADIADORES			C					#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS			C					31
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE- TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA			C					31
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO			C					x
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES				C				x
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR		C			C			#
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL			C					12
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE			C					50
VORDERGABELNKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO				L				#
VORDERGABEL- HORQUILLA DELANTERA				R				#
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN		C			C			46
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA					C			#
KETTENLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA					C			x
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA					C			#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA			C					x
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA				L				#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO							R	#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA			L					#
GASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO			C, L					31
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO			C(•)				R	(•): 41
DECOMPRESSORKABEL UND GASGABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y GAS			C		L			x
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO				C				x
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA			C				S	

A



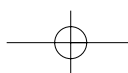
A5

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)-
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)-
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLACER SI NÉCESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 3 ORE-AFTER FIRST 3 hours-APRÈS LES PREMIER 3 heures	OGN EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN	
CAVI DECOMPRESSORE E GAS- THROTTLE AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES- CÂBLES DECOMPRESSEUR ET GAZ		C		L		x	23(25)*-31(33)*
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT			C			x	59 (61*)
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C			S		39(41)*-62(64)*
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE			C			x	59 (61*)
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE		C			S		41(43)*-65(67)*
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS		C				x	56 (58*)
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/CALIPER HOSES- TUYAU POMPE/ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE		C					59 (61*)
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT		C				S	#
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT			S			x	67 (69*)
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT		C				x	#
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C		C				76 (78*)
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES					S	x	#
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVE SPROKET- COURONNE ARRIERE			S			x	#
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C		C				50(52)*-90(92)*
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAÎNE ARRIÈRE	C, L		S			x	50 (52*)
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK- SERRAGE DES BOULONS	C			C			#

#: VEDERE IL MANUALE DI OFFICINA- SEE WORKSHOP MANUAL- VOIR MANUAL D'ATELIER

DOPO PERCORRENZA SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL



TE-TC 250, 450, 510 - 2008 KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)						
	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN	
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C				x 59
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C				S	1 41
BREMSBELÄGE- PASTILLAS FRENOS		C					x 56
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIONES FRENANTES		C					59
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE		C				S	x #
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOAORSORBENTE SILENCIADOR			S				x 67
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C					x #
RADSPERCHENSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C				76
RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS					S		x #
KRANZ- CORONA TRASERA			S				x #
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C				2 50
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L		S				x 50
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C			C			#

LEGENDE- LEYENDA

h: STUNDEN- HORAS

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN- CONTROL

P: REINIGEN- LIMPIEZA

R: REVISION- REVISION

L: SCHMIERUNG/BESCHMEIERN- ENGRESAJE/LUBRICACIÓN

MX: MOTOCROSS

EN: ENDURO

#: SIEHE WERKSTATTHANDBUCH- VER MANUAL DE OFICINA

ANMERKUNG- NOTAS

DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE

SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE

SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO. EFFECTUAR UN CONTROL GENERAL



SMR 450, 510- 2008 - TE 250, 450, 510 - 2008		WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)			
TEILE- PARTICULAR	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN		
SMR 450, 510- 2008 - TE 250, 450, 510 - 2008 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR): SMR 450, 510- 2008; TE 250, 450, 510 - 2008 - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA): SMR 450, 510- 2008; TE 250, 450, 510 - 2008	NACH DEN ERSTEN 1000km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000km	ALLE 5000 KM CADA 5000 KM	ALLE 10000km CADA 10000km	WECHSELN WENN NOTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
SMR 450, 510- 2008 -MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
VENTIL- VÁLVULAS	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)	S (#)		(•): 34
VENTILFEDER- RESORTES VÁLVULAS			C	X	#
TELLER, HALB KEGEL- CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS			C	X	#
KIPPHEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)- BALANCIN DE ASPIRACIÓN -ESCAPE			C	X	#
NOCKENWELLE- EJE DISTRIBUCIÓN			C		#
VENTILSTEUERUNGKETTE- CADENA DISTRIBUCIÓN			S		#
VENTILSTEUERUNGKETTEGLEITBAHN- PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN		C	S		#
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD- ENGENRAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN			C	X	#
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGENRAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN			C		#
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN			C		#
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR			C	X	23
ANSCHLUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN		C	S	X	#
ZYLINDER KPL- CILINDRO COMPLETO			C	X	#
KOLBEN KPL- PISTÓN COMPLETO			S		#
PLEUELSTANGE KPL- BIELA MOTOR COMPLETA			S		#
GEHAUSELAGER- COJINETE DE CARTER			S		#
MOTORÖL/WECHSELFILTER- ACEITE MOTOR/FILTRO ACEITE MOTOR	S	S	S		29
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE			C		#
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA			C		#
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGEN. TRANSM. PRIMARIA		C		X	#
KUPPLUNGSCEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE		C		X	#
KUPPLUNGSCEIBE- DISCOS EMBRAGUE		C	S	X	#
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE			C		#
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE			C	X	#
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE			C	X	#
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE			C		#
RITZEL- PIÑÓN CADENA		C	S		50
ANLASSERANTRIEBSRAD- ENGENRAJE DE ARRANQUE			C	X	#
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE			L		#
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO				X	20
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO		P	S		33
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO		C	C	X	#
VERGASER- CARBURADOR			P		#

A



A9

SMR 450, 510- 2008 - TE 250, 450, 510 - 2008		WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)			
TEILE- PARTICULAR	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN		
SMR 450, 510- 2008 - TE 250, 450, 510 - 2008 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR): SMR 450, 510- 2008; TE 250, 450, 510 - 2008 - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA): SMR 450, 510- 2008; TE 250, 450, 510 - 2008	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 5000 KM CADA 5000 KM	ALLE 10000Km CADA 10000Km	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
SMR 450, 510- 2008 -MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVULA GAS CARBURADOR			C	X	#
LUFTFILTER- FILTRO AIRE		PL	PL	X	37
KÜHLER- RADIADORES			C		#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C	C		31
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE- TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA		C	C		31
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES				X	#
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C		C		#
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C			12
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE		C	C	X	51
VORDERGABELNKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L		#
VORDERGABEL- HORQUILLA DELANTERA			R		#
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C		46
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C		#
KETTENLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA			C	X	51
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C	X	#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA	C	C		X	51
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L	L		#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO			C		#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS					#
PALANCA HORQUILLA TRASERA		L			#
GASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO		CL			31
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C (...)	R (#)		(•): 41
DECOMPRESSORKABEL UND GASGABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y GAS		C	L	X	25, 31
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C	X	59
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C	S		39, 64
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C	X	59
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C	S		41, 65
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS	C	C	C	X	56
BREMSPUMPE -BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA -PINZA INSTALACIONES FRENANTES			C	X	59

A



A11

SMR 450, 510- 2008 - TE 250, 450, 510 - 2008		WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)			
TEILE- PARTICULAR	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON- CUPÓN		
SMR 450, 510- 2008 - TE 250, 450, 510 - 2008 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR): SMR 450, 510- 2008; TE 250, 450, 510 - 2008 - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA): SMR 450, 510- 2008; TE 250, 450, 510 - 2008	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 5000 KM CADA 5000 KM	ALLE 10000Km CADA 10000Km	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
SMR 450, 510- 2008 -MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO (A PIENA POTENZA) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE (with FULL POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF (AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR RADSpeichENSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS KRANZ- CORONA TRASERA SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS			C	X	#
				X	67
		C		X	#
	C		C		76
			C	X	#
			S		#
	C	C	C		50, 90
	CL	CL	S		50
	C	C			#

LEGENDE- LEYENDA

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN
 C: KONTROLLIEREN- CONTROL
 P: REINIGEN- LIMPIEZA
 R: REVISION- REVISION
 L: SCHMIERUNG-BESCHMEIREN- ENGRASAJE-LUBRICACIÓN
 #: SIEHE WERKSTATTHANDBUCH- VER MANUAL DE OFICINA

ANMERKUNG- NOTAS

DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE

SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE

SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL

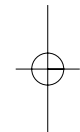
MEMORANDUM

A

[illegible]

MEMORANDUM

A

[illegible]

MEMORANDUM

A



