## INDEX


| | Page |
|---|---|
| OWNER'S INFORMATION | 4 |
| GENERAL | 8 |
| SPECIFIC TOOLS | 10 |
| GENERAL RULES FOR A CORRECT OVERHAULING AND MAINTENANCE | 12 |
| FAILURES, CAUSES AND REMEDIES | 14 |
| RECOMMENDATIONS FOR MAINTENANCE | 16 |
| INSTALLATION | 16 |
| DISC BRAKE SYSTEM ASSEMBLY | 22 |
| ADJUSTMENT | 24 |
| DISASSEMBLY | 26 |
| DISASSEMBLY DIAGRAM | 26 |
| REASSEMBLY | 36 |
| FORK EXPLODED VIEW | 44 |


The figures and descriptions in this pamphlet are provided as a guide.
We reserve the right to make changes to the products without notice in line with our policy of continuous improvement.

**Always respect Nature when riding !**

## INDICE


| | Pagina |
|---|---|
| INFORMAZIONI PER IL PROPRIETARIO DELLA BICICLETTA | 5 |
| GENERALITÀ | 8 |
| ATTREZZATURA SPECIFICA | 10 |
| REGOLE GENERALI | 12 |
| INCONVENIENTI, CAUSE E RIMEDI | 14 |
| RACCOMANDAZIONI PER L'USO | 16 |
| INSTALLAZIONE | 16 |
| INSTALLAZIONE DELL'IMPIANTO FRENO A DISCO | 22 |
| REGOLAZIONE | 24 |
| SCOMPOSIZIONE | 27 |
| SCHEMA SEQUENZA DI SMONTAGGIO | 27 |
| RICOMPOSIZIONE | 36 |
| ESPLOSO FORCELLA | 44 |


Le illustrazioni e descrizioni del presente opuscolo si intendono fornite a titolo indicativo.
La Casa si riserva pertanto il diritto di apportare ai prodotti in qualsiasi momento e senza avviso quelle modifiche che ritenesse utili per migliorarli o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo e commerciale.

**In ogni Vostro spostamento rispettate sempre la Natura!**



## INDEX


| | Page |
|---|---|
| INFORMATIONS POUR LE PROPRIETAIRE DE LA BICYCLETTE | 6 |
| INFORMATIONS GENERALES | 9 |
| OUTILLAGE SPECIFIQUE | 11 |
| RÈGLES GÉNÉRALES | 13 |
| INCONVÉNIENTS, CAUSES ET REMÈDES | 15 |
| CONSEILS POUR L'UTILISATION | 17 |
| INSTALLATION | 17 |
| MONTAGE DU SYSTEME DE FREINAGE A DISQUE | 23 |
| REGLAGE | 25 |
| DÉCOMPOSITION | 28 |
| SCHÉMA SUITE DE DEMONTAGE | 28 |
| RÉCOMPOSITION | 37 |
| PLAN ÉCLATE FOURCHE | 44 |


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

**Respectez la Nature dans tous vos déplacements!**

## INHALTSVERZEICHNIS


| | Seite |
|---|---|
| INFORMATIONEN FÜR DEN FAHRRADBESITZER | 7 |
| ALLGEMEINES | 9 |
| MARZOCCHI SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG | 11 |
| ALLGEMEINE NORMEN | 13 |
| MÄNGEL, URSACHEN UND ABHILFEN | 15 |
| ANWENDUNGSEMPFEHLUNGEN | 17 |
| EINBAU | 17 |
| EINBAU DER SCHEIBENBREMSALAGE | 23 |
| EINSTELLUNG | 25 |
| AUSBAU | 29 |
| AUSBAUSEQUENZSCHEMA | 29 |
| WIEDERZUSAMMENBAU | 37 |
| GABELAUFBAUZEICHNUNG | 44 |


Die Abbildungen und Beschreibungen dieser Broschüre sind als rein indikativ zu betrachten.
Der Hersteller behält sich das Recht vor, an seinen Erzeugnissen jederzeit die Änderungen ohne Vorankündigung vorzunehmen, die er zu ihrer Verbesserung oder aus herstellungstechnischen oder kaufmännischen Gründen für erforderlich hält.

**Nehmen Sie bei allen Ihren Fahrten Rücksicht auf die Natur!**

## OWNER'S INFORMATION

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

**The responsibility of the owner**

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

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

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

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

**Always ride safely and carefully.**



## INFORMAZIONI PER IL PROPRIETARIO DELLA BICICLETTA

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

**La responsabilità del proprietario della bicicletta**

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

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

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

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

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

## INFORMATIONS POUR LE PROPRIETAIRE DE LA BICYCLETTE

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

**La responsabilité du propriétaire du vélo**

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

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

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

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

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



## INFORMATIONEN FÜR DEN FAHRRADBESITZER

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

**Fahrrad-Eigentümerverantwortung**

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

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

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

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

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

## GENERAL

- The JR. T triple clamp fork is specifically designed for Downhill use.
- Damped by a mechanical spring and hydraulic rebound damping.
- Spring pre-load adjustment controlled via external top mount adjusters.
- Oversized 30 mm stanchion tube secured to the crown and upper plate. The system is equipped with full length slider bushings giving this fork an incredibly smooth stiction free stroke, in addition to the unmatched structural strength.
- Parts subjected to friction are cooled and lubricated by a specially formulated oil.
- Brake cable support kit available on request.

**Steer tube**: EASTON aluminum steer tubes available in 1 1/8” diameter, non threaded or in CrMo steel with variable butting. Several lengths available in non threaded 1 1/8” and 1 1/4” diameters.
**Crown**: Forged and CNC-machined T6-6082 aluminum alloy.
**Arch**: Forged and CNC-machined T6-6082 alloy.
**Stanchions**: Anodized special aluminum.
**Springs**: with variable pitch
**Sliders**: Cast and CNC-machined BAM* aluminum alloy. Left slider equipped with disc brake adapter.
**Pilot bushing**: Full length bushing composed of a copper base and impregnated with an anti-friction coating.
**Seals**: Computer designed oil seals guarantee the highest quality seals available.
**Oil**: Specially formulated oil which eliminates foaming and viscosity breakdown while providing complete stiction-free performance.
**Fork leg oil**: 160 cc, type EBH 16- SAE 7.5.

* **BAM: Bomber Aerospace Material.**
Special alloy developed from aerospace material.

## GENERALITÀ

- Forcella specialistica a doppia piastra per utilizzo DH.
- Ammortizzata a molla con smorzamento idraulico in estensione.
- Possibilità di regolazione del precarico molla mediante pomello esterno, posto sulla sommità dello stelo.
- Tubi portanti diametro maggiorato e bloccati sulla base di sterzo e sulla piastra superiore. Questo sistema, unitamente alle lunghe boccole di guida dei foderi, conferiscono alla forcella una eccezionale rigidità strutturale.
- Lubrificazione e raffreddamento dei componenti soggetti ad attrito con olio a formula speciale.
- Disponibile kit per fissaggio cavo freno sull'archetto.

**Cannotto**: in alluminio EASTON, nella misura di 1 1/8”, senza filetto, o in acciaio al CrMo con spessore parete variabile; disponibile in varie lunghezze, senza filetto, nelle versioni da 1 1/8" - 1 1/4”.
**Base:** forgiata in lega di alluminio T6-6082 e lavorata con CNC.
**Archetto**: in lega T6-6082 stampata e lavorata con CNC.
**Tubi portanti**: in alluminio speciale anodizzato.
**Molle**: a passo variabile.
**Foderi**: in lega di aluminio BAM*, forgiati e lavorati con CNC. Il fodero sinistro è dotato di supporti per il fissaggio della pinza per impianto freno a disco.
**Boccole di scorrimento**: a lunga guida sono composte da un supporto in rame e da un rivestimento anti attrito.
**Guarnizioni**: anelli di tenuta progettati al computer assicurano la massima tenuta in ogni condizione.
**Olio**: olio a formula speciale elimina la formazione di schiuma e mantiene inalterate le caratteristiche di viscosità consentendo elevate prestazioni; esente da attrito di primo distacco.
**Olio stelo**: 160 cc del tipo EBH 16 - SAE 7,5

* **BAM: Bomber Aerospace Material.**
Lega speciale di derivazione aerospaziale.



## INFORMATIONS GENERALES

- Fourche à double plaque spécialement conçue pour une utilisation “Downhill”.
- Fourche amortie par ressort et amortissement hydraulique en extension.
- Possibilité de réglage de precharge ressort à l’aide d’un bouton extérieur, placé sur le sommet du fourreau complet.
- Tubes plongeurs avec diametre majoré, bloqués sur le “T” inférieur (base de direction) et sur la plaque supérieure. Ce système, ainsi que les longues bagues de glissement des fourreaux, confèrent à la fourche une rigidité structurelle d’exception.
- Graissage et refroidissement des composants, sujets à la friction, par huile à formule spéciale.
- Kit de fixation câble de frein sur l’arceau disponible

**Tube de direction:** en aluminium EASTON, dans la mesure 1 1/8" sans filet, ou en acier au CrMo avec épaisseur variable de la paroi; disponible en différentes longueurs, sans filet, dans les versions 1 1/8" - 1 1/4".
**Base:** forgée en alliage d’aluminium T6-6082 et usinée par CNC.
**Arceau:** en alliage T6-6082 moulé et usiné par CNC.
**Plongeurs:** en aluminium speciale anodisé à section variable.
**Ressorts**: à pas variable
**Fourreaux:** en alliage d’aluminium BAM*, forgée et usinés par CNC. Le fourreau gauche est équipé de supports fixation étrier pour le système de freinage à disque.
**Bagues de glissement:** à guide long, consistant en un support en cuivre, revêtu de matériau antifriction.
**Joints:** joints d’étanchéité conçus à l’ordinateur, ils assurent l’étanchéité optimale en toute condition.
**Huile:** L’huile à formule spéciale prévient la formation de mousse et maintient les caractéristiques de viscosité constantes, en permettant, en même temps, des performances élevées; elle est exempte de frottement au premier départ.
**Huile fourreau:** 160 cc du type EBH 16. SAE 7,5.

* **BAM: Bomber Aerospace Material.**
Alliage spécial de dérivation aérospatial.

## ALLGEMEINES

- Spezial-Doppelplattengabel für einen Einsatz im Downhill-Bereich
- Durch Federn mit hydraulischer Dämpfung in der Zugstufe gefedert.
- Einstellungsmöglichkeit der Vorspannung der Feder über einen außenliegenden, am Holmscheitel angeordneten Einstellknopf.
- Tauchrohre mit vergrößertem Durchmesser, an der Gabelbrücke und an der oberen Platte befestigt. Dieses System, gemeinsam mit den langen Führungsbuchsen der Gleitrohre, verleiht der Gabel eine hervorragende Strukturfestigkeit.
- Die einer Reibung unterliegenden Komponenten werden mit einem nach einer Spezialformel zusammengesetzten Öl geschmiert und gekühlt.
- Bausatz für die Befestigung der Bremsleitung am Bremsbügel verfügbar.

**Gabelschaft:** aus EASTON-Aluminium, im Maß 1 1/8" ohne Gewinde oder aus CrMo-Stahl mit variierender Wandstärke, in unterschiedlichen Längen, ohne Gewinde, in den Versionen von 1 1/8" - 1 1/4" verfügbar.
**Gabelbrücke:** aus T6-6082-Aluminiumlegierung geschmiedet und CNC bearbeitet.
**Bremsbügel:** aus T6-6082-Legierung gegossen und CNC bearbeitet.
**Tauchrohre:** aus eloxiertem Spezial-Aluminium mit variierendem Querschnitt.
**Federn**: mit variierender Windung
**Gleitrohre:** aus BAM*-Aluminiumlegierung geschmiedet und CNC bearbeitet. Das linke Standrohr ist mit Halterungen für die Befestigung der Bremszange, Teil der Scheibenbremsanlage, ausgestattet.
**Laufbuchsen:** mit langer Führung, aus einer Halterung in Kupfer und einem Reibungsschutzüberzug gebildet.
**Dichtungen:** am Computer entworfene Dichtringe sichern unter allen Bedingungen die maximale Abdichtung.
**Öl:** Öl nach einer Spezialformel, verhindert die Schaumbildung und hält die Viskositätseigenschaften unverändert aufrecht, wodurch hohe Leistungen geboten werden; ohne Anlaufreibung.
**Schaftöl:** 160 $cm^3$ Typ EBH 16 - SAE 7,5.

* **BAM: Bomber Aerospace Material.**
Speziallegierung aus dem Luft- und Raumfahrtsbereich.

**The fork is supplied with:**
– Warranty card
– Owners manual
– Technical Specifications.

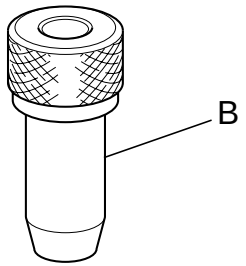
**Size:**
– travel: 130 mm (5.1 inches)
– crown to axle length: 504.2 mm
– crown to upper plate length:
  Jr.T = 172.8 mm;
  Jr.T-PRO = 220.8 mm
– stanchions outer diameter: 30 mm
– fork leg distance between centers: 130 mm
– cantilever boss distance between centers: 80 mm
– pilot bushing length: 92 mm

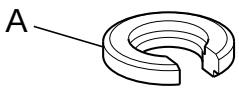
**La forcella è corredata da:**
– Garanzia
– Libretto istruzioni
– Informazioni tecniche.

**Dimensioni:**
– corsa: 130 mm (5,1 pollici)
– distanza mozzo-battuta serie sterzo: 504,2 mm
– distanza battuta serie sterzo-piastra superiore:
  Jr.T = 172,8 mm;
  Jr.T-PRO = 220,8 mm
– diametro esterno tubi portanti: 30 mm
– interasse steli: 130 mm
– interasse perni cantilever: 80 mm
– lunghezza boccole di guida: 92 mm

## SPECIFIC TOOLS — ATTREZZATURA SPECIFICA

| Ref. | Item./Art. | Description and use | Descrizione e utilizzo |
|---|---|---|---|
| A | 536003AB | Slider protector: to remove the oil seal from the slider | Protezione fodero: per estrazione anello di tenuta dal fodero |
| B | R 5068 | Oil seal press: to press oil seal into the slider | Attrezzo montaggio anello di tenuta: per introdurre l'anello di tenuta nel fodero |




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

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



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

**Dimensions:**
– course: 130 mm (5,1 pouces)
– écart moyeu-butée groupe direction: 504,2 mm
– distance butée groupe direction-plaque supérieure:
  Jr.T = 172,8 mm;
  Jr.T-PRO = 220,8 mm
– diamètre extérieur plongeurs: 30 mm
– empattement fourreaux complets: 130 mm
– empattement pivots cantilever: 80 mm
– longueur bagues de glissement: 92 mm

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

**Maße:**
– Hub: 130 mm (5,1 Zoll)
– Abstand zwischen Nabe-Anschlag der Lenkergruppe: 504,2 mm
– Abstand zwischen Anschlag der Lenkergruppe-oberer Platte:
  Jr.T = 172,8 mm;
  Jr.T-PRO = 220,8 mm
– Außendurchmesser der Tauchrohre: 30 mm
– Achsenabstand zwischen den Gabelholmen: 130 mm
– Achsenabstand zwischen den Cantileverbolzen: 80 mm
– Länge der Führungsbuchsen: 92 mm

## OUTILLAGE SPECIFIQUE MARZOCCHI — MARZOCCHI-SPEZIALWERKZEUGE

| Réf./Bez. | Art. | Description et utilisation | Beschreibung und Anwendung |
|---|---|---|---|
| A | 536003AB | Protection fourreau: pour extraction du joint d'étanchéité du fourreau | Gleitrohrschutz: während des Auszugs des Dichtrings aus dem Gleitrohr |
| B | R 5068 | Outil de montage joints: pour insérer le joint d'étanchéité dans le fourreau | Montagewerkzeug: zum Einführen des Dichtrings in das Gleitrohr |

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

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

## GENERAL RULES FOR CORRECT OVERHAULING AND MAINTENANCE

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

## REGOLE GENERALI

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



## REGLES GENERALES

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

## ALLGEMEINE NORMEN

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

## FAILURES, CAUSES AND REMEDIES

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

| FAILURES | CAUSES | REMEDIES |
|---|---|---|
| Excessive oil build up on stanchions | 1. Oil seal is worn out<br>2. Stanchion tube is scored<br>3. Excessive dirt on oil seal | 1. Replace oil seal<br>2. Replace oil seal and stanchion tube<br>3. Clean the oil seal seat and replace it |
| Oil leaking through the bottom of slider | O-ring on the pumping rod screw is damaged | Replace the O-ring |
| Fork has not been used for some time and is locked out | Oil seals and dust seals tend to stick to stanchion tube | Raise dust seal and lubricate stanchion tube, dust seal and oil seal with silicone grease |
| Excessive play of stanchions in the sliders | Pilot bushings worn out | Replace pilot bushings |

## INCONVENIENTI, CAUSE E RIMEDI

Questo paragrafo riporta alcuni inconvenienti che possono verificarsi nell'utilizzo della forcella, ne indica le cause che possono averli provocati e suggerisce l'eventuale rimedio. Consultare sempre questa tabella prima di intervenire sulla forcella.

| INCONVENIENTI | CAUSE | RIMEDI |
|---|---|---|
| Perdite di olio dalla sommità del fodero | 1. Anello di tenuta sul fodero usurato<br>2. Tubo portante rigato<br>3. Eccesso di sporco sull'anello di tenuta del fodero | 1. Sostituire l'anello di tenuta<br>2. Sostituire il tubo portante e l'anello di tenuta<br>3. Pulire la sede e sostituire l'anello di tenuta |
| Perdita di olio dal fondo del fodero | Guarnizione OR sulla vite di tenuta pompante rovinata | Sostituire la guarnizione OR |
| Dopo un periodo di inutilizzo la forcella tende a bloccarsi nella corsa iniziale | Gli anelli di tenuta ed i raschiapolvere tendono ad incollarsi ai tubi portanti | Sollevare il raschiapolvere e lubrificare tubo portante, anello di tenuta e raschiapolvere |
| Eccessivo gioco dei tubi portanti sui foderi | Usura delle boccole di guida | Sostituire le boccole |



## INCONVENIENTS, CAUSES ET REMEDES

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

| INCONVENIENTS | CAUSES | REMEDES |
|---|---|---|
| Fuites d'huile du haut du fourreau | 1. Joint d'étanchéité sur le fourreau usé<br>2. Plongeur rayé<br>3. Excès d'encrassement sur le joint d'étanchéité du fourreau | 1. Remplacer le joint d'étanchéité<br>2. Remplacer le plongeur et le joint d'étanchéité<br>3. Nettoyer le logement et remplacer le joint d'étanchéité |
| Fuite d'huile du fond du fourreau | Joint torique sur la vis de fixation tige amortisseur abîmé | Remplacer le joint torique |
| Après une période de non utilisation, la fourche a tendance à se bloquer dans sa course initiale | Les joints d'étanchéité et les cache-poussière ont tendance à se coller aux plongeurs | Lever les cache-poussière et graisser le plongeur, le joint d'étanchéité et le cache-poussière |
| Jeu excessif des plongeurs dans les fourreaux | Usure des bagues de glissement | Remplacer les bagues |

## MÄNGEL, URSACHEN UND ABHILFEN

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

| MÄNGEL | URSACHEN | ABHILFEN |
|---|---|---|
| Ölverluste am Scheitel des Gleitrohrs | 1. Dichtring des Gleitrohrs ist verschlissen<br>2. Tauchrohr ist verkratzt<br>3. Übermäßige Schmutzansammlung auf dem Dichtring des Gleitrohrs | 1. Dichtring austauschen<br>2. Standrohr und Dichtring auswechseln<br>3. Sitz säubern und Dichtring austauschen |
| Ölverluste am Boden des Gleitrohrs | OR-Dichtung auf der Dichtschraube der Pumpenstange ist verschlissen | OR-Dichtung austauschen |
| Nachdem sie für einige Zeit nicht verwendet wurde, neigt die Gabel dazu, sich in ihrem anfänglichen Hub zu blockieren | Die Dichtringe und der Staubstreifer neigen dazu, an den Tauchrohren anzukleben. | Den Staubstreifer anheben, dann das Tauchrohr, den Dichtring und den Staubstreifer selbst schmieren |
| Übermäßiges Spiel der Tauchrohre an den Gleitrohren | Verschlissene Führungsbuchsen. | Buchsen austauschen |

## RECOMMENDATIONS FOR MAINTENANCE

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

## INSTALLATION

Installing the Jr. T fork on a bicycle is a very delicate operation that should be carried out with extreme care.
The installation should always be checked by one of our Technical Service Centers.

**WARNING**: "A-Head Set" headset/Steer tube mounting and adjustment must be carried out in compliance with the headset manufacturer's instructions. Improper installation may jeopardize the safety of the rider.
The steer tube is interchangeable in Jr. T crown as it is secured to the crown by a clamp fastened with two screws. Steer tubes should be changed following installation instructions completely. Be sure to install correct steer type (A-Head Set), diameter and length for the frame on which it should be fitted. If necessary check with one of our Technical Service Centers for proper fit.

**WARNING:** In case of improper installation of the steer tube into the crown, the rider could lose control of his/her bicycle, thus jeopardizing his/her safety.

## RACCOMANDAZIONI PER L'USO

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

## INSTALLAZIONE

L'installazione della Jr. T sul telaio rappresenta una operazione molto delicata che deve essere eseguita con molta attenzione.
Fate verificare sempre l'installazione presso uno dei nostri Centri di Assistenza Tecnica.

**ATTENZIONE:** Il montaggio e la registrazione del cannotto tipo "A-Head Set" devono essere eseguiti seguendo le indicazioni del costruttore della serie di sterzo. Un montaggio non corretto può pregiudicare la sicurezza e l'incolumità del ciclista.
Il fissaggio del cannotto sulla base di sterzo della Jr. T avviene mediante un braccialetto serrato con due viti. La sostituzione del cannotto, che dovrà corrispondere al tipo (A-Head Set) e alle dimensioni adatte al telaio su cui dovrà essere installato, deve essere fatta con molta attenzione possibilmente presso uno dei nostri Centri di Assistenza Tecnica.

**ATTENZIONE**: Un assemblaggio non corretto del cannotto sulla base di sterzo può pregiudicare il controllo del mezzo causando gravi lesioni al ciclista.



## CONSEILS POUR L'UTILISATION

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

## INSTALLATION

L'installation de Jr.T sur le cadre est une opération très délicate qui doit être effectuée avec le plus grand soin.
Faites toujours vérifier l'installation auprès d'un de nos Centres Service Après-Vente.

**ATTENTION:** Le montage et le réglage du tube de direction doivent être effectués suivant les indications du fabricant des groupes de direction, tant en cas de montage d'un tube de direction "fileté" que d'un tube de direction type "A-Head Set". Un montage incorrect peut être préjudiciable pour la sécurité et l'intégrité physique du cycliste.
La fixation du tube de direction sur la base de la Jr.T s'effectue au moyen d'un jonc serré avec deux vis. Le remplacement du tube de direction, qui devra correspondre au type (A-Head-Set) et avoir des dimensions adaptées au cadre sur lequel il sera monté, doit être effectué avec le plus grand soin, si possible auprès d'un de nos Centres Service Après-Vente.

**ATTENTION:** Un assemblage incorrect du tube de direction sur la base peut être préjudiciable pour le contrôle du véhicule et occasionner des lésions graves au cycliste.

## ANWENDUNGSEMPFEHLUNGEN

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

## EINBAU

Der Einbau der Jr. T auf den Rahmen stellt einen besonders delikaten Arbeitsgang dar, der mit besonderer Sorgfalt ausgeführt werden muß.
Lassen Sie deshalb den erfolgten Einbau immer bei einer unserer Kundendienststellen überprüfen.

**ACHTUNG:** Die Montage und die Einstellung des "A-Head Set"- Gabelschafts müssen den Herstelleranleitungen der entsprechenden Lenkergruppe gemäß erfolgen. Eine nicht korrekt ausgeführte Montage kann sich negativ auf die Sicherheit auswirken und zu Verletzungen des Fahrers führen.
Die Befestigung des Gabelschaftes auf der Gabelbrücke der Jr. T erfolgt anhand einer durch zwei Schrauben festgezogenen Schelle. Ein Austausch des Gabelschafts, der dem jeweiligen Typ (A-Head Set) entsprechen und von seinen Maßen her für den Rahmen, auf den er gebaut werden soll, geeignet sein muß, sollte besonders aufmerksam und möglicherweise in einer unserer Technischen Kundendienststellen vorgenommen werden.

**ACHTUNG:** Eine nicht korrekt erfolgte Zusammenstellung des Gabelschafts an der Gabelbrücke kann den Verlust der Kontrolle über das Fahrrad zur Folge haben, wodurch sich der Fahrer schwere Verletzungen zuführen könnte.

## MOUNTING THE FORK ON THE FRAME

**FIG. A**
Remove the upper plate (36) from steer tube and fork legs by loosening the 3 fastening bolts (37).

**FIG. B**
Assemble the fork to the frame complete with headset. Fit the upper plate (36) into the upper stanchions and the steer tube.

**FIG. C**
The stanchions edge (13) must be aligned with or slightly lower than the upper plate (36).
If fork legs overprotrude, fit some spacers to the plate close to the steer tube (35).

**FIG. D**
Fit the handlebar support and the A-Head Set cap over the upper plate (36) and then adjust the steering.
Now finally tighten the 3 bolts (37) on the upper plate.

**IMPORTANT**: Loosen the 3 screws (37) on the upper plate before adjusting the steering. Tighten the above bolts at the required torque when finished.

## MONTAGGIO FORCELLA SU TELAIO

**FIG. A**
Rimuovete la piastra superiore (36) dal cannotto e dagli steli allentando le 3 viti (37) di fissaggio.

**FIG. B**
Procedete al montaggio della forcella sul telaio già provvisto di serie di sterzo. Installate la piastra superiore (36) nei tubi portanti e nel cannotto.

**FIG. C**
L'estremità dei tubi portanti (13) deve risultare a filo o leggermente più bassa della piastra superiore (36).
In caso di eccessiva sporgenza degli steli spessorate la piastra in corrispondenza del cannotto di sterzo (35).

**FIG. D**
Installate sopra alla piastra superiore (36) il supporto manubrio e il tappo A-Head Set quindi registrate lo sterzo.
A questo punto bloccate le definitivamente le 3 viti (37) sulla piastra superiore.

**ATTENZIONE:** Prima di procedere alla registrazione dello sterzo è necessario allentare le 3 viti (37) sulla piastra superiore. A operazione ultimata serrare dette viti alla coppia prescritta.

**FIG. A**

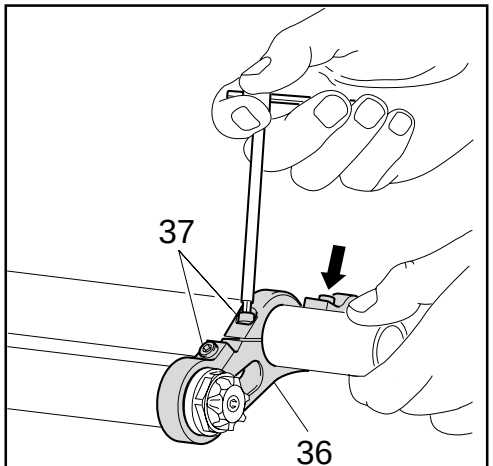
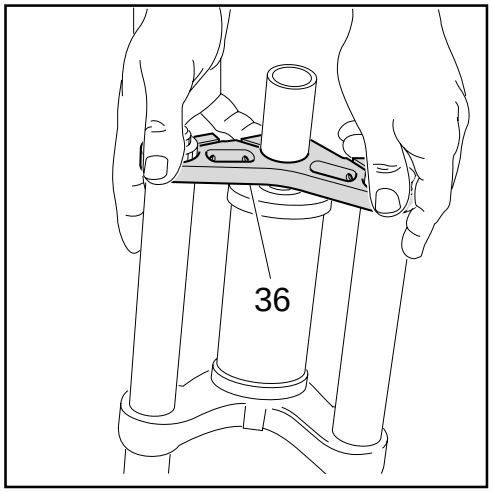



**FIG. B**






## MONTAGE FOURCHE SUR LE CADRE

**FIG. A**
Otez la plaque supérieure (36) du tube de direction et des fourreaux complets en desserrant les 3 vis (37) de fixation.

**FIG. B**
Procédez au montage de la fourche sur le cadre déjà pourvu de groupe de direction. Installez la plaque supérieure (36) dans les tubes plongeurs supérieurs et dans le tube de direction.

**FIG. C**
L'extrémité des tubes plongeurs (13) se trouve au même niveau, ou légèrement plus en bas que la plaque supérieure (36).
Au cas où les fourreaux complets devraient sortir de manière exagérée, appliquez des cales à la plaque au niveau du tube de direction (35).

**FIG. D**
Installez sur la plaque supérieure (36) le support de guidon et le bouchon A-Head Set, ensuite réglez la direction.
A ce stade, bloquez en butée les 3 vis (37) sur la plaque supérieure.

**ATTENTION:** Avant de procéder au réglage de la direction, il faut desserrer les 3 vis (37) sur la plaque supérieure. L'opération terminée, serrez ces vis au couple prescrit.

## MONTAGE DER GABEL AUF DEN RAHMEN

**ABB. A**
Nehmen Sie nach dem Lösen der 3 Befestigungschrauben (37) die obere Platte (36) vom Gabelschaft und von den Gabelholmen ab.

**ABB. B**
Nun können Sie zur Montage der Gabel am bereits mit Lenkergruppe ausgestatteten Rahmen übergehen. Die obere Platte (36) in die Tauchrohre und in den Gabelschaft installieren.

**ABB. C**
Das Ende der Tauchrohre (13) muß mit der oberen Platte (36) auf Kante oder leicht darunter liegen.
Falls die Galbelholme zu weit herausragen, muß die Platte am Gabelschaft (35) ausgeglichen werden.

**ABB. D**
Installieren Sie nun über der oberen Platte (36) die Lenkerhalterung und den "A-Head Set"-Verschluß, dann können Sie den Lenker einstellen.
An diesem Punkt angelangt, können Sie die 3 Schrauben (37) an der oberen Platte erneut feststellen.

**ACHTUNG:** Bevor Sie die Einstellung des Lenkers vornehmen, müssen Sie die 3 Schrauben (37) an der oberen Platte lockern. Nach beendetem Arbeitsgang sind die genannten Schrauben auf das vorgeschriebene Anzugsmoment zu bringen.

**FIG. C**

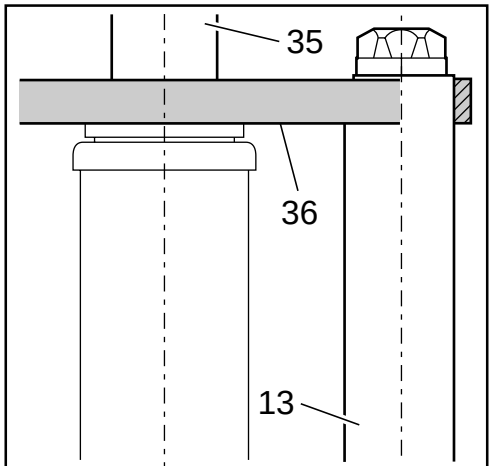



**FIG. D**

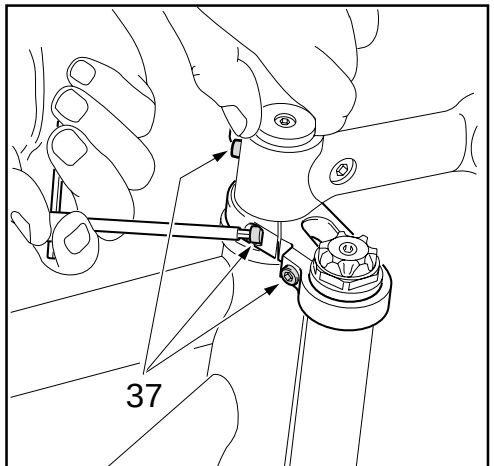


**FIG. E**

If the crown (34) position with respect to the stanchion tubes (13) has been changed for any reason, adjust the original distance.

– Distance “H” between crown and tyre edge (when inflated) should not be lower than total travel (130 mm) + 3 mm.

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

**FIG. F**

Tighten the 4 stanchions fastening screws (28) onto the crown at 11 Nm.

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

**FIG. E**

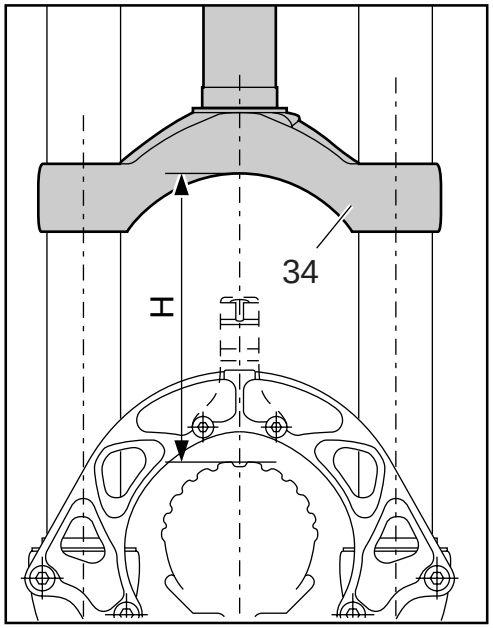



**FIG. E**

Se per qualche motivo avete modificato la posizione della base di sterzo (34) rispetto ai tubi portanti (13) è necessario ristabilire la distanza originale.

– La distanza “H” tra la base di sterzo e l’estremità del pneumatico (gonfio) non deve essere inferiore alla corsa totale (130 mm) + 3 mm.

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

**FIG. F**

Serrate le 4 viti (28) di fissaggio dei tubi portanti alla base di sterzo alla coppia 11 Nm.

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



**FIG. E**

Si pour quelque raison que ce soit vous avez modifié la position du “T” inférieur (base de direction) (34), vis-à-vis des tubes plongeurs (13), il faut rétablir l’écart originale.

– La distance “H” séparant le “T” inférieur et l’extrémité du pneu (gonflé) ne doit pas être inférieure à la course totale (130 mm) + 3 mm.

**ATTENTION:** une mise en place différente du “T” inférieur, vis-à-vis des tubes plongeurs, peut provoquer le contact entre le pneu et le “T” inférieur et des lésions sérieuses pour le cycliste peuvent découler.

**FIG. F**

Serrez les 4 vis (28) fixant les tubes plongeurs au “T” inférieur au couple de 11 Nm.

**ATTENTION:** Un serrage exagéré des vis de fixation tubes plongeurs au “T” inférieur peut déformer les tubes et affaiblir la structure.

**FIG. F**

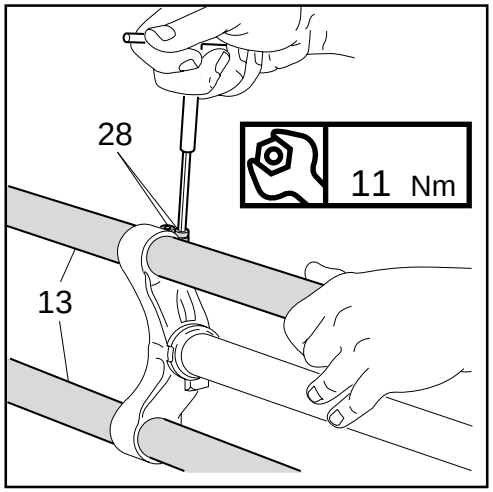



**ABB. E**

Falls Sie aus irgendeinem Grund die Position der Gabelbrücke (34) den Tauchrohren (13) gegenüber geändert haben, ist es erforderlich, den Originalabstand wieder herzustellen .

– Der Abstand “H” zwischen Gabelbrücke und dem äußersten Punkt des Reifens (aufgepumpt) darf den Gesamthub von (130 mm) + 3 mm nicht unterschreiten.

**ACHTUNG**: Eine anderweitige Ausrichtung der Gabelbrücke den Tauchrohre gegenüber kann zu einem Kontakt zwischen Gabelbrükke und Reifen und zu folglichen schweren Verletzungen des Fahrers führen.

**ABB. F**

Ziehen Sie nun die 4 Besfestigungsschrauben (28) der Tauchrohre an der Gabelbrücke auf ein Anzugsmoment von 11 Nm an.

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

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

For recommended torque settings, see the table below:

| Thread diameter | Tightening torque | |
|---|---|---|
| | Nm | lb ft |
| M4 | 4 | 2.9 |
| M5 | 9 | 6.6 |
| M6 | 11 | 7.5 |

## DISC BRAKE SYSTEM ASSEMBLY

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

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

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

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

## INSTALLAZIONE DELL'IMPIANTO FRENO A DISCO

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



Contrôlez toujours après chaque installation:
– le serrage des vis de fixation du tube de direction sur le "T" inférieur;
– le serrage des vis de fixation des tubes plongeurs sur le "T" inférieur et sur la plaque supérieure;
– le serrage des vis de l'arceau aux fourreaux;

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

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

## MONTAGE DU SYSTEME DE FREINAGE A DISQUE

Le montage de l'étrier du frein sur le fourreau est une opération très délicate qui doit être exécutée avec le plus grand soin.
Un mauvais montage peut engendrer des tensions et occasionner la rupture des supports d'étrier.
Faites installer le système par un personnel spécialisé en mesure d'interpréter et de suivre exactement les instructions fournies par le constructeur du système lui-même.

Kontrollieren Sie nach jedem Einbau:
– den Anzug der Befestigungsschrauben des Gabelschafts an der Gabelbrücke.
– den Anzug der Befestigungsschrauben der Tauchrohre an der Gabelbrücke und an der oberen Platte.
– den Anzug der Befestigungsschrauben des Verstärkungsbügels an den Gleitrohren.

Das vorgeschriebene Anzugsmoment kann der unten angeführten Tabelle entnommen werden.

| Gewindedurchmesser | Anzugsmoment (Nm) |
|---|---|
| M4 | 4 |
| M5 | 9 |
| M6 | 11 |

## EINBAU DER SCHEIBENBREMSANLAGE

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

## ADJUSTMENT

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

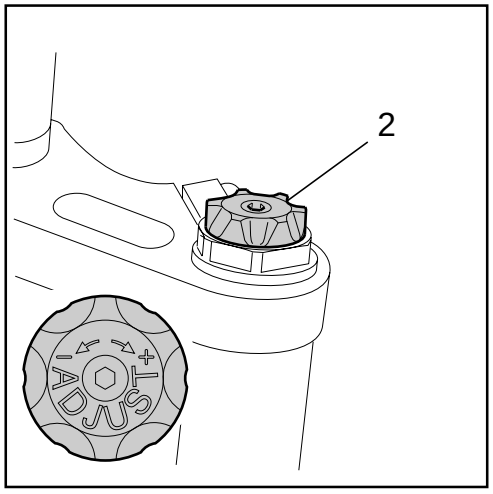
**SPRING PRELOAD** (FIG. G)
Spring preload determines COMPRESSION damping and is adjusted by turning the adjuster knob (2) on the top of the fork legs. From the factory Jr. T is preloaded at its minimum level, i.e. adjuster knob completely unscrewed counterclockwise. However, springs are slightly preloaded to counteract static loads. By turning the adjustment knob clockwise, the preload is increased up to the maximum value equal to 15 mm's of spring preload. This adjustment is essential in order to have the right Jr. T response for the rider's weight and riding style.

## REGOLAZIONE

**IMPORTANTE**: registrate entrambi gli steli sulla medesima posizione.

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

**FIG. G**






## REGLAGE

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

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

## EINSTELLUNG

**WICHTIG:** Regulieren Sie beide Gabelholme auf die gleiche Einstellposition.

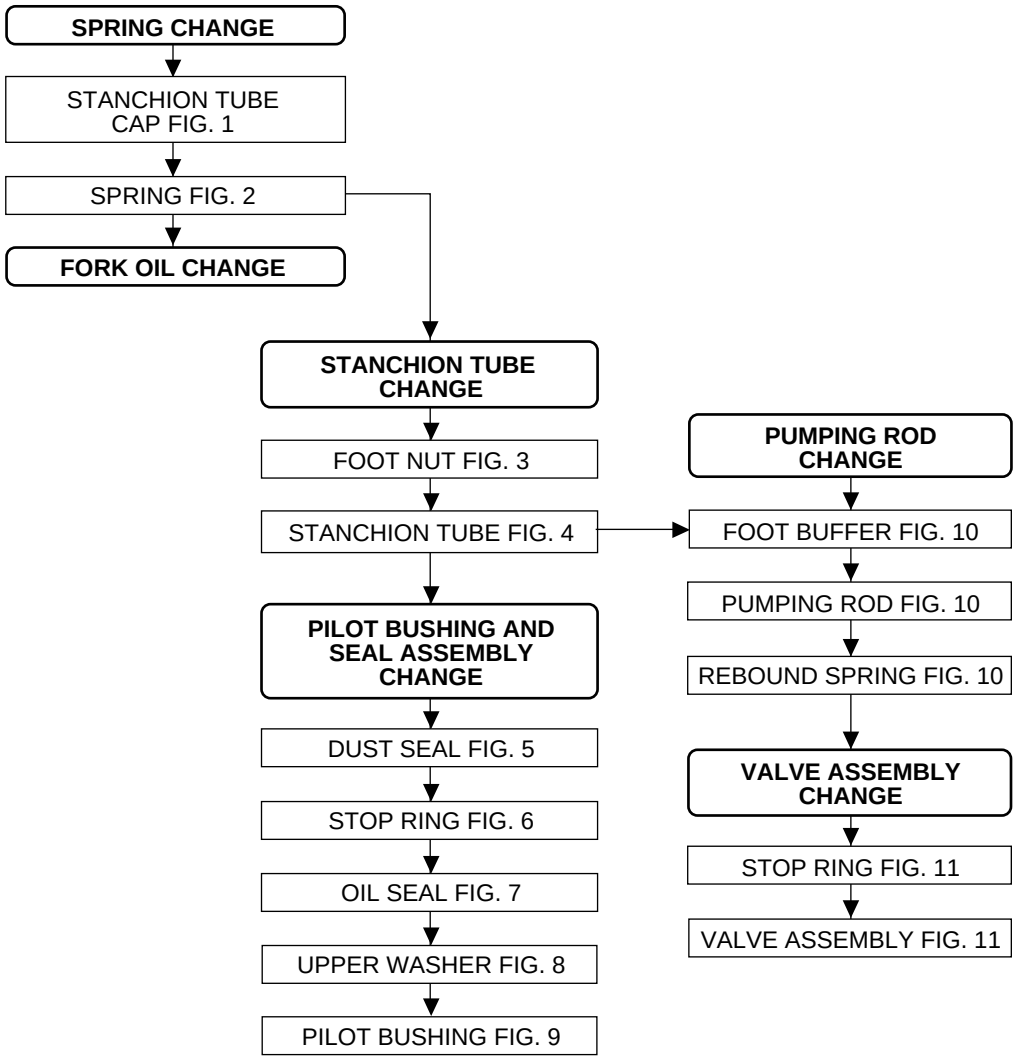
**FEDERVORSPANNUNG** (ABB. G)
Durch Betätigen des Einstellknopfs (2), der am Scheitel der Gabelholme angeordnet ist, können Sie die Vorspannung der Feder ändern, die für die Dämpfung der in der EINFEDERUNGSPHASE entstehenden Kräfte zuständig ist. Die Jr. T wurde Ihnen, auf einen niedrigen Vorspannungswert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

## DISASSEMBLY

### GENERAL

– The reference numbers given in this section relate to the components shown in the fork exploded view on page 44.
– Operations refer to the fork legs already removed from the upper plate and from the crown and disassembled from the brake arch.
– Before starting any operation, please read the diagram below. It shows the quickest procedure and the exact sequence in which it should be disassembled. Locate the part you need to remove in the diagram, then look at the arrows to determine which other parts you will need to remove first.

### DISASSEMBLY DIAGRAM



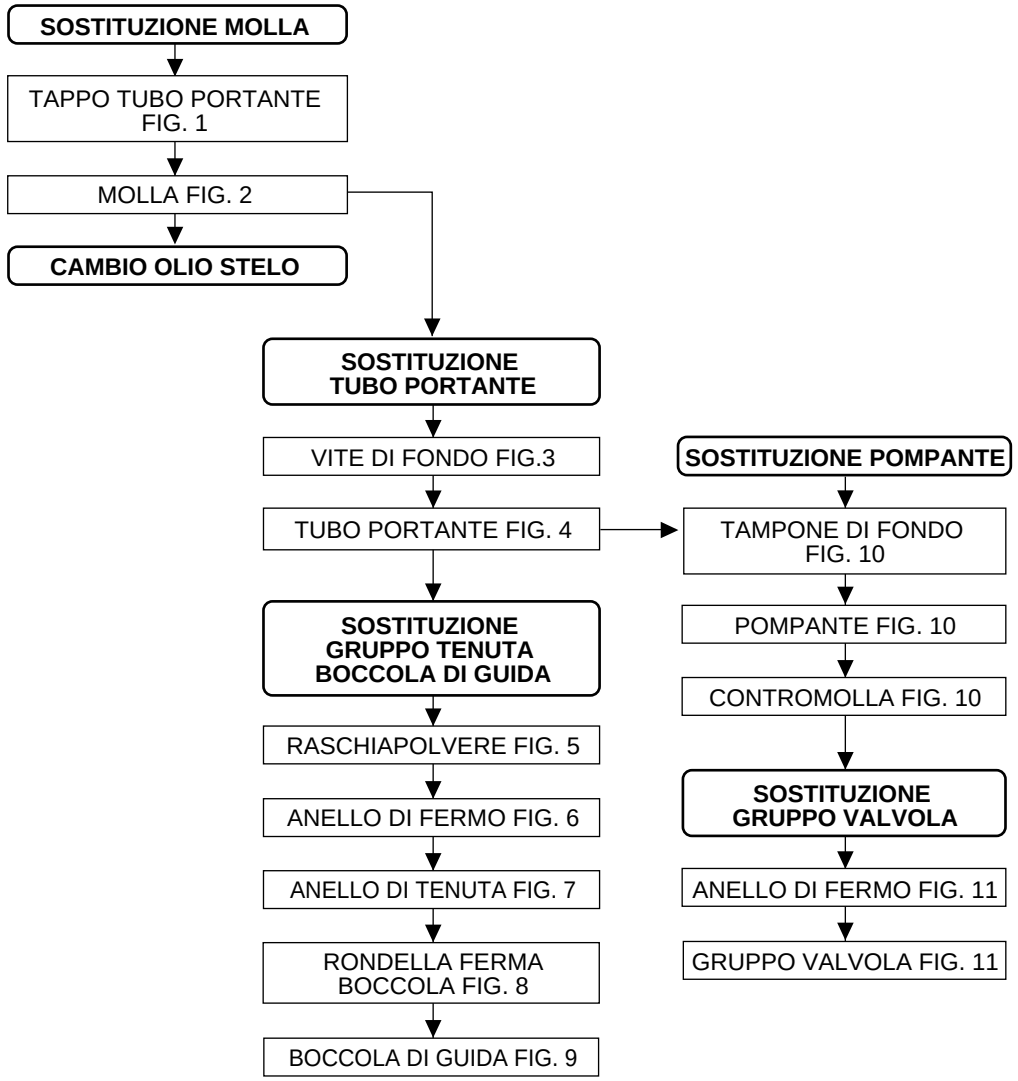



## SCOMPOSIZIONE

### NOTE GENERALI

– I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esploso forcella raffigurato a pagina 44.
– Le operazioni si riferiscono agli steli già sfilati dalla piastra superiore e dalla base di sterzo e separati dall'archetto di irrigidimento.
– Prima di iniziare le operazioni consultate lo schema sottoriportato che Vi indicherà la procedura più veloce e la corretta sequenza di smontaggio dei componenti per operare l'intervento necessario. Individuare il componente nello schema e seguire le freccie per conoscere le parti da rimuovere.

### SCHEMA SEQUENZA DI SMONTAGGIO

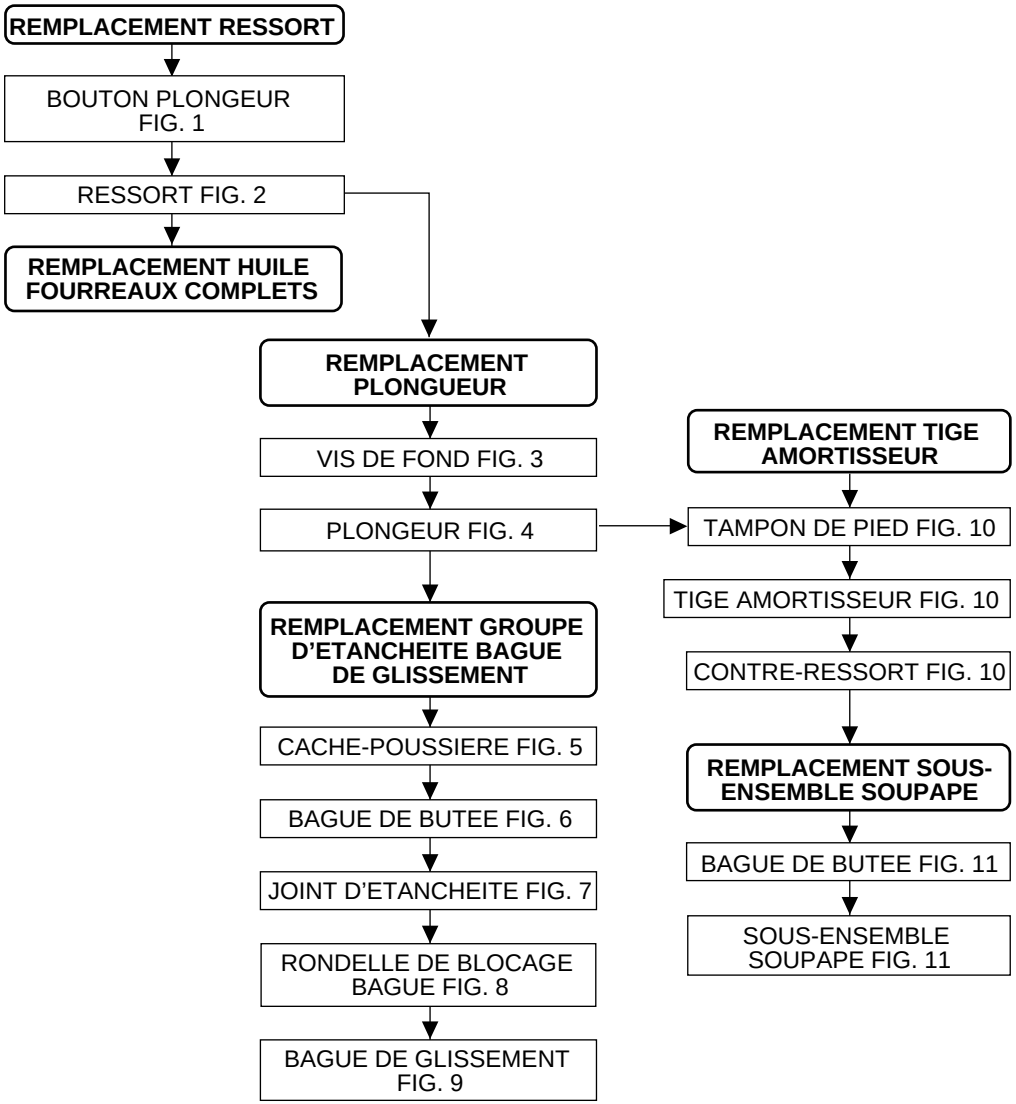


## DECOMPOSITION

### NOTES GENERALES

– Les numéros de référence de ce chapitre se rapportent aux composants du plan éclaté fourche illustré à la page 44.
– Les actions concernent les fourreaux complets déjà sortis de la plaque supérieur et de la base et séparés de l'arceau de raidissement.
– Pour les actions nécessaires au démontage, se reporter au schéma ci-après qui vous indiquera la procédure, la plus rapide et la séquence la plus exacte de démontage des composants. Identifier le composant dans le schéma et suivre les flèches pour reconnaître les pièces à enlever.

### SCHEMA SEQUENCE DE DEMONTAGE



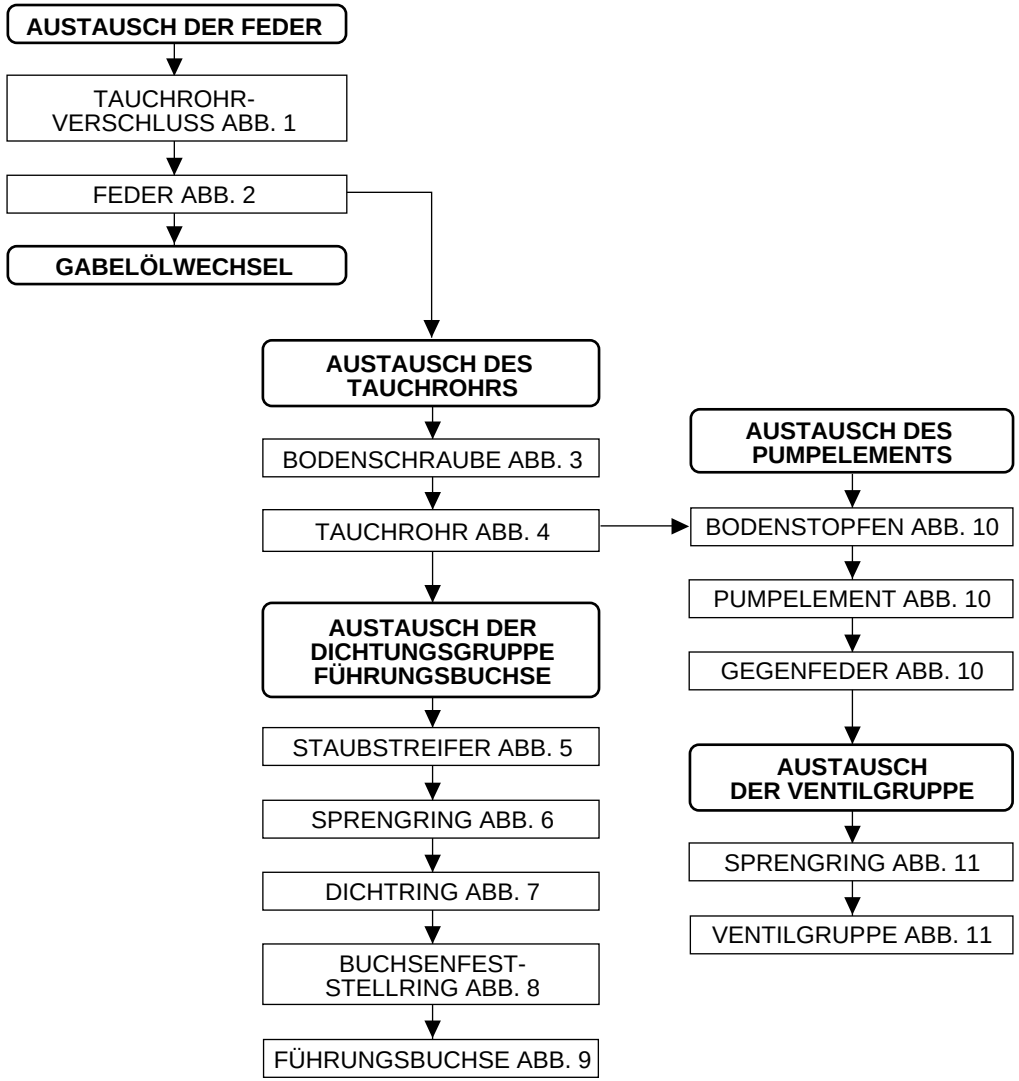



## AUSBAU

### ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

– Die in diesem Kapitel angegebenen Bezugsnummern beziehen sich auf die Komponenten der auf Seite 44 dargestellten Aufbauzeichnung.
– Die Arbeitsgänge beziehen sich auf bereits aus der Gabelbrücke herausgezogene und vom Verstärkungsbügel getrennte Gabelholme.
– Bevor Sie mit den Arbeiten beginnen, konsultieren Sie bitte erst das unten angeführte Schema. Hier werden Ihnen die schnellste Vorgangsweise und die richtige Ausbausequenz der Komponenten in bezug auf den jeweils erforderlichen Eingriff angegeben.
Suchen Sie die entsprechende Komponente im Schema auf und folgen Sie dann den Pfeilen, die Ihnen, Schritt für Schritt, die auszubauenen Teile anzeigen.

### AUSBAUSEQUENZSCHEMA



## SPRING CHANGE

**FIG. 1**

Place the stanchion tube (13) in a vice making sure it is not damaged or dented in the process and unscrew the cap (5) with a 26 mm wrench.
Remove the cap complete with the O-ring (6) from the stanchion tube.

**FIG. 2**

Push the stanchion tube into the slider and remove the upper washer (27), the preload sleeve (1) and the spring (9).
Let all the oil drain out.

**WARNING**: Remember to always recycle any used oil.

To change the fork leg oil follow the procedure as described in section “REASSEMBLY” from FIG. 22 to FIG. 25.

## PILOT BUSHING AND SEAL ASSEMBLY CHANGE

**FIG. 3**

Turn the leg upside-down and place it in a vice with soft jaws.

**CAUTION:** tighten gently otherwise the slider may damage.
Unscrew the foot screw (22) with a 17 mm socket wrench.

## SOSTITUZIONE MOLLA

**FIG. 1**

Bloccate il tubo portante (13) in morsa avendo cura di non danneggiarlo o schiacciarlo e con una chiave esagonale da 26 mm svitate il tappo (5).
Sfilate il tappo completo di anello OR (6) dal tubo portante.

**FIG. 2**

Spingete il tubo portante dentro al fodero e sfilate, la rondella di battuta (27), il tubetto di precarica (1) e la molla (9).
Svuotate lo stelo dall’olio presente.

**ATTENZIONE**: non disperdete l’olio esausto nell’ambiente!

Per eseguire il cambio olio seguite la procedura descritta dalla FIG. 22 alla FIG. 25 del “RIMONTAGGIO”.

## SOSTITUZIONE GRUPPO DI TENUTA E BOCCOLA DI GUIDA

**FIG. 3**

Capovolgete lo stelo e bloccate il fodero in morsa provvista di protezione.

**ATTENZIONE:** non serrate il fodero con forza in quanto lo potreste facilmente danneggiare.
Con chiave a bussola di 17 mm svitate la vite (22) di fondo.

**FIG. 1**

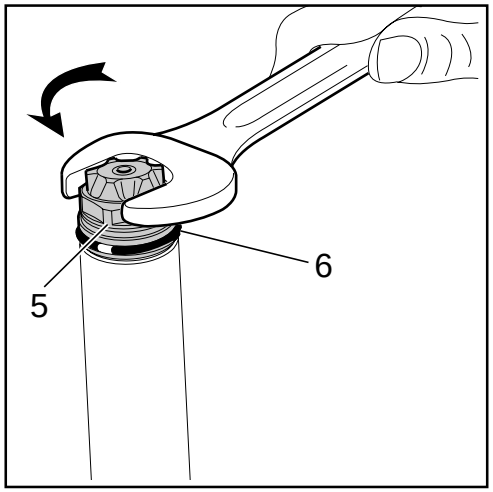
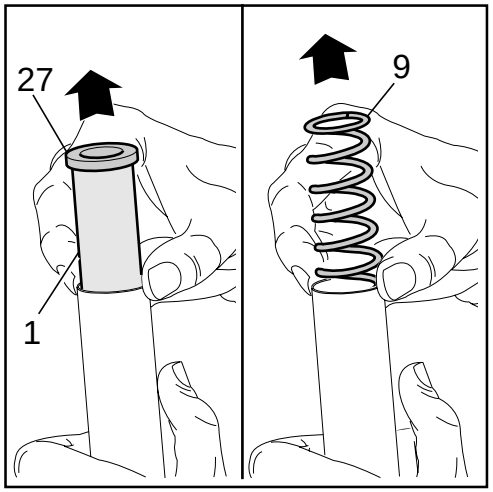



**FIG. 2**






## REMPLACEMENT DU RESSORT

**FIG. 1**

Bloquer le plogeur (13) dans un étau et, en prenant soin de ne pas l’endommager ni de l’écraser, à l’aide d’une clé hexagonale de 26 mm, desserrer le bouchon (5).
Sortir le bouchon avec le joint torique (6) du plongeur.

**FIG. 2**

Pousser le plongeur dans le fourreau et sortir la rondelle supérieure (27), le tube de précharge (1) et le ressort (9).
Laisser écouler toute l’huile du tube de fourche.

**ATTENTION:** ne pas déverser l’huile usagée dans l’environnement!

Pour effectuer le remplacement de l’huile suivre la procédure de la FIG. 22 à la FIG 25 du chapitre “RECOMPOSITION”.

## REMPLACEMENT GROUPE D’ETANCHEITE ET BAGUE DE GLISSEMENT

**FIG. 3**

Renverser le fourreau complet et bloquer le fourreau dans un étau pourvu de protection.

**ATTENTION:** ne pas trop serrer le fourreau car il pourrait facilement s’abîmer.
A l’aide d’une clé à douille de 17 mm. desserrer la vis (22) de fond.

## AUSTAUSCH DER FEDER

**ABB. 1**

Das Tauchrohr (13) in einem Schraubstock festklemmen, dabei jedoch darauf achten, daß es nicht beschädigt oder gequetscht wird, dann unter Anwendung eines 26 mm-Inbusschlüssels den Verschluß (5) abschrauben.
Den Verschluß komplett mit dem O-Ring (6) aus dem Tauchrohr herausziehen.

**ABB. 2**

Das Tauchrohr in das Gleitrohr eindrücken und die obere Anschlagscheibe (27), die Vorspannhülse (1) und die Feder (9) herausnehmen.
Das Öl aus dem Gabelholm leeren.

**ACHTUNG:** Das Öl muß umweltfreundlich ntsorgt werden!

Für den Ölwechsel befolgen Sie bitte die, durch die Abbildungen 22 bis 25 des Abschnitts “WIEDERZUSAMMENBAU” beschriebene Vorgangweise.

## AUSTAUSCH DER DICHTUNGSGRUPPE UND DER FÜHRUNGSBUCHSE

**ABB. 3**

Den Gabelholm umdrehen und das Gleitrohr in einen Schraubstock mit Schutzbacken festklemmen.

**ACHTUNG:** Klemmen Sie das Gleitrohr nicht zu fest ein, da es leicht beschädigt werden kann.
Unter Anwendung eines 17 mm-Inbusschlüssels die Bodenschraube (22) lösen.

**FIG. 3**

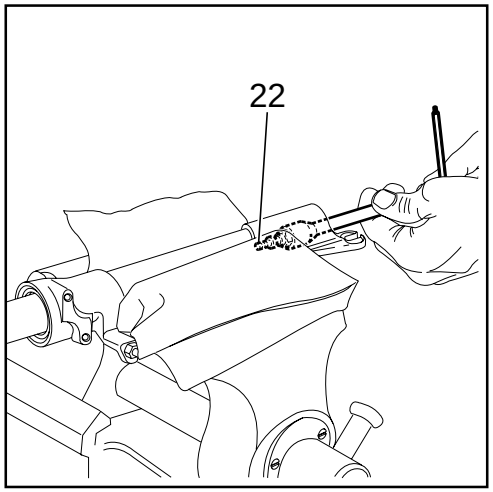


**FIG. 4**
Pull the stanchion tube (13) out of the slider.

**FIG. 5**
Use a small screwdriver and remove the dust seal (14) from the slider.

**FIG. 6**
Remove the stop ring (15) from the slider by placing the screwdriver bit in one of the three openings on the stop ring.

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

**FIG. 7**
Fit the slider protector (A) onto the slider and remove the oil seal (16) using a large slot screwdriver.

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

**FIG.4**
Sfilate il tubo portante (13) completo dal fodero.

**FIG. 5**
Con l'aiuto di un piccolo cacciavite sfilate il raschiapolvere (14) dalla sommità del fodero.

**FIG. 6**
Inserite la punta del cacciavite tra sede e anello di fermo (15), in una delle tre aperture ricavate su quest'ultimo, e rimuovetelo dal fodero.

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

**FIG. 7**
Installate sul fodero l'apposita protezione (A) e aiutandovi con un grosso cacciavite a taglio rimuovete l'anello di tenuta (16) dalla sua sede.

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



**FIG.4**
Sortir le plongeur (13) complet du fourreau.

**FIG. 5**
A l'aide d'un petit tournevis sortir le cache-poussière (14) du haut du fourreau.

**FIG. 6**
Insérer la pointe d'un tournevis entre le logement et la bague de butée (15), dans l'un des trois renfoncements présents sur celle-ci puis l'ôter du fourreau.

**IMPORTANT:** Prendre garde de ne pas abîmer le logement intérieur du fourreau durant l'extraction du joint de butée.

**FIG. 7**
Monter sur le fourreau la protection spéciale (A) et, en s'aidant d'un gros tournevis à lame, retirer le joint d'étanchéité (16) de son logement.

**IMPORTANT:** Prendre garde de ne pas abîmer le logement intérieur du fourreau durant l'extraction du joint d'étanchéité. Les joints d'étanchéité enlevés ne doivent plus être réutilisés.

**ABB. 4**
Das Tauchrohr (13) vollkommen aus dem Gleitrohr herausziehen.

**ABB. 5**
Mit Hilfe eines kleinen Schraubenziehers den Staubstreifer (14) oben vom Gleitrohr abnehmen.

**ABB. 6**
Die Spitze des Schraubenziehers nun zwischen den Sprengring (15) und dessen Sitz einführen, d.h. in einen der drei sich darauf befindlichen Schlitze einstecken und den Ring so vom Gleitrohr nehmen.

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

**ABB. 7**
Legen Sie nun den entsprechenden Schutz (A) auf das Gleitrohr und nehmen Sie, unter Anwendung eines breiten Schraubenziehers, den Dichtring (16) aus seinem Sitz heraus.

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

**FIG. 4**

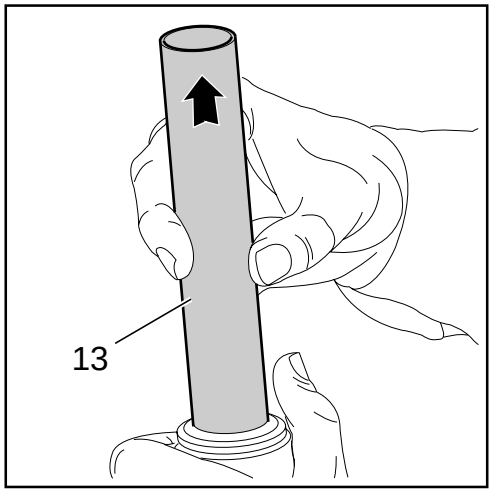



**FIG. 5**

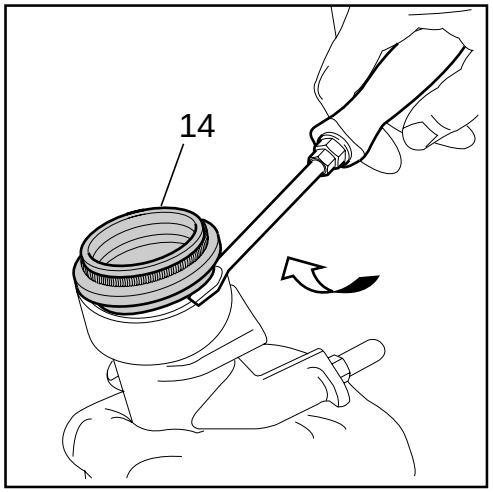



**FIG. 6**

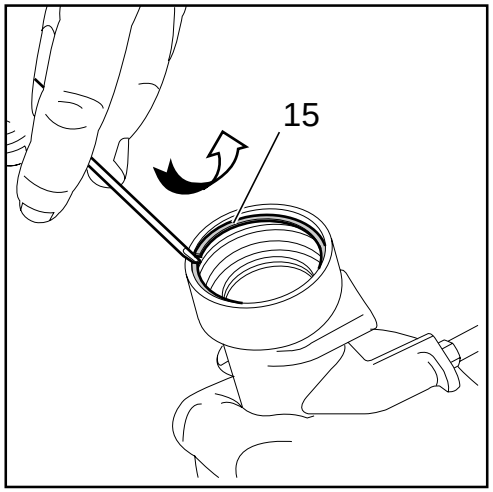



**FIG. 7**

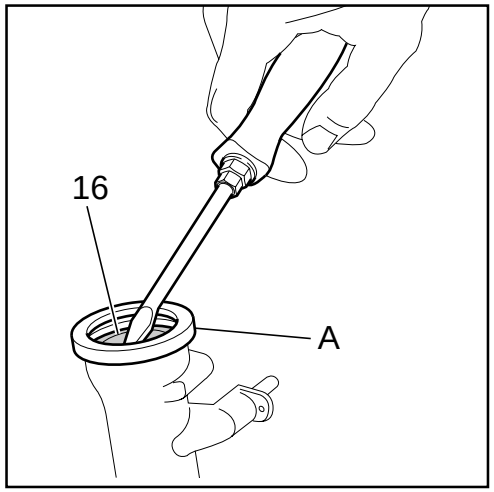


**FIG. 8**
Remove the upper washer (17) from the slider.

**FIG. 9**
Fit the bit of a small screwdriver into upper edge slot of the pilot bushing (18) and lift gently. Pull the bushing out of the slider and make all necessary changes.

**PUMPING ROD CHANGE**
**FIG. 10**
Remove the foot buffer (33) from the pumping rod (11) end.
Withdraw the pumping rod (11) and the rebound spring (12) from the stanchion tube opposite side.
Replace the seal ring (26) if damaged or worn out.

**VALVE ASSEMBLY CHANGE**
**FIG. 11**
To check that the valve assembly is operating correctly, it is necessary to work on the inside of the stanchion tube.
Slip off the stop ring (32) using pointed pliers.
Put the valve assembly (31) out of the tube in the same sequence as in the figure.

**FIG. 8**
Sfilate dall'interno del fodero la rondella (17) ferma boccola.

**FIG. 9**
Introducete la punta di un piccolo cacciavite nella fessura del bordo superiore della boccola di guida (18) e sollevatelo delicatamente. Sfilate poi la boccola dall'interno del fodero ed eseguite le sostituzioni necessarie.

**SOSTITUZIONE POMPANTE**
**FIG. 10**
Togliete il tampone di fondo (33) dall'estremità del pompante (11).
Sfilate dal lato opposto del tubo portante il pompante (11) e la contromolla (12). Eventualmente sostituire il segmento (26) di tenuta se risulta usurato o danneggiato.

**SOSTITUZIONE GRUPPO VALVOLA**
**FIG. 11**
Per controllare il buon funzionamento della valvola, occorre agire all'interno del tubo portante.
Sfilate per primo l'anello di fermo (32) usando un paio di pinze a punta.
Sfilate con un dito dall'interno del tubo portante il gruppo valvola (31) nella successione di figura.

**FIG. 8**

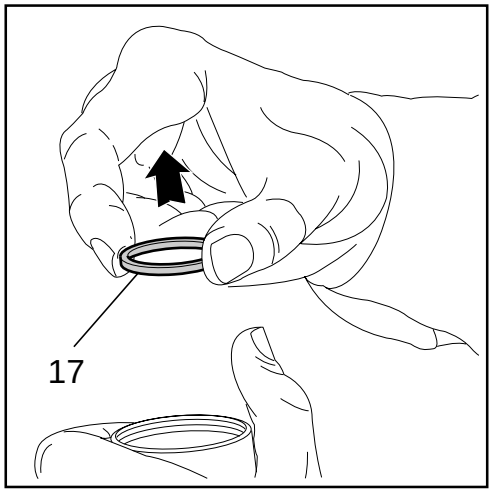



**FIG. 9**

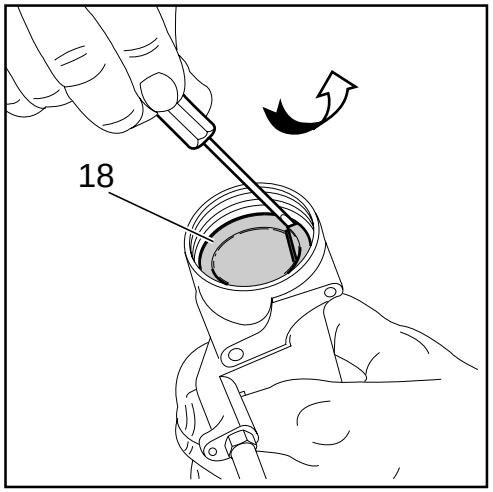





**FIG. 8**
Sortir de l'intérieur du fourreau la rondelle (17) de blocage bague.

**FIG. 9**
Introduire la pointe d'un petit tournevis dans la fente du rebord supérieur de la bague de glissement (18) et la soulever délicatement. Sortir ensuite la bague de l'intérieur du fourreau et réaliser les remplacements nécessaires.

**REMPLACEMENT TIGE AMORTISSEUR**
**FIG. 10**
Enlevez le tampon de pied (33) de l'extrémité de la tige amortisseur (11).
Du côté opposé du plongeur sortez la tige amortisseur (11) et le contre-ressort (12). Remplacez, au besoin, le segment (26) d'étanchéité, si usé ou abîmé.

**REMPLACEMENT SOUS-ENSEMBLE SOUPAPE**
**FIG. 11**
Pour le bon fonctionnement du soupape, il faut agir à l'intérieur du plongeur.
Enlever le premier anneau d'arrêt (32) à l'aide de pinces à pointe.
Avec un doigt enlever le sous-ensemble soupape (31) de l'intérieur du plongeur, selon l'ordre indiqué dans l'illustration.

**ABB. 8**
Ziehen Sie den Buchsenfeststellring (17) aus dem Inneren des Gleitrohrs heraus.

**ABB. 9**
Führen Sie die Spitze eines kleinen Schraubenziehers in den Schlitz am oberen Rand der Führungsbuchse (18) ein und heben Sie diesen dann vorsichtig an. Dann die Buchse aus dem Inneren des Gleitrohrs herausziehen und die erforderlichen Austauscharbeiten vornehmen.

**AUSTAUSCH DES PUMPELEMENTS**
**ABB. 10**
Den Bodenstopfen (33) vom Endteil des Pumpelements (11) entfernen.
An der gegenüberliegenden Seite des Tauchrohrs das Pumpelement (11) und die Gegenfeder (12) herausziehen. Eventuell, falls verschlissen oder beschädigt, das Dichtsegment (26) austauschen.

**AUSTAUSCH DER VENTILEINHEIT**
**ABB. 11**
Um die einwandfreie Funktionstüchtigkeit des Ventils kontrollieren zu können, muß man im Inneren des Tauchrohrs arbeiten. Zuerst den Sprengring (32) mit einer spitzen Zange entfernen.
Mit einem Finger die Ventileinheit (31) in der auf der Abbildung vorgegebenen Reihenfolge aus dem Inneren des Tauchrohrs entfernen.

**FIG. 10**

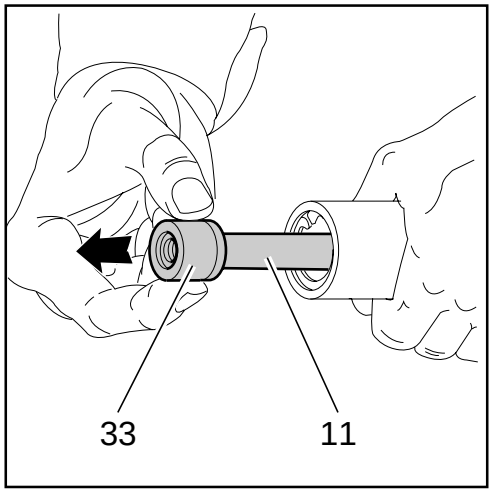
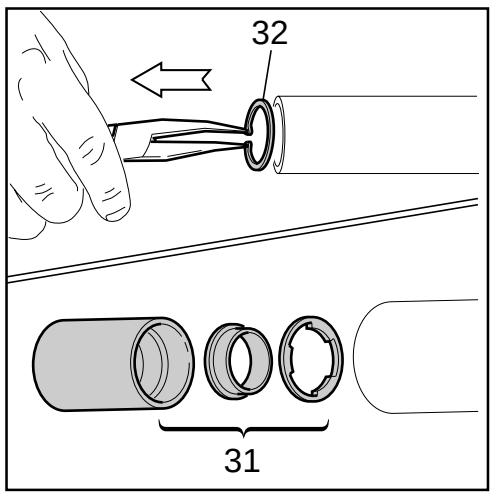



**FIG. 11**



## REASSEMBLY

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

**PILOT BUSHING AND SEAL ASSEMBLY**
**FIG. 12**
Check that no dirt or debris is between slider and bushing. Insert the pilot bushing (18) into place so that it adheres to the slider.

**FIG. 13**
Fit the upper washer (17) into the slider so that it touches the pilot bushing.

**FIG. 14**
Lubricate the oil seal (16) and fit it onto the seal press (B) with the hollow side toward the slider. Press the oil seal until it touches the upper washer by using the above seal press.

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

## RICOMPOSIZIONE

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

**RIMONTAGGIO BOCCOLA DI GUIDA E GRUPPO DI TENUTA**
**FIG. 12**
Verificate che non visiano bave e corpi estranei tra boccola e fodero ed installate la boccola di guida (18) nel fodero facendola aderire alle pareti.

**FIG. 13**
Introducete nel fodero la rondella (17) ferma boccola e portatela a contatto con la boccola di guida.

**FIG. 14**
Lubrificate l'anello di tenuta (16) ed installatelo sul tampone (B) con il lato cavo rivolto verso il fodero. Portate in battuta sulla rondella ferma boccola l'anello di tenuta utilizzando il tampone sopracitato.

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

**FIG. 12**

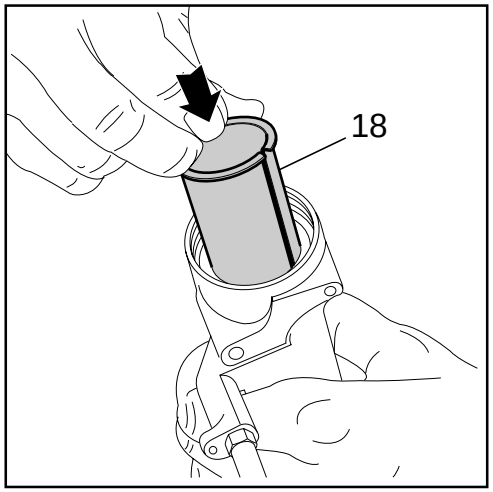
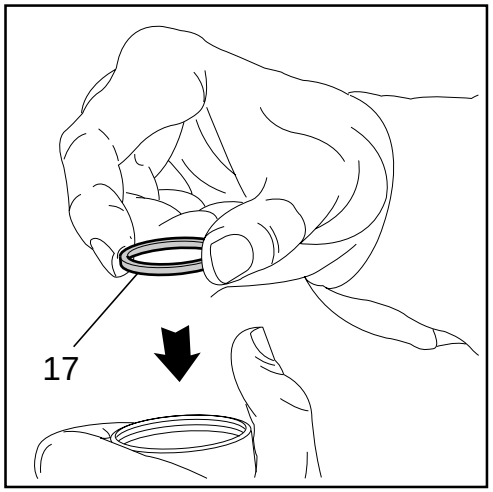



**FIG. 13**






## RECOMPOSITION

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

**REMONTAGE BAGUE DE GLISSEMENT ET GROUPE D'ETANCHEITÉ**
**FIG. 12**
Veiller à ce qu'il n'y ait pas de bavures ni corps étrangers entre la bague et le fourreau et installer la bague de glissement (18) dans le fourreau, en la faisant adhérer aux parois.

**FIG. 13**
Introduire la rondelle (17) de blocage bague dans le fourreau et l'amener au contact de la bague de glissement.

**FIG. 14**
Graisser le joint d'étanchéité (16) et le monter sur le tampon (B) avec la face creuse tournée vers le fourreau. Porter le joint d'étanchéité en appui sur la rondelle de butée de bague à l'aide du poinçon susdit.

**FIG. 15**
Monter la bague de butée (15) en vérifiant qu'elle soit est bien insérée dans son emboîtement à l'intérieur du fourreau.

## WIEDERZUSAMMENBAU

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

**WIEDEREINBAU DER FÜHRUNGSBUCHSE UND DER DICHTUNGSGRUPPE**
**ABB. 12**
Überprüfen, ob auch keine Rillen oder Fremdkörper zwischen der Buchse und dem Gleitrohr zu erkennen sind, dann die Führungsbuchse (18) in das Gleitrohr einbauen; sie muß dabei an den Wänden zur Anlage kommen.

**ABB. 13**
Den Buchsenfeststellring (17) in das Gleitrohr einlegen und an der Führungsbuchse auf Kontakt bringen.

**ABB. 14**
Den Dichtring (16) schmieren und, mit der hohlen Seite zum Gleitrohr gerichtet, auf den Stopfen (B) legen. Nun unter Anwendung des genannten Stopfens den Dichtring am Buchsenfeststellring auf Anschlag bringen.

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

**FIG. 14**

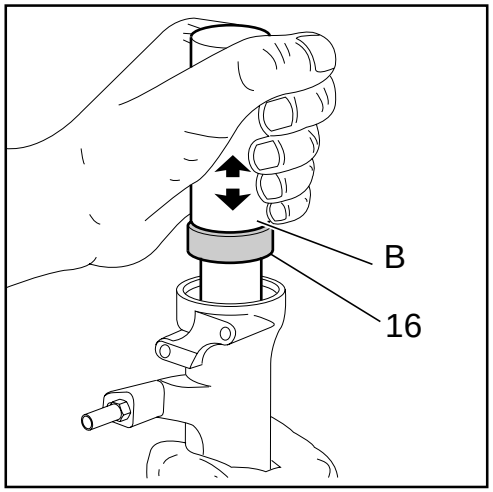



**FIG. 15**

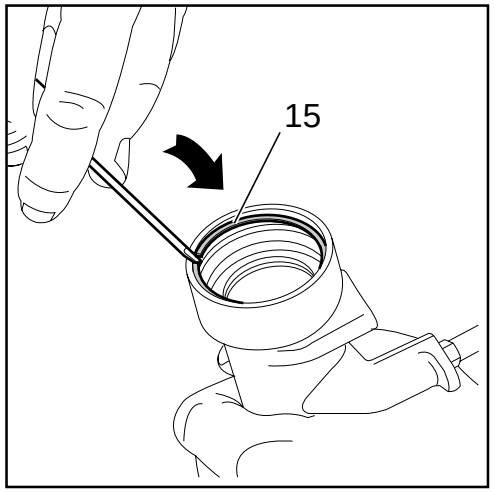


**FIG. 16**
Lubricate the dust seal (14) and fit it onto the top of the slider.

**VALVE AND PUMPING ROD ASSEMBLY**
**FIG. 17**
After having overhauled or replaced the valve assembly and after having cleaned the inside of the stanchion tube, reassemble. Assemble valve components (31), in correct sequence.
Then fit pumping rod (11), seal ring (26) and rebound spring (12) into the valve assembly (31) and push it until it comes out from the other end.

**FIG. 18**
Reassemble the foot buffer (33) onto the end part of pumping rod (11).

**FIG. 19**
Fit this assembly into the stanchion tube (13) and properly seat the valve assembly (31).
Insert the stop ring (32).

**FIG. 16**
Lubrificate il raschiapolvere (14) ed introducetelo sulla sommità del fodero.

**RIMONTAGGIO GRUPPO VALVOLA E POMPANTE**
**FIG. 17**
Dopo aver revisionato o sostituito il gruppo e aver pulito l'interno del tubo portante, procedete all'assemblaggio. Montate, in perfetta successione, i componenti del gruppo valvola (31).
Infilate poi il pompante (11) con segmento di tenuta (26) e contromolla (12) nel gruppo valvola (31) e spingetelo fino a fare uscire l'estremità dal lato opposto.

**FIG. 18**
Rimontate il tampone di fondo (33) inserendolo nell'estremità del pompante (11).

**FIG. 19**
Inserite il gruppo appena montato nel tubo portante (13) portando in battuta il gruppo valvola (31) nella sede del tubo.
Reinserite l'anello di fermo (32).

**FIG. 16**

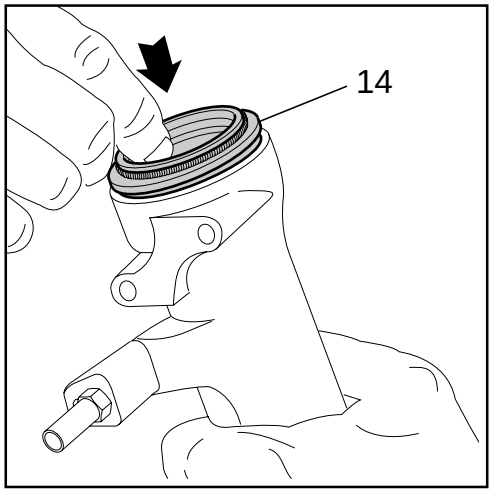



**FIG. 17**

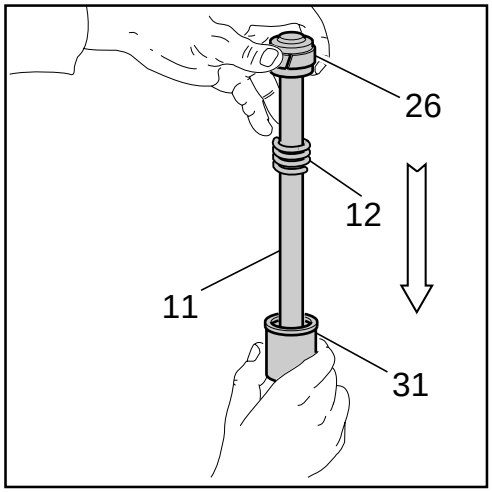





**FIG. 16**
Graisser le cache-poussière (14) et l'introduire du haut du fourreau.

**REMONTAGE SOUS-ENSEMBLE SOUPAPE ET TIGE AMORTISSEUR**
**FIG. 17**
Après avoir revisé ou remplacé le groupe et avoir nettoyé le plongeur, procéder à l'assemblage. Monter les composants du sous-ensemble soupape (31), selon l'ordre indiqué dans la figure.
Introduisez ensuite la tige amortisseur (11) avec segment d'étanchéité (26) et contre-ressort (12) dans le sous-ensemble soupape (31) et poussez-le jusqu'à faire sortir son extrémité du côté opposé.

**FIG. 18**
Remonter la butée de fond (33) en l'introduisant dans la tige amortisseur (11).

**FIG. 19**
Introduisez le sous-ensemble à peine monté dans le tube porteur (13) et portez le sous-ensemble soupape (31) en butée dans le logement du tube.
Insérer de nouveau l'anneau d'arrêt (32).

**ABB. 16**
Den Staubstreifer (14) schmieren und auf den Gleitrohrscheitel einführen.

**WIEDEREINBAU DER VENTILEINHEIT UND PUMPELEMENTS**
**ABB. 17**
Nach erfolgten Überholungsarbeiten oder einem Austausch der Gruppe und nach der Reinigung des Tauchrohrinneren, kann man den Zusammenbau vornehmen. Die Bauteile der Ventilgruppe (31) in der richtigen Reihenfolge montieren.
Daraufhin das Pumpelement (11) gemeinsam mit dem Dichtsegment (26) und der Gegenfeder (12) in die Ventileinheit (31) einführen und solange einschieben, bis das Ende an der anderen Seite herauskommt.

**ABB. 18**
Jetzt den Bodenstopfen (33) wieder in das Pumpelement (11) einsetzen.

**FIG. 19**
Die soeben montierte Einheit in das Tauchrohr (13) einführen und dabei die Ventileinheit (31) in ihrem am Rohr vorgesehenen Sitz auf Anschlag bringen.
Den Sprengring (32) erneut einsetzen.

**FIG. 18**

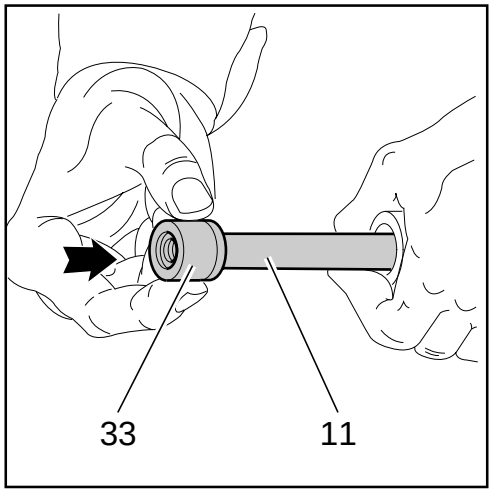
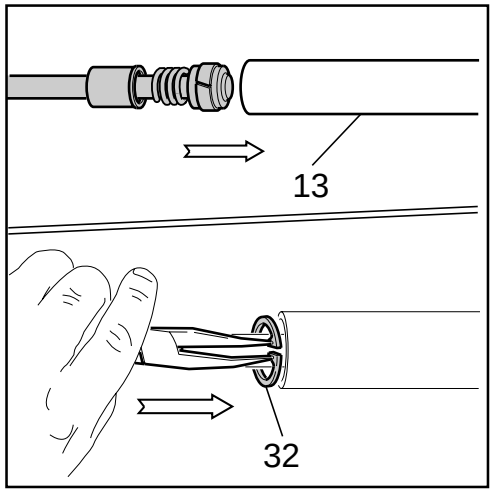



**FIG. 19**



## STANCHION TUBE ASSEMBLY

**FIG. 20**

Fit the stanchion tube (13) gently into the dust seal (14).
Rotate the stanchion tube while inserting it into the seal to facilitate installation and reduce the chance of damaging the seals.
Turn the slider over and check that the foot buffer hole is aligned with the slider hole.

**FIG. 21**

Clamp the slider in a vice with protected jaws and tighten the screw (22) at 9 Nm with a 17 mm wrench.
Check to see that the stanchion tube slides unrestricted by cycling the fork up and down several times.
The tube should slide freely inside the seal assembly without any side play.
In the event it is too hard or too soft, repeat the previous steps described above checking to ensure that components are not damaged.

## RIMONTAGGIO TUBO PORTANTE

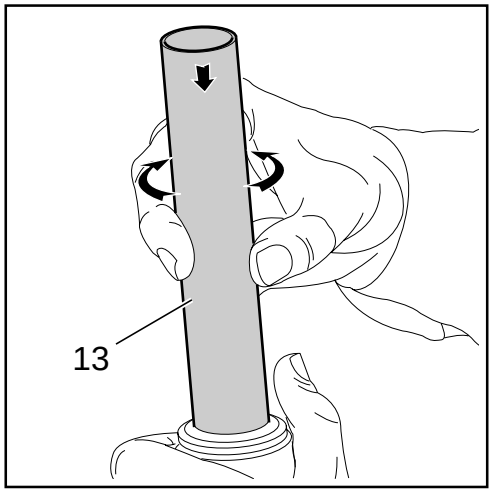
**FIG. 20**

Introducete delicatamente il tubo portante (13) completo nel raschiapolvere (14).
Per agevolare l'operazione di inserimento ed evitare di danneggiare le tenute ruotatelo.
Capovolgendo il fodero verificate che il foro del tampone di fondo corrisponda a quello sul fondo del fodero.

**FIG. 21**

Posizionate il fodero in morsa provvista di protezione e con chiave da 17 mm serrate la vite (22) alla coppia di 9 Nm.
Fate fare al tubo portante qualche corsa di prova per verificare lo scorrimento. Il tubo deve poter scorrere liberamente all'interno del gruppo di tenuta ma senza gioco. Se riscontrate una resistenza eccessiva o scarsa eseguite nuovamente le operazioni fino ad ora descritte con più attenzione, verificando l'incolumità degli elementi.

**FIG. 20**






## REMONTAGE PLONGEUR

**FIG. 20**

Introduire délicatement le plongeur (13) complet dans le cache-poussière (14).
Afin de rendre cette opération plus aisée, ainsi que d'éviter d'endommager les éléments d'étanchéité, le tourner en le portant en butée sur le fond du fourreau.
En renversant le fourreau, vérifier que le trou du tampon de pied correspond à celui sur le fond du fourreau.

**FIG. 21**

Bloquer le fourreau dans un étau avec mâchoires pourvues de protection et à l'aide d'une clé de 17 mm serrer la vis (22) au couple de 9 Nm.
Faire réaliser au plongeur quelques courses d'essai pour en vérifier le coulissement. Le plongeur doit glisser librement à l'intérieur de l'ensemble étanche, mais sans jeu. Si l'on constate une résistance trop importante ou son manque, effectuer à nouveau les opérations décrites jusqu'ici avec plus d'attention, en vérifiant l'intégrité des pièces.

## WIEDERZUSAMMENBAU DES TAUCHROHRS

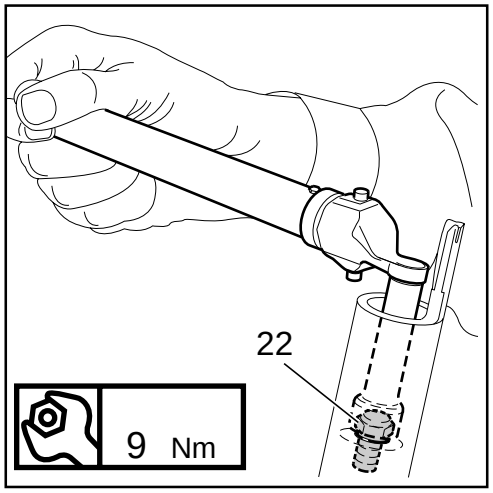
**ABB. 20**

Stecken Sie das komplette Tauchrohr (13) vorsichtig in den Staubstreifer (14) ein. Um den Einführungsvorgang zu erleichtern und Schäden an den Dichtungen verhindern zu können, das Tauchrohr drehen.
Das Gleitrohr umdrehen und dabei kontrollieren, ob die Bohrung im Stopfen mit dem des Gleitrohrs übereinstimmt.

**ABB. 21**

Klemmen Sie nun das Gleitrohr in den mit Schutzbacken versehenen Schraubstock ein und ziehen Sie unter Anwendung eines 17mm-Schlüssels die Schraube (22) auf 9 Nm fest.
Einige Hubbewegungen mit dem Tauchrohr ausführen und so die entsprechende Gleitfähigkeit prüfen. Das Rohr muß frei, jedoch ohne Spiel, in der Dichtungsgruppe gleiten können. Falls Sie einen übermäßigen oder einen zu geringen Widerstand feststellen, müssen Sie die bis zu diesem Punkt beschriebenen Arbeitsschritte nochmals und aufmerksamer wiederholen. Dabei muß auch der Zustand der jeweiligen Komponenten kontrolliert werden.

**FIG. 21**



**HOW TO FILL WITH OIL**
**FIG. 22**
Pour the oil little by little when the stanchion tube is fully down and then pump with the stanchion tube so as to have a better filling. Check that the oil level is 100 mm/3.93 in. from the top of the stanchion tube, in both legs.

**SPRING AND PRELOAD CAP**
**FIG. 23**
Fit the spring (9) into the stanchion tube.

**FIG. 24**
Fit the preload sleeve (1) and the upper washer (27) into the stanchion tube.

**FIG. 25**
Lubricate the O-ring (6) on the preload cap (5). Turn the preload adjuster (7) counterclockwise until it is at its minimum setting.
Fit the complete cap assembly into the stanchion tube by hand. Place the stanchion tube in a vice. Be sure it is not damaged or dented in the process and tighten the cap (5) at 12 Nm.
At this point the brake arch can be installed on the fork leg, which should then be installed into the crown and into the upper plate as specified in section “INSTALLATION”.

**RIEMPIMENTO OLIO**
**FIG. 22**
Con tubo portante completamente abbassato versate l’olio poco alla volta e pompate con il tubo portante per facilitare il riempimento. Verificate che il livello risulti a 100 mm dall’estremità del tubo portante, in entrambi gli steli.

**RIMONTAGGIO MOLLA E TAPPO**
**FIG. 23**
Introducete la molla (9) all’interno del tubo portante.

**FIG. 24**
Introducete all’interno del tubo portante, il tubetto di precarica (1) e la rondella superiore (27).

**FIG. 25**
Ingrassate l’anello OR (6) sul tappo (5). Portate lo spintore (7), interno al tappo, nella posizione di minimo precarico.
Introducete il tappo completo nel tubo portante ed imboccatelo a mano. Bloccate il tubo portante in morsa avendo cura di non danneggiarlo o schiacciarlo quindi serrate il tappo (5) alla coppia di 12 Nm.
A questo punto lo stelo è pronto per l’assemblaggio dell’archetto di irrigidimento e per l’installazione nella base di sterzo e nella piastra superiore come descritto al capitolo “INSTALLAZIONE”.

**FIG. 22**

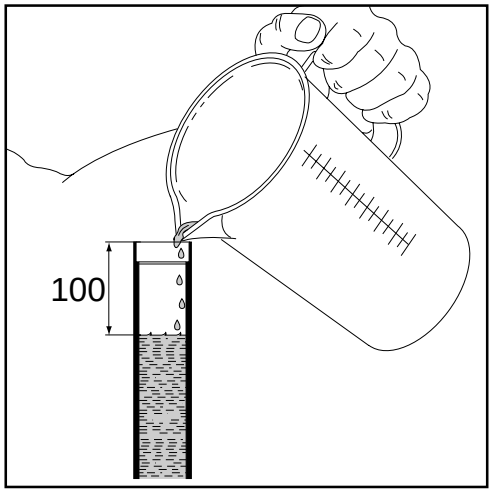
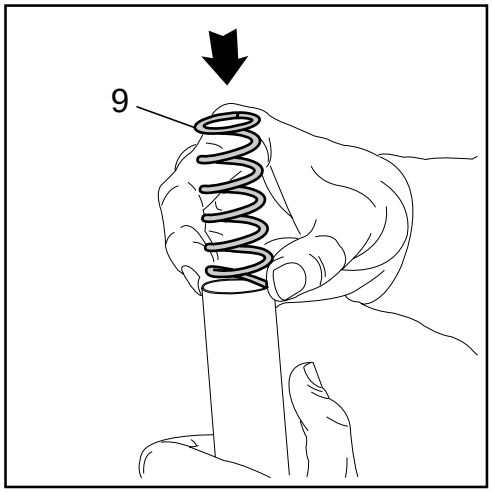



**FIG. 23**






**REMPLISSAGE HUILE**
**FIG. 22**
Le plongeur totalement abaissé, verser l’huile très doucement et amorcer avec le plongeur afin de faciliter le remplissage.
Veiller à ce que le niveau soit à 100 mm de l’extrémité du plongeur, dans les deux fourreaux complets.

**REMONTAGE DU RESSORT ET DU BOUCHON**
**FIG. 23**
Introduire le ressort (9) à l’intérieur du plongeur.

**FIG. 24**
Introduire à l’intérieur du plongeur le tube de précharge (1) et la rondelle supérieur (27).

**FIG. 25**
Graisser le joint torique (6) sur le bouchon (5). Amener le pousseur (7), se trouvant à l’intérieur du bouchon, à la position de précharge minimale. Introduire le bouchon complet dans le plongeur et l’emboîter manuellement. Bloquer le plongeur dans un étau en prenant soin de ne pas l’endommager ni de l’écraser puis serrer le bouchon (5) au couple de 12 Nm.
A ce stade, le fourreau cmplet est prêt pour l’assemblage avec l’arceau de raidissement et pour son montage dans la base e dans la plaque supérieur, ainsi qu’il est décrit dans le chapitre “INSTALLATION”.

**EINFÜLLEN DES ÖLS**
**ABB. 22**
Bei einem gänzlich eingedrückten Tauchrohr portionsweise Öl einfüllen, dabei mit dem Tauchrohr pumpen, da dadurch kdas Auffüllen erleichtert werden kann. Prüfen, ob der Pegel in beiden Gabelholmen auf 100 mm, von der Spitze des Tauchrohrs aus gemessen, steht.

**WIEDEREINBAU VON FEDER UND VERSCHLUSS**
**ABB. 23**
Die Feder (9) in das Tauchrohr einführen.

**ABB. 24**
Die Vorspannhülse (1) und die obere Zwischenlegscheibe (27) in das Tauchrohr einlegen.

**ABB. 25**
Den O-Ring (6) auf dem Verschluß (5) einfetten. Den Schieber (7), der im Inneren des Verschlusses angeordnet ist, auf den niedrigsten Wert der Vorspannungseinstellung bringen.
Den kompletten Verschluß in das Tauchrohr einführen und mit der Hand einstecken. Das Tauchrohr in einen Schraubstock festklemmen, dabei darauf achten, daß es nicht beschädigt oder gequetscht wird, dann den Verschluß (5) auf 12 Nm festziehen.
An diesem Punkt angelangt ist der Gabelholm für die Zusammenstellung des Verstärkungsbügels und für den Einbau auf den Gabelbrücke und der oberen Platte, so wie er unter dem Kapitel “EINBAU” beschrieben, bereit.

**FIG. 24**

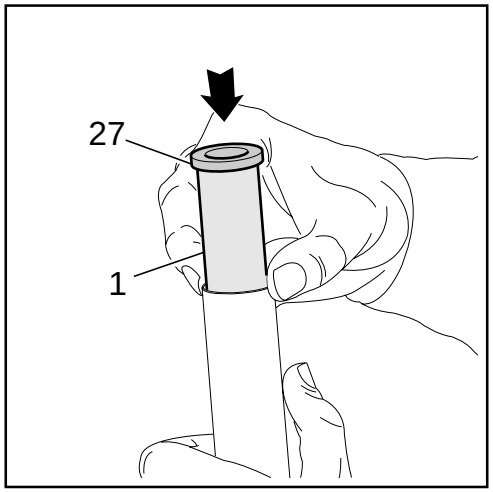
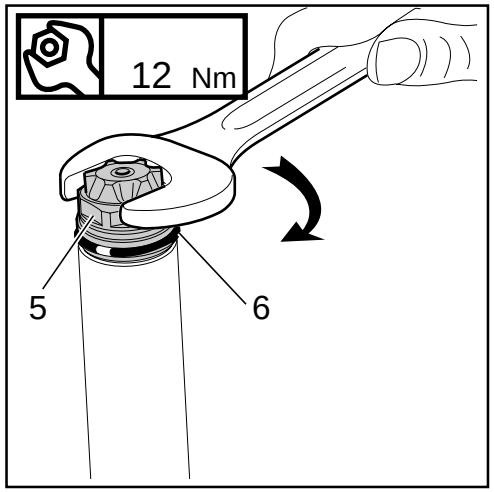
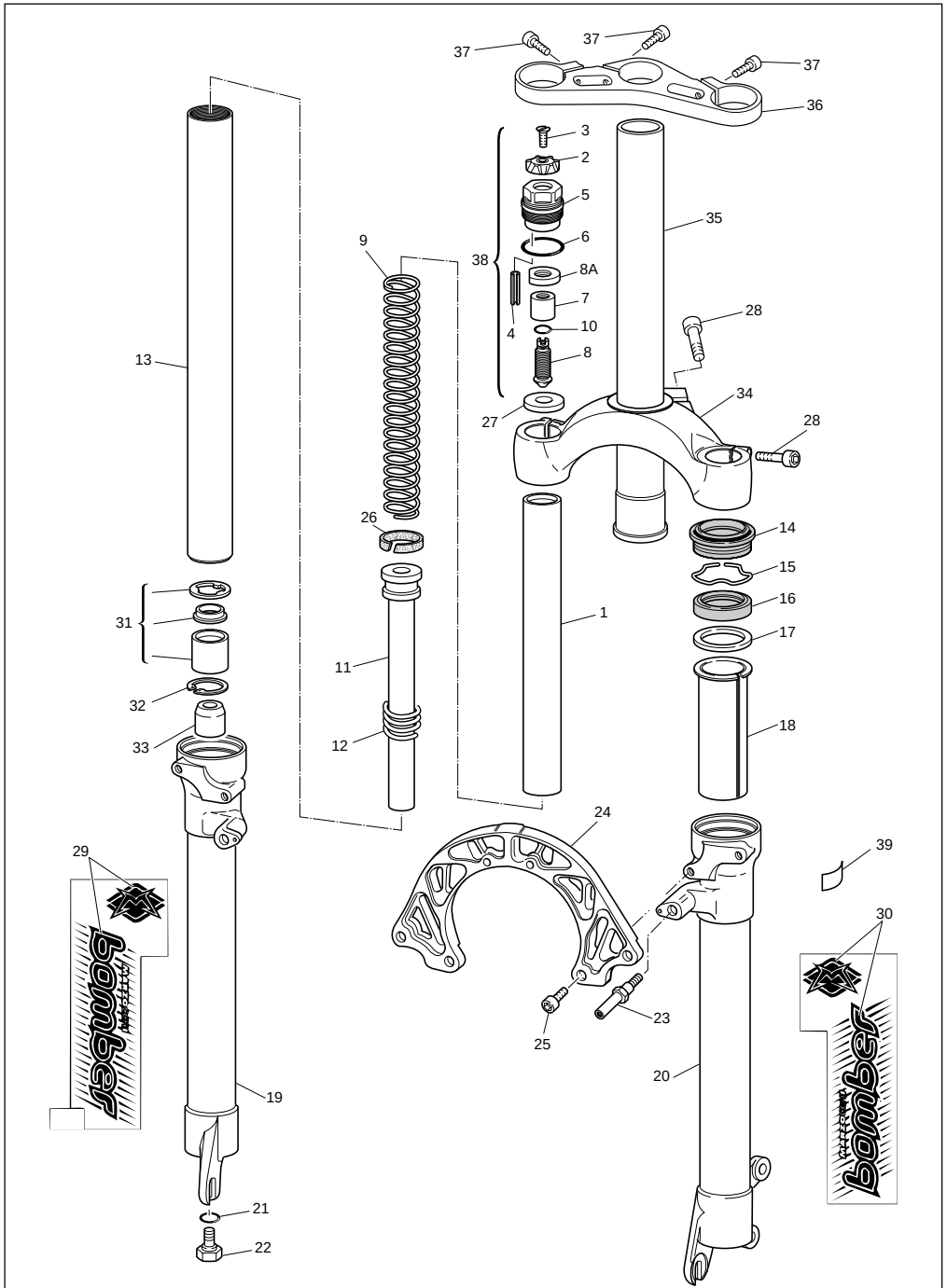



**FIG. 25**



## FORK EXPLODED VIEW
## PLAN ECLATE FOURCHE
## ESPLOSO FORCELLA
## AUFBAUZEICHNUNG DER GABEL






| Ref. | Description |
|---|---|
| 1 | Preload sleeve |
| 2 | Preload knob |
| 3 | Screw |
| 4 | Elastic pin |
| 5 | Cap |
| 6 | O-ring |
| 7 | External preload adjuster |
| 8 | Internal preload adjuster |
| 8A | Upper washer |
| 9 | Spring |
| 10 | O-ring |
| 11 | Pumping rod |
| 12 | Rebound spring |
| 13 | Stanchion tube |
| 14 | Dust seal |
| 15 | Stop ring |
| 16 | Oil seal |
| 17 | Upper washer |
| 18 | Pilot bushing |
| 19 | R.H. slider |
| 20 | L.H. slider |
| 21 | O-ring |
| 22 | Foot screw |
| 23 | Cantilever boss |
| 24 | Arch |
| 25 | Screw |
| 26 | Ring |
| 27 | Washer |
| 28 | Screw |
| 29 | R.H. sticker |
| 30 | L.H. sticker |
| 31 | Valve assembly |
| 32 | Stop ring |
| 33 | Foot buffer |
| 34 | Crown |
| 35 | Steer tube |
| 36 | Upper plate |
| 37 | Screw |
| 38 | Complete cap |
| 39 | Sticker |

| Ref. | Descrizione |
|---|---|
| 1 | Tubetto di precarica |
| 2 | Pomello |
| 3 | Vite |
| 4 | Spina elastica |
| 5 | Tappo |
| 6 | Anello OR |
| 7 | Spingitore esterno |
| 8 | Registro precarico interno |
| 8A | Rondella superiore |
| 9 | Molla |
| 10 | Anello OR |
| 11 | Pompante |
| 12 | Contromolla |
| 13 | Tubo portante |
| 14 | Raschiapolvere |
| 15 | Anello di fermo |
| 16 | Anello di tenuta |
| 17 | Rondella ferma boccola |
| 18 | Boccola di guida |
| 19 | Fodero destro |
| 20 | Fodero sinistro |
| 21 | Anello OR |
| 22 | Vite di fondo |
| 23 | Perno supporto freno |
| 24 | Archetto |
| 25 | Vite |
| 26 | Segmento |
| 27 | Rondella di battuta |
| 28 | Vite |
| 29 | Adesivo destro |
| 30 | Adesivo sinistro |
| 31 | Gruppo valvola |
| 32 | Anello di fermo |
| 33 | Tampone di fondo |
| 34 | Base |
| 35 | Cannotto |
| 36 | Piastra superiore |
| 37 | Vite |
| 38 | Tappo completo |
| 39 | Adesivo |

| Réf. | Désignation |
|---|---|
| 1 | Tube de précharge |
| 2 | Bouton de précharge |
| 3 | Vis |
| 4 | Goupille elastique |
| 5 | Bouchon |
| 6 | Joint torique |
| 7 | Pousseur extérieur |
| 8 | Régleur précontrainte interne |
| 8A | Rondelle supérieure |
| 9 | Ressort |
| 10 | Joint torique |
| 11 | Tige amortisseur |
| 12 | Contre ressort |
| 13 | Tube plongeur |
| 14 | Cache-poussière |
| 15 | Bague de butée |
| 16 | Joint d'étanchéité |
| 17 | Rondelle blocage bague |
| 18 | Bague de glissement |
| 19 | Fourreau de droite |
| 20 | Fourreau de gauche |
| 21 | Joint torique |
| 22 | Vis de fond |
| 23 | Pivot de support frein |
| 24 | Arceau |
| 25 | Vis |
| 26 | Segment |
| 27 | Rondelle |
| 28 | Vis |
| 29 | Autocollant de droite |
| 30 | Autocollant de gauche |
| 31 | Sous-ensemble soupape |
| 32 | Anneau d'arrêt |
| 33 | Butée de fond |
| 34 | Base |
| 35 | Tube de direction |
| 36 | Plaque supérieur |
| 37 | Vis |
| 38 | Bouchon complet |
| 39 | Autocollant |

| Bez. | Beschreibung |
|---|---|
| 1. | Vorspannhülse |
| 2. | Einstellknopf |
| 3. | Schraube |
| 4. | Spannstift |
| 5. | Verschluß |
| 6. | O-Ring |
| 7. | Äußerer Schieber |
| 8. | Innere Einstellschraube für Vorspannung |
| 8A. | Obere Zwischenlegscheibe |
| 9. | Feder |
| 10. | O-Ring |
| 11. | Pumpelement |
| 12. | Gegenfeder |
| 13. | Tauchrohr |
| 14. | Staubstreifer |
| 15. | Sprengring |
| 16. | Dichtring |
| 17. | Buchsenfeststellring |
| 18. | Führungsbuchse |
| 19. | Rechtes Gleitrohr |
| 20. | Linkes Gleitrohr |
| 21. | O-Ring |
| 22. | Bodenschraube |
| 23. | Bremsenhaltebolzen |
| 24. | Bremsbügel |
| 25. | Schraube |
| 26. | Segment |
| 27. | Anschlagscheibe |
| 28. | Schraube |
| 29. | Rechter Aufkleber |
| 30. | Linker Aufkleber |
| 31. | Ventilgruppe |
| 32. | Sprengring |
| 33. | Bodenstopfen |
| 34. | Gabelbrücke |
| 35. | Gabelschaft |
| 36. | Obere Platte |
| 37. | Schraube |
| 38. | Kompletter Verschluß |
| 39. | Aufkleber |

Cod. 900489

MARZOCCHI
PERFORMANCE SUSPENSION SYSTEMS

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