INDEX Page

OWNER'S INFORMATION 4
GENERAL SPECIFICATIONS 8
GENERAL RULES FOR A CORRECT OVERHAULING AND MAINTENANCE 10
SPECIFIC TOOLS 12
FAILURES, CAUSES AND REMEDIES 14
RECOMMENDATIONS FOR USE 18
INSTALLATION 18
ADJUSTMENTS 22
DISASSEMBLY 26
DISASSEMBLY DIAGRAM 26
REASSEMBLY 40
FORK EXPLODED VIEW 50

INDICE Pagina

INFORMAZIONI PER IL PROPRIETARIO DELLA BICICLETTA 5
GENERALITÀ 8
REGOLE GENERALI 10
ATTREZZATURA SPECIFICA 12
INCONVENIENTI, CAUSE E RIMEDI 15
RACCOMANDAZIONI PER L'USO 18
INSTALLAZIONE 18
REGOLAZIONE 22
SCOMPOSIZIONE 27
SCHEMA SEQUENZA SMONTAGGIO 27
RICOMPOSIZIONE 40
ESPLOSO FORCELLA 50

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 !

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
REGLES GÉNÉRALES 11
OUTILLAGE SPECIFIQUE 13
INCONVÉNIENTS, CAUSES ET REMÈDES 16
CONSEILS POUR L'UTILISATION 19
INSTALLATION 19
REGLAGE 23
DECOMPOSITION 28
SCHEMA SUITE DE DEMONTAGE 28
RECOMPOSITION 41
PLAN ECLATE FOURCHE 50

INHALTSVERZEICHNIS SEITE

INFORMATIONEN FÜR DEN FAHRRADBESITZER 7
ALLGEMEINES 9
ALLGEMEINE NORMEN 11
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG 13
MÄNGEL, URSACHEN UND ABHILFEN .. 17
ANWENDUNGSEMPFEHLUNGEN 19
EINBAU 19
EINSTELLUNG 23
AUSBAU 29
AUSBAUSEQUENZSCHEMA 29
WIEDERZUSAMMENBAU 41
AUFBAUZEICHNUNG DER GABEL 50

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!

Die Abbildungen und Beschreibungen dieser Broschüre sind als rein indikativ zu betrachten.
Der Hersteller behält sich das Recht vor, an seinen Erzeugnissen jederzeit die Anderungen 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 precisely followed.

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 corretta applicazione delle istruzioni di assemblaggio contenute nel presente libretto.

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

INFORMATIONS POUR LE PROPRIETAIRE DE LA BICYCLETTE

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

La responsabilité du propriétaire du vélo

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

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

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

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

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

INFORMATIONEN FÜR DEN FAHRRADBESITZER

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

Fahrrad-Eigentümerverantwortung

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

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

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

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

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

GENERAL SPECIFICATIONS

- Special air/oil damped cross-country fork.
- Each leg uses pressurized air blown through a special valve before each slider as damping medium.
- Rebound damping is controlled by an adjuster reachable from the bottom of each slider.
- Oversized stanchions and full length bushings for superior rigidity.
- Parts subjected to friction are cooled and lubricated by a specially formulated oil collected on the bottom of each leg.
- Stanchions designed with a special safety feature to eliminate any chance of the stanchions becoming separated from the crown.
- Brake cable support kit available on request.
- Stanchion protection on request.

Steer tube: EASTON aluminum steer tubes available for 1 1/8" diameter, threadless.
Crown: Forged and CNC-machined BAM* aluminum alloy.
Arch: Forged and CNC-machined "BAM" aluminum alloy.
Stanchions: EASTON aluminum with variable butting.
Sliders: Cast and CNC-machined "BAM" aluminum alloy.
Air valve: "Schraeder" type with cap. Use Marzocchi pump (item 60.02) to blow required air.
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 break down while providing complete stiction-free performance.
Fork leg oil: type EBH 16 - SAE 7.5.
50 c.c each leg
Lubrication oil: 7 c.c. each leg

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

GENERALITÀ

- Forcella oleopneumatica specialistica per utilizzo Cross-Country.
- Ogni stelo utilizza come elemento ammortizzante l'aria in pressione introdotta attraverso una speciale valvola posta frontalmente ad ogni fodero.
- Lo smorzamento dei carichi nella fase di ritorno è regolato da un registro a vite, accessibile dal fondo di ogni fodero.
- Tubi portanti con diametro maggiorato e boccola a lunga guida per migliorare la rigidità.
- Lubrificazione dei componenti soggetti ad attrito per risciacquo con olio raccolto nel fondo di ogni stelo.
- Dispositivo di bloccaggio tubi sulla base per evitare fuoriuscite accidentali.
- Disponibile kit per fissaggio cavo freno sull'archetto.
- Soffietti di protezione per tubi portanti a richiesta.

Cannotto: in alluminio EASTON, nella misura di 1 1/8" senza filetto.
Base: forgiata in lega di alluminio BAM* e lavorata con CNC.
Archetto: in lega di alluminio "BAM" forgiata e lavorata con CNC.
Tubi portanti: in alluminio EASTON anodizzato a sezione variabile.
Foderi: in lega di alluminio "BAM", forgiati e lavorati con CNC.
Valvola aria: di tipo "Schraeder" con tappo di chiusura. Per il gonfiaggio utilizzare la pompa Marzocchi (art. 60.02).
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: tipo EBH 16 - SAE 7.5.
50 cc per stelo.
Olio di lubrificazione: 7 cc per stelo.

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

INFORMATIONS GENERALES

- Fourche oléopneumatique spécialement conçue pour une utilisation "Cross-Country" (tout terrain).
- Chaque tube de fourche utilise comme élément d'amortissement l'air sous pression introduit à travers une soupape spéciale située face à chaque fourreau.
- Amortissement des charges en phase d'extension réglé par un registre à vis, accessible depuis le fond de chaque fourreau.
- Plongeurs avec diamètre majoré et bague à guide long pour améliorer la rigidité.
- Lubrification des composants sujets à friction par rincage avec de l'huile récupérée dans le fond de chaque tube.
- Dispositif de blocage tubes sur la base afin d'éviter qu'ils sortent accidentellement.
- Kit pour assembler le câble du frein sur l'arceau disponible.
- Soufflets de protection plongeurs sur demande.

Tube de direction: en aluminium EASTON, dans la mesure 1 1/8" sans filet
Base: forgée en alliage d'aluminium BAM* et usinée par CNC
Arceau: en alliage d'aluminium "BAM" forgé et usiné par CNC.
Plongeurs: en aluminium EASTON anodisé à section variable.
Fourreaux: en alliage d'aluminium "BAM", forgés et usinés par CNC.
Supape air: de type "Schraeder" avec bouchon de fermeture. Pour le gonflage, utiliser la pompe Marzocchi (art. 60.02).
Bagues de glissement: à guide long, consistant en un support en cuivre revêtu de matériau antifriction.
Joints: joints d'étanchéité conçus par 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: type EBH 16. SAE 7,5.
50 cc par fourreau
Huile de lubrification: 7 cc par fourreau

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

ALLGEMEINES

- Luft-/ölgedämpfte Spezialgabel für einen Einsatz im Cross-Country-Bereich.
- Jeder Gabelholm verwendet als Dämpfelement die über ein Spezialventil eingelassene Druckluft. Dieses Ventil ist vorne an den Gleitrohren angebracht.
- Lastendämpfung in der Zugstufenphase über Regulierung mittels Einstellschraube, die an der Unterseite jedes Gleitrohrs angeordnet ist.
- Zur Verbesserung der Festigkeit, Tauchrohre mit einem vergrößerten Durchmesser und Buchse mit langer Führung.
- Die einer Reibung unterliegenden Komponenten werden durch Ölspülung geschmiert. Das dazu erforderliche Öl wird an den Holmböden gesammelt.
- Zur Verhinderung eines plötzlichen Lösens mit einer Feststellvorrichtung an der Gabelbrücke ausgestattet.
- Bausatz für die Befestigung der Bremsleitung am Bremsbügel verfügbar.
- Schutzfaltenbalge für Tauchrohre auf Anfrage.

Gabelschaft: aus EASTON-Aluminium, im Maß 1 1/8" ohne Gewinde
Gabelbrücke: aus BAM*-Aluminiumlegierung geschmiedet und CNC bearbeitet.
Bremsbügel: aus "BAM"-Aluminiumlegierung geschmiedet und CNC bearbeitet.
Tauchrohre: aus eloxiertem EASTON-Aluminium mit varrierendem Querschnitt.
Gleitrohre: aus "BAM"-Aluminiumlegierung geschmiedet und CNC bearbeitet.
Luftventil: Typ "Schraeder" mit Verschlußkappe. Zum Aufpumpen die Pumpe der Marzocchi (Art. 60.02) verwenden.
Laufbuchsen: mit langer Führung, bestehend aus einer Halterung in Kupfer und einem Reibungsschutzüberzug.
Dichtungen: am Computer entworfene Dichtringe sichern unter allen Bedingungen die maximale Abdichtung.
Öl: Öl nach einer Spezialformel, verhindert die Schaumbildung und hält die Viskositätseigenschaften unverändert aufrecht, wodurch der Erhalt hoher Leistungen ermöglicht wird; ohne Anlaufreibung.
Gabelholmöl: Typ EBH 16 - SAE 7,5.
– 50 cm^3 pro Holm
Schmieröl: 7 cm^3 pro Holm

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

Size:
– stroke: 65 mm (2.5 inches)
– crown to axle length: 433.2 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

Dimensioni:
– corsa: 65 mm (2,5 pollici)
– distanza mozzo-battuta serie sterzo: 433,2 mm
– diametro esterno tubi portanti: 30 mm
– interasse steli: 130 mm
– interasse perni cantilever: 80 mm
– lunghezza boccole di guida: 92 mm

This fork is supplied with:
– Warranty card
– Owners manual
– Technical Specifications
– Air blow adapter
– Wrench to set rebound

La forcella è corredata da:
– Garanzia
– Libretto istruzioni
– Informazioni tecniche
– Raccordo per gonfiaggio
– Chiave per regolazione del ritorno.

GENERAL RULES FOR CORRECT OVERHAULING AND MAINTENANCE

1. Where specified, assemble and disassemble the shock absorption system only using the LARM or MARZOCCHI special tools, as shown in the table below.
2. On reassembling the suspension system, always use new seals.
3. If two screws are close one to the other, always tighten using a 1-2-1 sequence. In short, screw the first screw just up to the point it is well tightened, then tighten the second screw and then go back to the first one and screw it tighter.
4. Clean all metal parts with a special, preferably biodegradable solvent, such as trichloroethane or trichloroethylene.
5. Before reassembling, lubricate all parts in contact with each other using silicone fat spray or special oil for seals.
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.

Dimensions:
– course: 65 mm (2,5 pouces)
– écart moyeu-butée groupe de direction: 433,2 mm
– diamètre extérieur plongeurs: 30 mm
– empattement fourreaux complets: 130 mm
– empattement pivots cantilever: 80 mm
– longueur bagues de glissement: 92 mm.

Maße:
– Hub: 65 mm (2,5 Zoll)
– Abstand zwischen Nabe-Anschlag der Lenkergruppe: 433,2 mm
– Außendurchmesser der Tauchrohre: 30 mm
– Achsenabstand zwischen den Gabelholmen: 130 mm
– Achsenabstand zwischen den Cantileverbolzen: 80 mm
– Länge der Führungsbuchsen: 92 mm

La fourche est équipée de:
– Garantie
– Mode d'emploi
– Descriptions techniques.
– Raccord de gonflage
– Clé de réglage de l'extension

Lieferzubehör der Gabel:
– Garantie
– Anleitungsheft
– Technische Informationen
– Aufpumpanschluß
– Schlüssel für Rücklauf

REGLES GENERALES

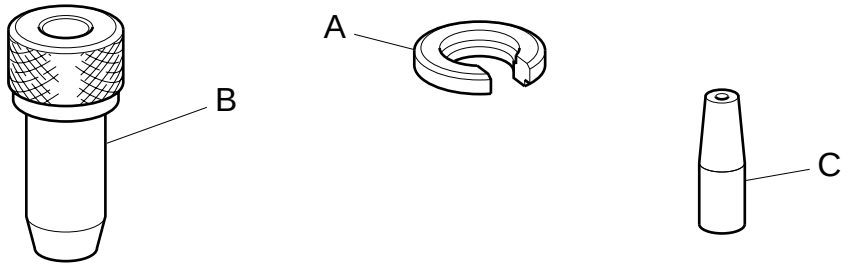
1. Pour monter ou démonter le système de suspension au niveau des parties où il est spécifié, utiliser uniquement les outils spéciaux MARZOCCHI ou LARM, dont la description est donnée sur le tableau ci-après.
2. Lors du remontage du système de suspension, utiliser toujours des joints neufs.
3. Si deux 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.

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
C		Driver to fit seal pack onto the pumping rod	Introduttore per busta porta guarnizioni su pompante



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.

OUTILLAGE SPECIFIQUE — 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 à joints: pour insérer le joint d'étanchéité dans le fourreau	Montagewerkzeug: zum Einführen des Dichtrings in das Gleitrohr
C		Dispositif d'introduction pour enveloppe porte-joints sur tige amortisseur	Einführer für Dichtungenhülse auf Pumpelement

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.

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 slider	1. Oil seal is worn out 2. Stanchion tube is scored 3. Excessive dirt on slider oil seal	1. Replace oil seal 2. Replace oil seal and stanchion tube 3. Clean the oil seal seat and replace it
Oil leaking through the bottom of slider	O-ring for cartridge / slider seal 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
Pressure drop	1. Inflating valve slow or damaged 2. Valve seal damaged	1. Screw spreading some medium-strong glue or change the valve 2. Change the seal
The fork reaches its end of stroke easily	1. Seal pack at the bottom of the stanchion damaged	1. Change seals
Fork rebounds too fast even though the adjuster is on the max. damping position	1. Piston ring(s) damaged 2. Seal pack at the bottom of the stanchion damaged	1. Change piston ring(s) 2. Change seals
Excessive play of stanchions in the sliders	Pilot bushing worn out	Replace bushings
Fork rebounds too fast in any adjuster position	Legs dirty	Clean carefully and change oil
Fork is noisy during use	Pilot bushings poorly lubricated	Pour lubrication oil at the bottom of the stanchions after cleaning
Compression damping too soft, though pressure in the legs is OK	Air is leaking from the bottom into the top section of stanchion	Loosen fork leg cap just enough to let air out of the upper section of stanchion. Tighten cap and check pressure.

INCONVENIENTI, CAUSE E RIMEDI

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

INCONVENIENTI	CAUSE	RIMEDI
Perdite di olio dalla sommità del fodero	1. Anello di tenuta sul fodero usurato 2. Tubo portante rigato 3. Eccesso di sporco sull'anello di tenuta del fodero	1. Sostituire l'anello di tenuta 2. Sostituire il tubo portante e l'anello di tenuta 3. Pulire la sede e sostituire l'anello di tenuta
Perdita di olio dal fondo del fodero	Guarnizioni OR di tenuta cartuccia / fodero rovinate	Sostituire le guarnizioni 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
Perdita di pressione	1. Valvola di gonfiaggio lenta o rovinata 2. Guarnizione della valvola rovinata	1. Avvitare utilizzando un bloccante medio o sostituire la valvola 2. Sostituire la guarnizione
La forcella arriva facilmente a fine corsa	1. Guarnizione della busta in fondo al tubo portante rovinate	1. Sostituire le guarnizioni
Con registro in posizione di massimo smorzamento il ritorno della forcella risulta sfrenato	1. Segmento/i del pistone rovinato/i 2. Guarnizione della busta in fondo al tubo portante rovinata	1. Sostituire il/i segmento/i 2. Sostituire le guarnizioni
Eccessivo gioco dei tubi portanti sui foderi	Usura delle boccole di guida	Sostituire le boccole
La forcella ritorna troppo velocemente in ogni posizione di registro	Sporcizia all'interno degli steli	Pulire accuratamente e sostituire l'olio
Rumorosità di funzionamento	Boccole di guida non adeguatamente lubrificate	Dopo la pulizia introdurre olio lubrificante in fondo agli steli
Nonostante la pressione negli steli risulti corretta, lo smorzamento in compressione risulta debole	Passaggio di aria dalla zona inferiore a quella superiore del tubo portante	Svitare il tappo superiore dello stelo quel tanto che basta a far fuoriuscire l'aria presente nella parte superiore del tubo portante. Riavvitare il tappo e controllare la pressione

INCONVENIENTS, CAUSES ET REMEDES

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

INCONVENIENTS	CAUSES	REMEDES
Fuites d'huile du haut du fourreau	1. Joint d'étanchéité sur le fourreau usé 2. Plongeur rayé 3. Excès d'encrassement sur le joint d'étanchéité du fourreau	1. Remplacer le joint d'étanchéité 2. Remplacer le plongeur et le joint d'étanchéité 3. Nettoyer le logement et remplacer le joint d'étanchéité
Fuite d'huile du fond du fourreau	Joint torique d'étanchéité cartouche/fourreau abîmé	Remplacez les joints toriques
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
Perte de pression	1. Soupape de gonflage lente ou endommagée 2. Joint soupape endommagé	1. Visser en bloquant moyennement ou remplacer la soupape 2. Remplacer le joint
La fourche arrive facilement en fin de course	1. Joint de l'enveloppe au fond du plongeur endommagé	1. Remplacer les joints
Le registre réglé en position maximale d'amortissement, l'extension de la fourche résulte dépourvue d'action freinante	1. Segment(s) du piston endommagé(s) 2. Joint de l'enveloppe au fond du plongeur endommagé	1. Remplacer le(s) segment(s) 2. Remplacer les joints
Jeu excessif des plongeurs dans les fourreaux	Usure des bagues de glissement	Remplacer les bagues
La fourche retourne trop rapidement quelle que soit la position de registre	Impurité à l'intérieur des fourreaux complets	Nettoyer soigneusement et changer l'huile
Bruit au cours du fonctionnement	Bagues de glissement non correctement lubrifiées	Après le nettoyage, introduire de l'huile lubrifiante dans le fond des fourreaux complets
Bien que la pression dans les fourreaux complets soit correcte, l'amortissement en compression est faible.	Passage d'air entre la zone inférieure et la zone supérieure du plongeur.	Dévisser le bouchon supérieur du fourreau complet de la quantité suffisante pour faire sortir l'air présent dans la partie supérieure du plongeur. Revisser le bouchon et vérifier la pression.

MÄNGEL, URSACHEN UND ABHILFEN

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

MÄNGEL	URSACHEN	ABHILFEN
Ölverluste am Scheitel des Gleitrohrs	1. Dichtring des Gleitrohrs ist verschlissen 2. Tauchrohr ist verkratzt 3. Übermäßige Schmutzansammlung am Dichtring des Gleitrohrs	1. Dichtring austauschen 2. Standrohr und den Dichtring austauschen 3. Sitz säubern und den Dichtring austauschen
Ölverluste am Boden des Gleitrohrs	OR-Dichtungen auf Kartusche/ Gleitrohr sind verschlissen	OR-Dichtungen austauschen
Nachdem sie für einige Zeit nicht verwendet wurde, neigt die Gabel dazu, sich bei ihrem anfänglichen Hub zu blockieren	Dichtringe und Staubstreifer neigen dazu, an den Tauchrohren anzukleben	Staubstreifer anheben, dann das Tauchrohr, den Dichtring und den Staubstreifer selbst schmieren
Druckverlust	1. Lockeres oder defektes Pumpventil 2. Ventildichtung zerstört	1. Unter Anwendung eines mittelstarken Klebers anziehen oder Ventil austauschen 2. Dichtung austauschen
Die Gabel erreicht zu leicht den Endananschlag	1. Dichtung in der Dichtungenhülse am Boden des Tauchrohrs verschlissen	1. Dichtung austauschen
Mit der Einstellschraube auf der maximalen Dämpfeinstellung, kommt es zu einem gebremsten Rücklauf der Gabel	1. Dichtsegement(e) verschlissen 2. Dichtung in der Dichtungenhülse des Tauchrohrs verschlissen	1. Dichtsegment(e) austauschen 2. Dichtung austauschen
Übermäßiges Spiel der Tauchrohre an den Gleitrohren	Verschlissene Führungsbuchsen.	Buchsen austauschen
Gabel läuft zu schnell in die jeweiligen Einstellpositionen	Schmutz in den Gabelholmen	Sorgfältig reinigen und Öl austauschen
Starke Betriebsgeräusche	Führungsbuchsen sind nicht richtig geschmiert	Nach der Reinigung Öl in den Bodenbereich der Gabelholme einführen
Obwohl der Druck in den Holmen korrekt ist, ist die Dämpfung in der Einfederung zu schwach.	Luftdurchlaß vom unteren Bereich in den oberen Bereich des Tauchrohrs	Den oberen Verschluß des Holms soweit aufschrauben, daß ein Ablaß der sich in den oberen Bereich einfiltierten Luft möglich ist. Den Verschluß wieder anziehen und den Druck kontrollieren.

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. **Polished** forks should be treated with bodywork polish at regular intervals to preserve their original finish.

INSTALLATION

Installing the SUPERFLY 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: Steer tube/headset mounting and adjustment must be carried out in compliance with the headset manufacturer's instructions either when a threaded steer tube or an "A-Head Set" steer tube is installed. Improper installation may jeopardize the safety of the rider.
The SUPERFLY fork is supplied with a proper steer tube to comply with type (A-Head Set or threaded), length and diameter of the frame on which it should be fitted. The steer tube is pressed into the crown. To replace it, contact one of our Technical Service Centers with the required tools.

WARNING: In case of improper installation of the steer tube into the crown, the rider might 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.
Le forcelle con superfici **polished**, per mantenere la brillantezza originale, devono essere periodicamente trattate con "Polish" per carrozzieri.

INSTALLAZIONE

L'installazione della SUPERFLY 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 devono essere eseguiti seguendo le indicazioni del costruttore della serie di sterzo, sia installando un cannotto filettato, sia un cannotto "A-Head Set". Un montaggio non corretto può pregiudicare la sicurezza e l'incolumità del ciclista.
La SUPERFLY viene fornita completa di cannotto che dovrà corrispondere al tipo (A-Head Set oppure filettato) e alle dimensioni adatte al telaio su cui dovrà essere installata. Il cannotto viene montato con interferenza sulla base; la sua sostituzione deve essere fatta esclusivamente presso uno dei nostri Centri di Assistenza Tecnica che dispongono dell'attrezzatura necessaria.

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, on préconise 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.
Pour conserver leur brillant d'origine, les fourches avec surfaces **polished** doivent être traitées périodiquement avec "Polish" pour carosserie.

INSTALLATION

L'installation de SUPERFLY 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.
SUPERFLY est livrée équipée de tube de direction, qui devra correspondre au type (A-Head Set ou fileté) et avoir des dimensions adaptées au cadre sur lequel il doit être monté. Le tube de direction est monté avec contrainte sur la base; son remplacement doit être effectué uniquement auprès d'un de nos Centres Service Après-Vente, qui disposent de l'outillage nécessaire.

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.
Die Oberflächen der Gabeln sind **polierte** Flächen. Um ihren Originalglanz beibehalten zu können, müssen sie regelmäßig mit einem "Poliermittel" für Karosserien behandelt werden.

EINBAU

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

ACHTUNG: Die Montage und die Einstellung des Gabelschafts müssen, sowohl bei einem Einbau eines Gabelschafts mit Gewinde, als auch bei einem "A-Head Set"-Gabelschaft, den Herstelleranleitungen der betreffenden Lenkergruppe gemäß erfolgen. Eine nicht korrekt erfolgte Montage kann sich negativ auf die Sicherheit und die Unversehrtheit des Fahrradfahrers auswirken.
Die SUPERFLY wird komplett mit Gabelschaft geliefert, welcher dem jeweiligen Typ (A-Head Set oder mit Gewinde) entsprechen und von seinen Maßen her für den Rahmen, auf den er gebaut werden soll, geeignet sein muß. Der Gabelschaft wird mit einem Übermaß auf die Gabelbrücke montiert; sein Austausch darf deshalb ausschließlich nur in einer unserer Kundendienststellen, die über die entsprechendenen Ausrüstungen verfügt, vorgenommen werden.

ACHTUNG: Eine nicht korrekt erfolgte Zusammenstellung des Gabelschafts an der Gabelbrücke kann den Verlust der Kontrolle über das Fahrrad zur Folge haben und demzufolge zu schweren Verletzungen des Fahrers führen.

Check the torque of the bolts fastening the stanchions to the crown and attaching the arch to the sliders. 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

To remove the fork legs from the crown, loosen the bolts (39, FIG. A), and remove the safety ring (1, FIG. A). For easier removal, insert a small screwdriver between the ring and its seat and then remove the complete fork legs.

WARNING: Be sure to install the fork legs safety rings when reassembling, so that the fork legs do not become separated from the crown even though the bolts have become loose.

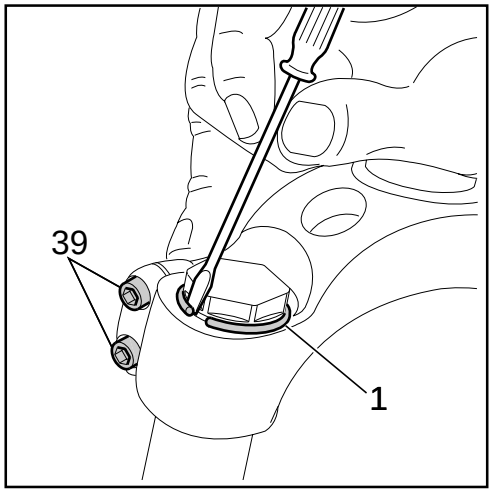
Controllate il serraggio delle viti di fissaggio dei tubi portanti sulla base di sterzo e quelle dell'archetto di irrigidimento sui foderi.
Determinate consultando la tabella sotto riportata la coppia di serraggio prescritta:

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

Se nell'installazione fosse necessario rimuovere gli steli dalla base di sterzo è necessario, dopo aver allentato le viti (39, FIG. A), rimuovere l'anello di sicurezza (1, FIG. A). Per facilitare l'operazione potete utilizzare un piccolo cacciavite inserito tra anello e sede. Sfilare poi gli steli completi.

ATTENZIONE: Durante il rimontaggio ricordate di installare sempre gli anelli di sicurezza degli steli in quanto, in caso di allentamento delle viti di fissaggio, sono in grado di garantire l'accoppiamento con la base di sterzo.

FIG. A



Contrôler le serrage des vis de fixation des plongeurs sur la base de direction et celles de l'arceau de raidissement sur les fourreaux.
Déterminer le couple de serrage approprié en consultant le tableau ci-dessous:

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

Si lors du montage il est nécessaire de retirer les tubes de fourche de la base, après avoir desserré les vis (39, FIG.A), il faut ôter le joint de sécurité (1, FIG.A). Pour faciliter l'opération vous pouvez vous aider d'un petit tournevis, inséré entre le joint et son logement. Sortir par la suite les fourreaux complets.

ATTENTION: pendant le remontage, rappelez-vous d'installer toujours les joints de sécurité des fourreaux complets, car, en cas de desserrage des vis de fixation, ils seront en mesure de garantir l'accouplement avec la base.

Den Anzug der Befestigungsschrauben der Tauchrohre auf der Gabelbrücke und den der Befestigungsschrauben des Verstärkungsbügels an den Gleitrohren überprüfen.
Das vorgeschriebene Anzugsmoment der unten angeführten Tabelle entnehmen.

Gewindedurchmesser	Anzugsmoment (Nm)
M4	4
M5	9
M6	11

Falls es sich beim Einbau als erforderlich erweisen sollte, die Gabelholme von der Gabelbrücke abnehmen zu müssen, ist es nach einem Lockern der Schrauben (39, ABB. A) erforderlich, den Drahtsprengring (1, ABB. A) zu entfernen. Um diesen Arbeitsgang zu erleichtern, können Sie sich mit einem kleinen Schraubenzieher helfen, den Sie zwischen den Ring und seinen Sitz einführen. Die Gabelholme komplett herausziehen.

ACHTUNG: Während des Wiederzusammenbaus dürfen Sie nicht vergessen, auch die Drahtsprengringe der Holme wieder mit einzubauen, da diese, falls sich die Befestigungsschrauben lockern sollten, die Verbindung mit der Gabelbrücke weiterhin gewährleisten.

ADJUSTMENTS

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

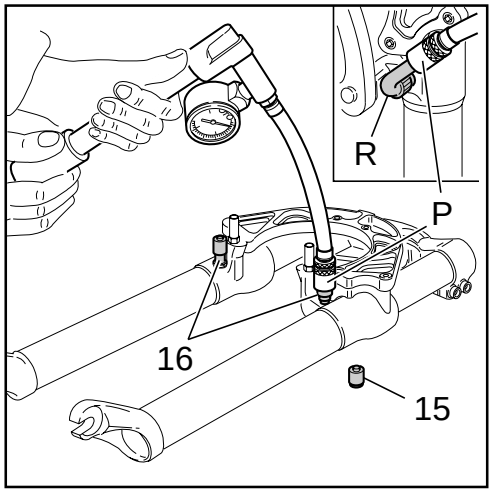
FORK LEG PRESSURIZATION (FIG. B)
Blow pressurized air through the valves (16) beside the brake support boss to set COMPRESSION damping. SUPERFLY is set at the factory to a standard value of 2.5 bar. To change the pressure value, remove the protection cap (15) and depressurize each leg with the closed end. To facilitate pressurization of the fork assembled to the bicycle, use the right-angle adapter (R) supplied with the fork. Fully tighten the pump connection (P) on valve (16) or on adapter (R) and pressurize until the required value is reached. Unscrew the adapter - if fitted - and refit the cap (15). This adjustment is essential in order to have the right SUPERFLY response for the rider's weight and riding style.

REGOLAZIONE

IMPORTANTE: registrate entrambi gli steli alla medesima taratura.

PRECARICO STELI AD ARIA (FIG. B)
Introducendo aria pressurizzata attraverso le valvole (16) poste a fianco del perno di supporto freno, potrete variare lo smorzamento delle forze generate nella fase di COMPRESSIONE. La SUPERFLY Vi è stata consegnata con valore di precarico standard corrispondente a 2,5 bar. Per modificare la pressione degli steli, rimuovete il tappo (15) di protezione, e con l'estremità chiusa dello stesso, scaricate la pressione presente in ogni stelo. Per agevolare l'operazione di gonfiaggio, con forcella montata sulla bicicletta, avvitate sulla valvola il raccordo ad angolo (R) fornito con la forcella. Avvitate a fondo sul raccordo (R), o direttamente sulla valvola (16), il raccordo (P) della pompa e gonfiate fino alla pressione desiderata. Svitate il raccordo e rimontate il tappo (15). Questa regolazione è fondamentale per adeguare la risposta della SUPERFLY alle sollecitazioni in funzione del vostro peso e dello stile di guida.

FIG. B



REGLAGE

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

PRECHARGE FOURREAUX COMPLETS AVEC DE L'AIR (FIG. B)
En introduisant de l'air pressurisé à travers les soupapes (16) situées à proximité du pivot du support frein, vous pouvez modifier l'amortissement des forces générées en phase de COMPRESSION. La SUPERFLY est livrée avec une valeur de précharge standard de 2,5 bars. Pour modifier la pression des fourreaux complets, enlever le bouchon de protection (15), et avec l'extrémité de celui-ci fermée, évacuer la pression présente dans chaque fourreau. Pour faciliter l'opération de gonflage, avec la fourche montée sur la bicyclette, visser sur la soupape la raccord à angle (R) fourni avec la fourche.
Visser à fond sur le raccord (R) ou directement sur la soupape (16), le raccord (P) de la pompe et gonfler jusqu'à l'obtention de la pression désirée. Dévisser le raccord et remonter le bouchon (15). Ce réglage est fondamental pour adapter la réponse de SUPERFLY aux sollicitations en fonction de votre poids et de votre style de conduite.

EINSTELLUNG

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

VORSPANNUNG DER GABELHOLME DURCH LUFTZUFUHR (ABB.B)
Durch den Einlaß von verdichter Luft über die Ventile (16), die seitlich am Bremshalteblozen angeordnet ist, können Sie die Dämpfung der in der EINFEDERUNGSPHASE entstehenden Kräfte ändern. Die SUPERFLY wurde Ihnen mit einer Standardvorspannung, die einem Wert von 2,5 bar entspricht, geliefert. Zur Änderung des in den Holmen enthaltenen Drucks, die Schutzkappe (15) entfernen und bei geschlossenem Endteil der Holme selbst den darin enthaltenen Druck ablassen. Zur Erleichterung der Aufpumparbeiten bei einer am Fahrrad montierten Gabel, den mit der Gabel gelieferten Winkelanschluß (R) an das Ventil anschrauben. Den Anschluß der Pumpe (P) vollständig am Anschlußteil (R) oder korrekt auf dem Ventil (16) anschrauben, dann auf den gewünschten Druck aufpumpen. Den Anschluß wieder lösen und die Schutzkappe (15) montieren. Diese Einstellung ist wesentlich im Hinblick auf das Verhalten der SUPERFLY in Abhängigkeit Ihres Gewichts und Ihres Fahrstils.

REBOUND ADJUSTMENT (FIG. C)

Each fork leg is equipped with an adjuster screw (19) for COMPRESSION and REBOUND damping. Turn the adjuster with the 2.5 mm Allen wrench supplied with the fork. When turned, the adjuster - integral with the inner pumping rod - will change the area in which fluid flows, thus determining the rate of compression & rebound damping. To adjust, always start from the minimum damping setting, i.e. with the screw fully turned clockwise.

IMPORTANT: do not force the adjuster (19) over its limit.

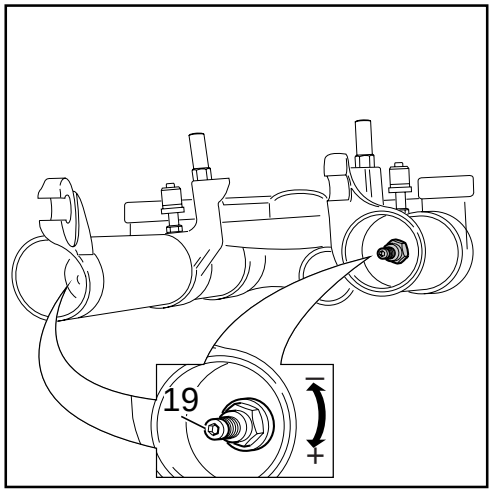
REGISTRAZIONE DEL RITORNO (FIG. C)

Ogni stelo è dotato di vite di registro (19) con la funzione di regolare lo smorzamento delle forze generate nella fase di RITORNO o ESTENSIONE degli steli. Utilizzate per la registrazione la chiave per esagoni interni da 2,5 mm, fornita con la forcella. Lo spostamento di detto registro, solidale all'asta interna del pompante, modifica l'area di passaggio del fluido, determinando lo smorzamento desiderato.

Partite sempre dalla posizione di minimo, corrispondente al fine corsa della vite in senso orario, per effettuare la registrazione.

IMPORTANTE: Non forzate oltre i finecorsa la vite di registro (19).

FIG. C



REGLAGE DE L'EXTENSION (FIG. C)

Chaque fourreau est équipé de vis de réglage (19), ayant la fonction de régler l'amortissement des forces engendrées en phase d'EXTENSION des fourreaux. Pour le réglage, utiliser la clè hexagonale de 2,5 mm, en dotation avec la fourche. Le déplacement de ce réglage, solidaire avec la tige située à l'intérieur de la tige amortisseur, modifie la surface de passage du fluide, en déterminant l'amortissement désiré. Partez toujours de la position minimale, correspondant à la butée de la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour effectuer le réglage.

IMPORTANT: ne pas forcer la vis de réglage (19) au delà des fins de course.

REGULIERUNG DES RÜCKLAUFS (ABB. C)

Jeder Gabelholm wurde mit einer Einstellschraube (19) versehen, welche die Funktion hat, die Dämpfung der in der RÜCKLAUF- oder AUSFEDERUNGSPHASE entstehenden Kräfte der Gabelholme zu dämpfen. Verwenden Sie für die Einstellung den mitgelieferten 2,5 mm-Inbusschlüssel. Das Verstellen dieser Einstellschraube, die fest am inneren Stab des Pumpelements liegt, führt zur Änderung des für den Flüssigkeitsdurchfluß bestimmten Bereichs und bestimmt so die gewünschte Dämpfung.

Beginnen Sie bei der Einstellung immer von der Mindestposition, die dem Endanschlag der Schraube, im Uhrzeigersinn gedreht, entspricht.

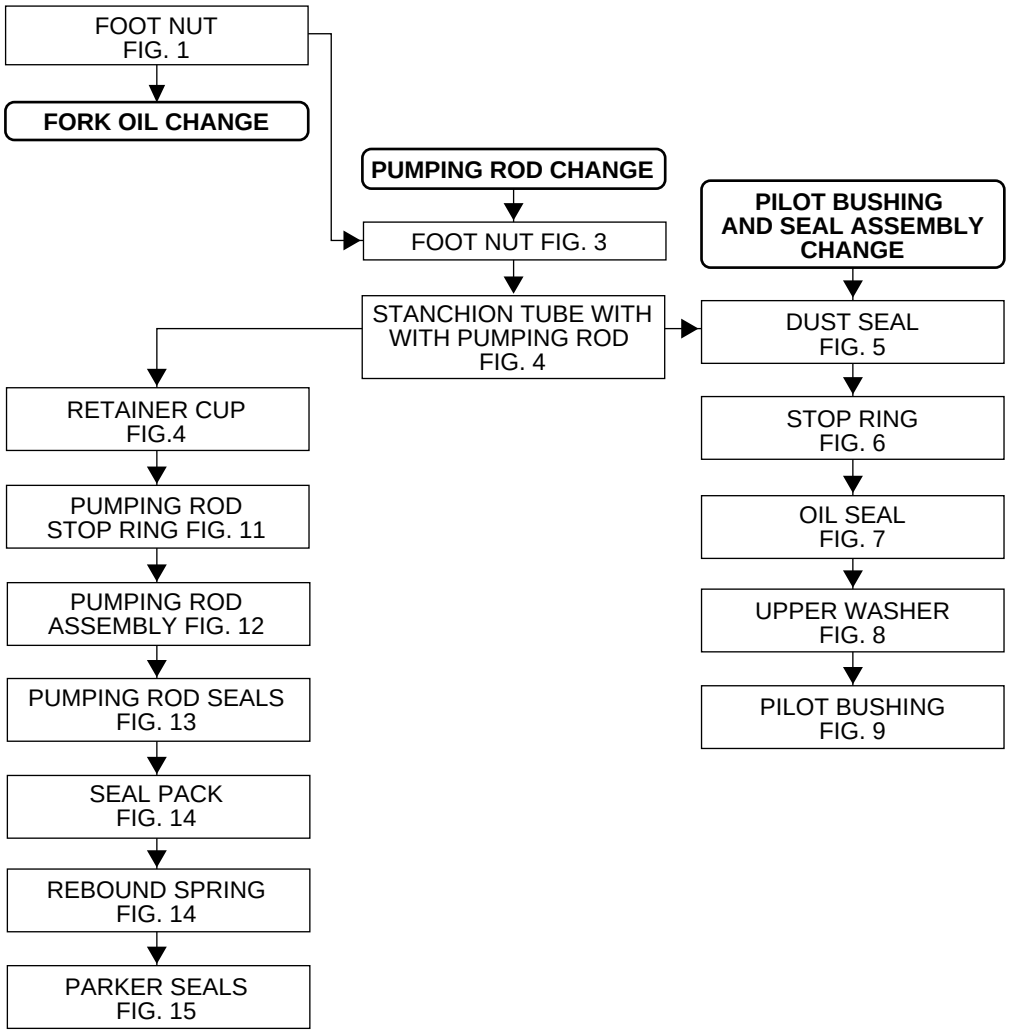
WICHTIG: Die Einstellschraube (19) nicht über den Endanschlag hinaus drehen.

DISASSEMBLY

GENERAL

– The reference numbers given in this section relate to the components shown in the fork exploded view on page 50.
– These operations refer to the fork legs having already been removed from the crown and disassembled from the brake arch.
– Before starting any operation, please read the diagram below. It shows the quickest procedure and the exact sequence in which it should be disassembled. 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

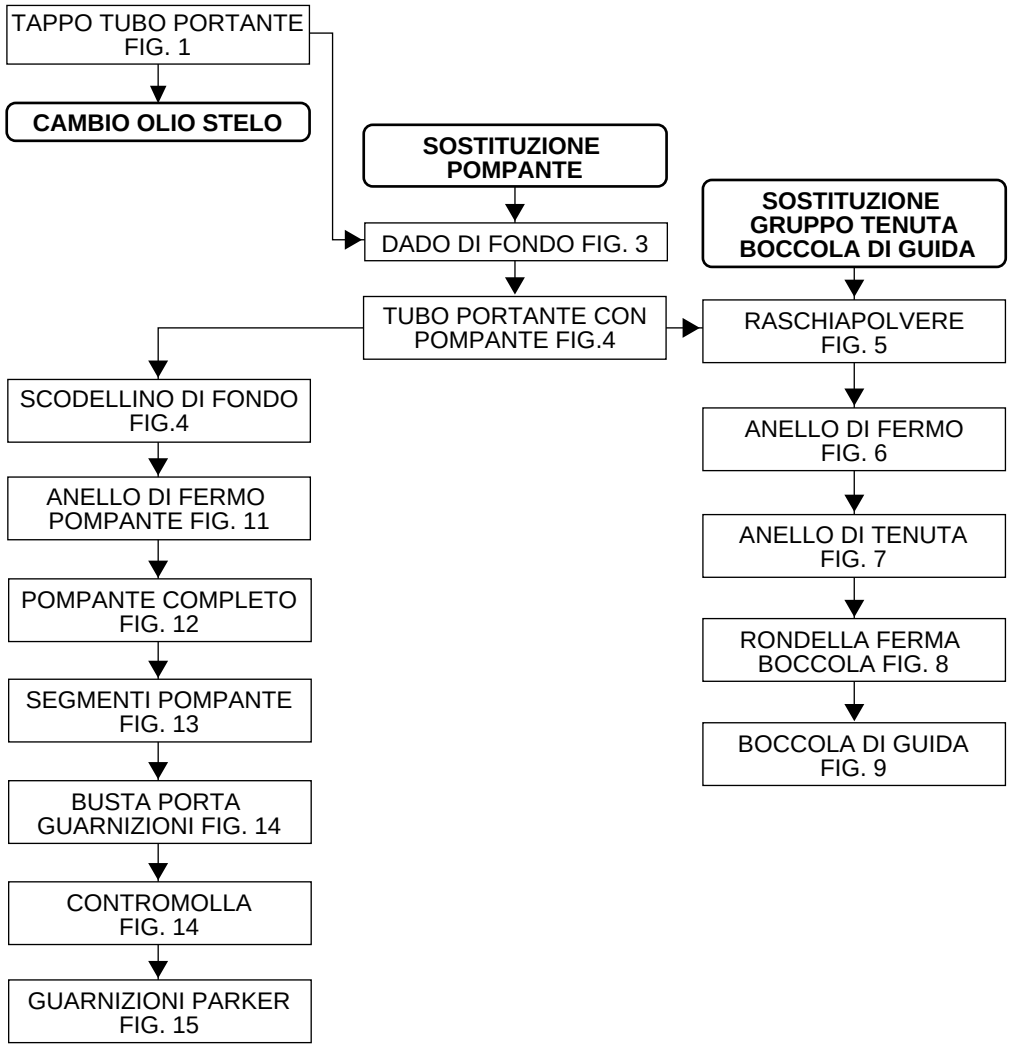


SCOMPOSIZIONE

NOTE GENERALI

– I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esploso forcella raffigurato a pagina 50.
– Le operazioni si riferiscono agli steli già sfilati dalla base di sterzo e separati dall'archetto di irrigidimento.
– Prima di iniziare le operazioni consultate lo schema sottoriportato che Vi indicherà la procedura più veloce e la corretta sequenza di smontaggio dei componenti per operare l'intervento necessario. Individuare il componente nello schema e seguire le freccie per conoscere le parti da rimuovere.

SCHEMA SEQUENZA SMONTAGGIO

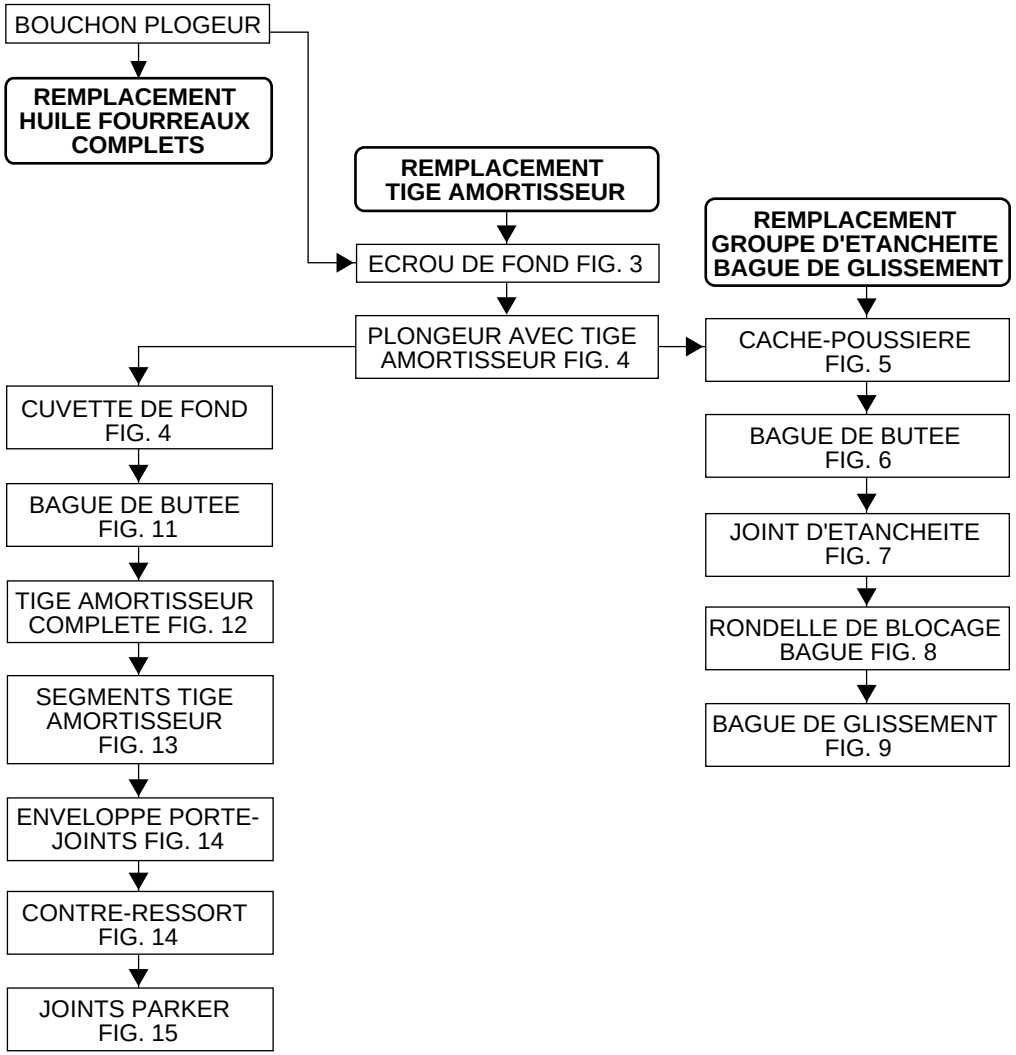


DECOMPOSITION

NOTES GENERALES

– Les numéros de référence de ce chapitre se rapportent aux composants du plan éclaté fourche illustré à la page 50.
– Les actions concernent les fourreaux complets déjà sortis de la base et séparés de l'arceau.
– Pour les opérations 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

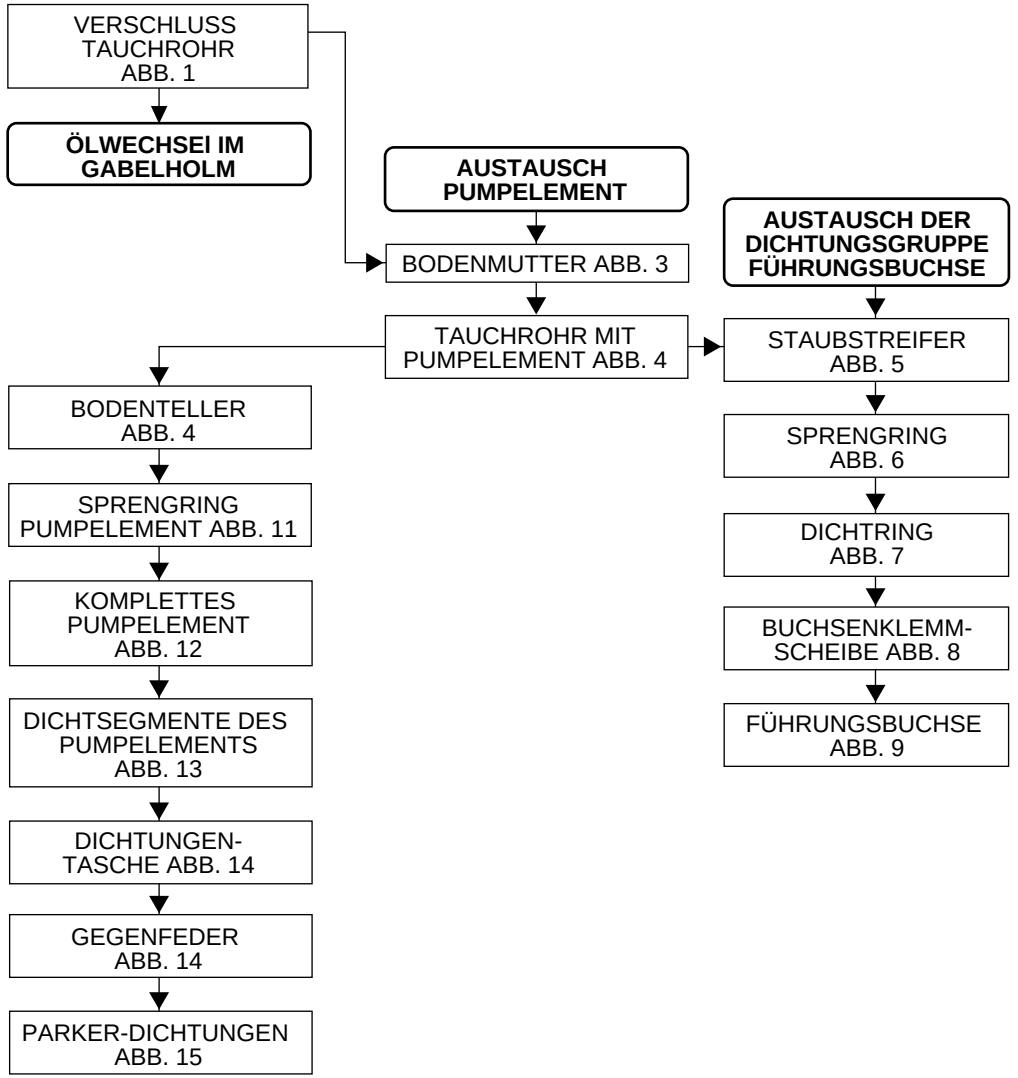


AUSBAU

ALLGEMEINE ANMERKUNGEN

– Die in diesem Kapitel angegebenen Bezugsnummern beziehen sich auf die Komponenten der auf der Seite 50 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 immer 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



STANCHION

FIG. 1
Discharge inner pressure of each fork leg (see page 22).
Place the stanchion tube in a vice making sure it is not damaged or dented in the process and unscrew the cap (2) with a 26 mm box wrench.
Remove the cap complete with O-ring (3) from the stanchion tube.

FIG. 2
Push the stanchion (4) into the slider (10-11) and let all the oil drain out from the fork leg.
Pump the stanchion several times to help oil drain off.

WARNING: Remember to always recycle any used oil.

To change the fork leg oil follow the procedure as described in section “REASSEMBLY” from FIG. 30 to FIG. 32

FIG. 3
Turn the slider over and hold it steady with your hands. Unscrew the foot nut (18) with a 10 mm socket wrench. Should this operation be difficult, counteract by inserting an 8 mm Allen wrench from the stanchion top (4). Insert the wrench end into the pumping rod hex. hole (30) so that the pumping rod cannot turn.

SMONTAGGIO TUBO PORTANTE

FIG. 1
Scaricate la pressione interna ad ogni stelo (vedi pag. 22)
Bloccate il tubo portante in morsa avendo cura di non rovinarlo o schiacciarlo e con una chiave poligonale da 26 mm svitate il tappo (2).
Sfilate il tappo completo di anello OR (3) dal tubo portante.

FIG. 2
Spingete il tubo portante (4) dentro al fodero (10-11) e svuotate lo stelo dall'olio contenuto.
Per facilitare l'evacuazione effettuate qualche corsa con il tubo portante.

ATTENZIONE: Non disperdete l'olio esausto nell'ambiente.

Per eseguire il cambio olio seguite la procedura descritta dalla FIG. 30 alla FIG. 32 del “RIMONTAGGIO”.

FIG. 3
Capovolgete lo stelo mantenetelo fermo con le mani. Con chiave a bussola di 10 mm svitate il dado (18) di fondo.Se l'operazione risulta difficoltosa per la rotazione del pompante interno, è necessario introdurre una chiave per esagoni interni da 8 mm dalla sommità del tubo portante (4), per contrastare l'operazione. Inserite l'estremità della chiave nel foro esagonale sull'estremità del pompante (30), impedendo in questo modo al pompante di ruotare.

FIG. 1

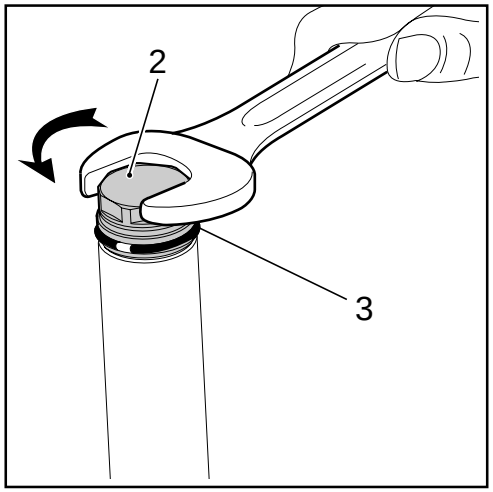
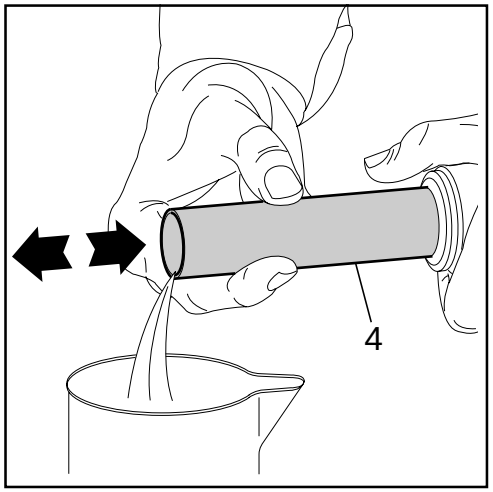


FIG. 2



REMPLACEMENT DU PLONGEUR

FIG. 1
Evacuer la pression à l’intérieur de chaque fourreau (voir page 22).
Bloquer le plongeur dans un étau en prenant soin de ne pas l’endommager ni de l’écraser et, à l’aide d’une clé Allen de 26 mm, dévisser le bouchon.
Enlever le bouchon avec le joint torique (3) du plongeur.

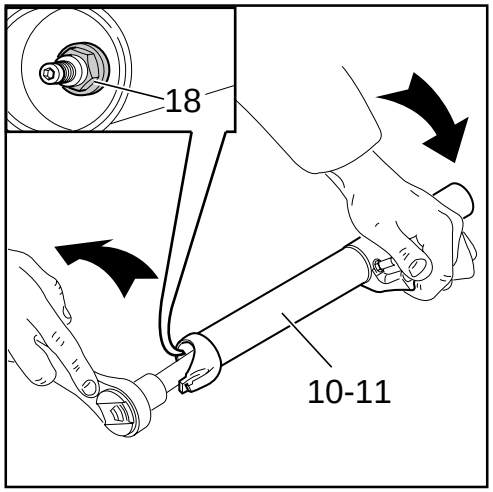
FIG. 2
Pousser le plongeur (4) dans le fourreau (10-11) et vider le fourreau complet de l’huile présente.
Pour faciliter la vidange, effectuer quelques courses avec le plongeur.

IMPORTANT: ne pas déverser l’huile usagée dans l’environnement.

Pour effectuer le remplacement d’huile, suivre la procédure décrite de FIG. 30 à la FIG. 32 du chapitre “RECOMPOSITION”.

FIG. 3
Renverser le fourreau complet en le maintenant immobile avec les mains. A l’aide d’une clé à douille de 10 mm desserrer l’écrou (18) de fond. Si l’opération est difficile à cause de la rotation de la tige amortisseur interne, il est nécessaire d’introduire une clé hexagonale de 8 mm au sommet du plongeur (4) pour faciliter l’opération. Introduire l’extrêmité de la tige amortisseur (30) en empêchant ainsi la tige amortisseur de tourner.

FIG. 3



AUSBAU DES TACHROHRS

ABB. 1
Den sich im Inneren jedes Holms befindlichen Druck ablassen (siehe S. 22)
Das Tauchrohr in einen Schraubstock klemmen, dabei darauf achten, daß es nicht beschädigt oder gequetscht werden kann, dann unter Anwendung eines 26 mm-Ringschlüssels den Verschluß (2) lösen.
Den Verschluß gemeinsam mit seinem O-Ring (3) vom Tauchrohr nehmen.

ABB. 2
Das Tauchrohr (4) in das Gleitrohr (10-11) einschieben, dann das Öl aus dem Gabelholm abgiessen.
Um das vollständige Abgiessen zu erleichtern, das Tauchrohr mehrmals auf und nieder pumpen.

ACHTUNG: Das verbrauchte Öl entsprechend entsorgen.

Für den Ölwechsel müssen Sie die anhand der ABBILDUNDEN 30 bis 32 des Kapitels “WIEDERZUSAMMENBAUS” beschriebene Verfahrensweise befolgen.

ABB. 3
Den Gabelholm umdrehen und festhalten. Unter Anwendung eines 10 mm-Inbusschlüssels die Bodenmutter (18) lösen. Sollte sich dieser Arbeitsgangs aufgrund der Drehung des innenliegenden Pumpelements als unständlich erweisen, muß man vom Scheitel des Tauchrohrs (4) her einen 8 mm-Inbusschlüssel einführen und damit gegenwirken. Fügen Sie dann das Schlüsselende in die Sechskantbohrung oben am Pumpelement (30) ein und hindern Sie somit die Drehung des Pumpelements selbst.

FIG. 4
Pull the stanchion tube (4) complete with pumping rod (10-11) out of the slider.

PILOT BUSHING AND SEAL ASSEMBLY
FIG. 5
Remove the dust seal (5) from the slider top (10-11).

FIG. 6
Remove the stop ring (6) from the slider by placing the screwdriver bit in one of the three openings on the stop ring and carefully lifting the ring out of place.

⚠ **IMPORTANT:** make sure not to damage the slider seat when removing the stop ring.

FIG. 7
Fit the slider protector (A) onto the slider and remove the oil seal (7) with the help of a large slot screwdriver.

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

FIG. 4
Sfilate completamente il tubo portante (4) completo di pompante dal fodero (10-11).

SMONTAGGIO GRUPPO DI TENUTA E BOCCOLA DI GUIDA
FIG. 5
Rimuovete il raschiapolvere (5) dalla sommità del fodero (10-11).

FIG. 6
Inserite la punta del cacciavite tra sede e anello di fermo (6), 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 (7) 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

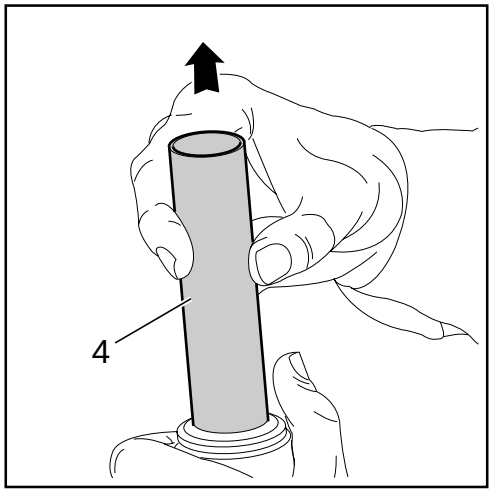


FIG. 5

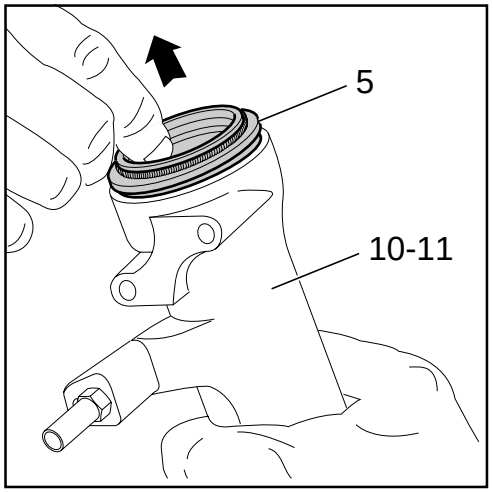


FIG.4
Oter complètement le plongeur complet de tige amortisseur (10-11)

REMPLACEMENT GROUPE D'ETANCHEITE ET BAGUE DE GLISSEMENT
FIG. 5
Enlever le cache-poussière (5) du haut du fourreau (10-11).

FIG. 6
Insérer la pointe d'un tournevis entre le logement et la bague de butée (6), 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 pendant l'extraction de la bague de butée.

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

⚠ **IMPORTANT:** prendre garde de ne pas abîmer le logement intérieur du fourreau pendant l'extraction du joint d'étanchéité. Les joints d'étanchéité enlevés ne sont plus à réutiliser.

ABB.4
Ziehen Sie nun das Tauchrohr (4) gemeinsam mit dem Pumpelement (4) aus dem Gleitrohr (10-11) herausziehen.

AUSBAU DER DICHTUNGSGRUPPE UND DER FÜHRUNGSBUCHSE
ABB. 5
Den Staubstreifer (5) vom Scheitel des Gleitrohrs (10-11) abnehmen.

ABB. 6
Die Spitze eines Schraubenziehers zwischen den Sprengring (6) und dessen Sitz einfügen, d.h. in einen der drei daran vorgesehenen Schlitze, dann den Ring aus dem Gleitrohr herausnehmen.

⚠ **WICHTIG:** Achten Sie darauf, daß Sie während des Herausziehens des Sprengrings dessen Sitz im Gleitrohr nicht beschädigen.

ABB. 7
Legen Sie nun den entsprechenden Schutz (A) auf das Gleitrohr und nehmen Sie den Dichtring (7) unter Anwendung eines breiten Schraubenziehers 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. 6

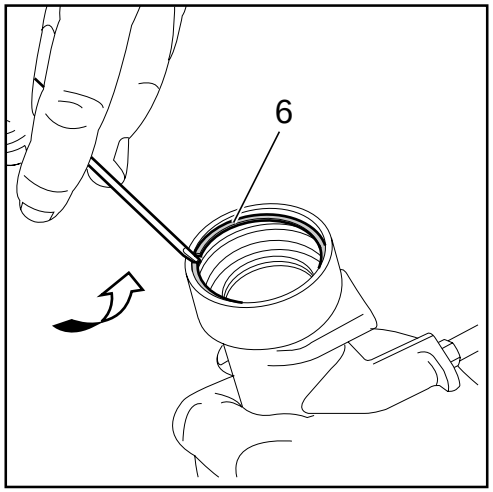


FIG. 7

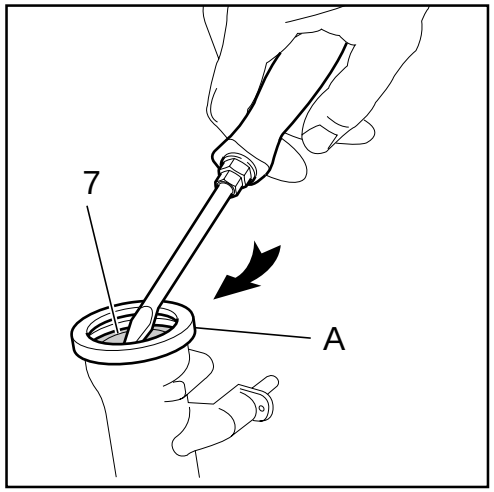


FIG. 8
Remove the upper washer (8) from the slider.

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

FIG. 10
Pull out the retainer cup (20) complete with O-ring (21) from the pumping rod (30) top.
Make sure the adjuster (19) is properly tightened on the inner rod top (34). If not, unscrew the adjuster and spread a medium-strong glue to avoid it gets loose during use.

FIG. 11
Remove the stop ring (22) from the stanchion tube bottom (4) with bit pincers.

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

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

FIG. 10
Sfilate dall'estremità del pompante (30) lo scodellino di fondo (20) con anello OR (21) di tenuta.
Verificate che la vite di registro (19) sia ben serrata sull'estremità dell'asta interna (34). In caso contrario svitatela e applicate un bloccante medio per evitare che si allenti durante l'utilizzo.

FIG. 11
Rimuovete con un paio di pinze a punta piegata l'anello di fermo (22) dal fondo del tubo portante (4).

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

FIG. 9
Introduire la pointe d'un petit tournevis dans la fente du rebord supérieur de la bague de glissement (9) et l'enlever doucement. Ensuite sortir la bague de l'intérieur du fourreau et effectuer les remplacements nécessaires.

FIG. 10
Oter la cuvette de fond (20) avec le joint torique d'étanchéité (21) de l'extrémité de la tige amortisseur (30).
Vérifeir que la vis de réglage (19) soit bien serrée sur l'extrémité du tube de fourche interne (34). Dans le cas contraire, le dévisser et appliquer un système de blocage moyen pour éviter qu'il ne se desserre pas durant l'utilisation.

FIG. 11
A l'aide de pinces à pointe pliée, enlever la bague de butée (22) du fond du plongeur (4).

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

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

ABB. 10
Die Bodentellerhülse (20) gemeinsam mit O-Ring (21) vom Scheitel des Pumpelements (30) abnehmen. Überprüfen, daß die Einstellschraube (19) am Scheitel des inneren Stabs (34) gut festgezogen ist. Ist dies nicht der Fall, die Schraube abnehmen und einen mittelstarken Kleber auftragen; so kann verhindert werden, daß sich die Schraube während des Gebrauchs lockert.

ABB. 11
Unter Anwendung einer Zange mit umgebogener Spitze den Sprengring (22) aus dem Tauchrohrboden (4) herausnehmen.

FIG. 8

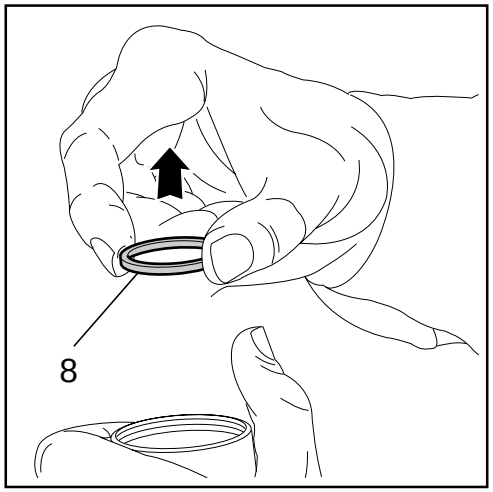


FIG. 9

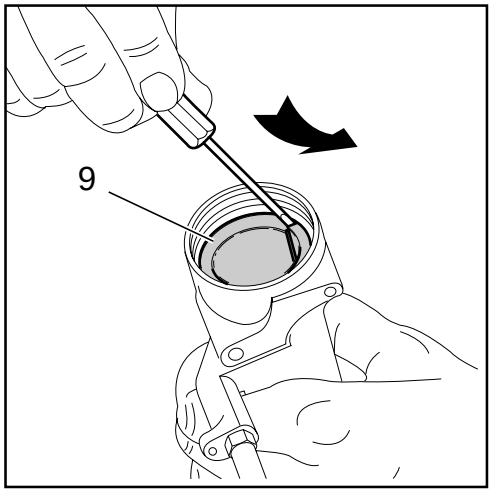


FIG. 10

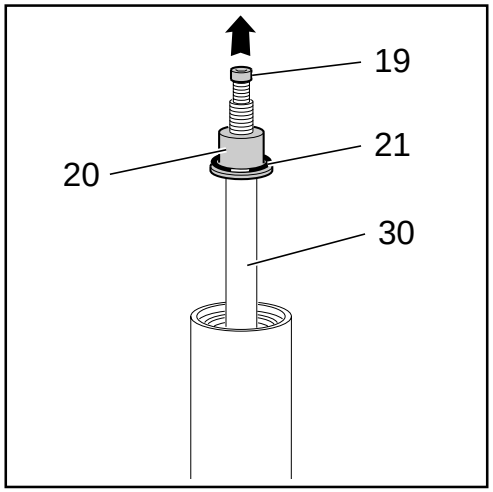


FIG. 11

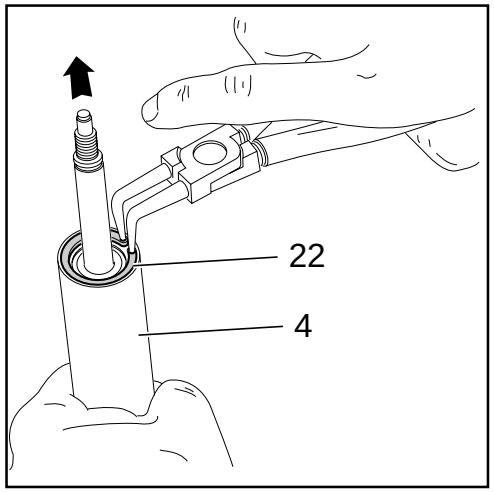


FIG. 12
Push with a rubber drift –inserted from the stanchion top- and remove the pumping rod (30) with rebound spring (29). Remove the O-ring (31) at the pumping rod bottom (30).

FIG. 13
Two seal rings are fitted on the pumping rod. The upper ring (33) is thicker and has fitting joints, whereas the lower ring (32) is slimmer and should be in good conditions for proper fork operation.

PARKER SEAL DISASSEMBLY

IMPORTANT: perform this operation only in case of fork complete overhauling or improper operation.

FIG. 14
Remove the lower washer (27).
Use a proper driver (C) screwed on the pumping rod thread so not to damage seal pack (24).
Pull out the seal pack (24) complete with seals, upper washer (27) and rebound spring (29) from the pumping rod.

FIG. 12
Spingendo con un tampone di gomma, inserito dalla sommità del tubo portante, estraete il pompante (30) con contromolla (29). Rimuovete l'anello OR (31) posto all'estremità inferiore del pompante (30).

FIG. 13
Sull'estremità del pompante (30) sono posizionati due segmenti di tenuta. Il segmento superiore (33) è di spessore maggiore e ha le estremità ad incastro, quello inferiore (32) è di spessore minore ed è molto importante che risulti in buone condizioni per il funzionamento ottimale della forcella.

SMONTAGGIO GUARNIZIONI PARKER

IMPORTANTE: Questa operazione è necessaria solo in caso di revisione completa o di malfunzionamento della forcella.

FIG. 14
Rimuovete la rondella (27) inferiore.
Per evitare di rovinare le guarnizioni della busta (24), è necessario utilizzare l'apposito introduttore (C) avvitato sull'estremità filettata del pompante.
Sfilate dal pompante la busta (24) completa di guarnizioni, la rondella (27) superiore e la contromolla (29).

FIG. 12
En poussant avec un tampon en caoutchouc, introduit au sommet du plongeur, extraire la tige amortisseur (30) avec contre-ressort (29).
Enlever le joint torique (31) situé à l'extrémité inférieure de la tige amortisseur (30).

FIG. 13
Sur l'extrémité de la tige amortisseur (30) se trouvent deux segments d'étanchéité. Le segment supérieur (33) a une épaisseur supérieure et ses extrémités sont à encastrement. Le segment inférieur (32) a une épaisseur moindre et il est particulièrement important qu'il soit intact afin de garantir le fonctionnement optimal de la fourche.

REMPLACEMENT JOINTS PARKER

IMPORTANT: cette opération est nécessaire uniquement en cas de révision complète et de mauvais fonctionnement de la fourche.

FIG. 14
Envlever la rondelle inférieure (27).
Pour éviter d'endommager les joints de l'enveloppe (24), il est nécessaire d'utiliser le dispositif d'introduction approprié (C) vissé sur l'extrêmité filetée de la tige amortisseur.
Enlever l'enveloppe (24) ainsi que les joints de la tige amortisseur, la rondelle (27) supérieure et le contre-ressort (29).

ABB. 12
Mit einem Gummistopfen, den man am Scheitel des Tauchrohrs einführt, das Pumpelement (30) mit Gegenfeder (29) herausziehen. Den am unteren Ende des Pumpelements (30) angeordneten O-Ring (31) entfernen.

ABB. 13
Am Scheitel des Pumpelements (30) befinden sich zwei Dichtsegmente. Der obere Ring (33) ist stärker und weist an seinen Enden Einrastvertiefungen auf, der untere Ring (32) ist dünner und es ist hier besonders wichtig, daß er sich im Hinblick auf eine optimale Funktion der Gabel immer in einem gutem Zustand befindet.

AUSBAU DER PARKER-DICHTUNGEN

WICHTIG: Diese Arbeitsmaßnahme ist nur im Fall einer kompletten Überholung oder bei Funktionsstörungen der Gabel erforderlich.

ABB. 14
Die untere Zwischenlegscheibe (27) entfernen.
Um eine Beschädigung der Dichtungenhülse (24) zu verhindern, müssen Sie ein entsprechendes Einführwerkzeug (C) verwenden, welches auf den Gewindeteile des Pumpelements aufgeschraubt werden muß. Die Dichtungenhülse (24) gemeinsam mit ihren Dichtungen, der oberen Zwischenlegscheibe (27) und der Gegenfeder (29) herausziehen.

FIG. 12

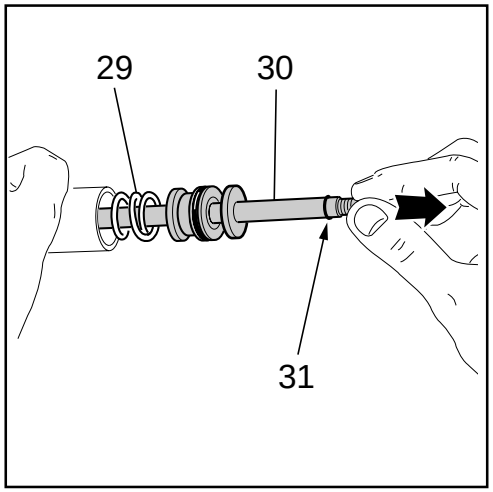


FIG. 13

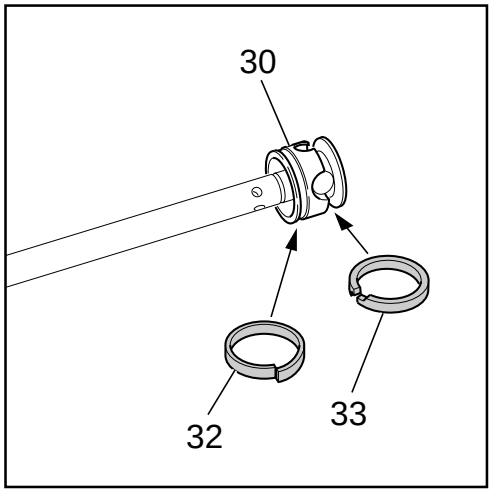


FIG. 14

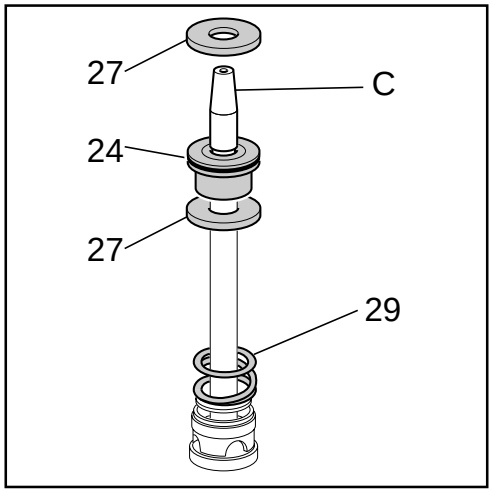


FIG. 15
Remove the upper and lower Parker seals (25) from the seal pack (24) with a small screwdriver.

IMPORTANT: once removed, Parker seals should not be used again.

AIR VALVE DISASSEMBLY
FIG. 16
In case of pressure drops, remove the air valve (16) and its OR (17) using an 8 mm Allen wrench.

IMPORTANT: if the air valve is disassembled with the fork leg still assembled, keep the leg vertical so as to avoid any oil leakage.

When reassembling, slightly lubricate the OR (17) and screw the air valve (16) until it stops without forcing.

FIG. 15
Con un piccolo cacciavite rimuovete, dall'interno della busta (24) porta guarnizioni, l'anello Parker (25) superiore e quello inferiore.

IMPORTANTE: Gli anelli Parker rimossi non devono essere più installati.

SMONTAGGIO VALVOLA ARIA
FIG. 16
In caso di perdite di pressione è necessario rimuovere la valvola ad aria (16) e relativa guarnizione OR (17) utilizzando una chiave esagonale da 8 mm.

IMPORTANTE: Se l'operazione di smontaggio della valvola ad aria viene fatta con stelo montato, è necessario tenerlo in posizione verticale per evitare perdite di olio.

Nel rimontaggio lubrificate leggermente la guarnizione OR (17) ed avvitate la valvola ad aria (16) fino a battuta; bloccate senza forzare eccessivamente.

FIG. 15

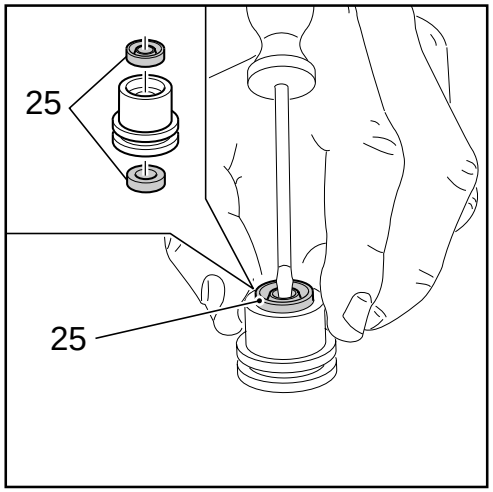


FIG. 16

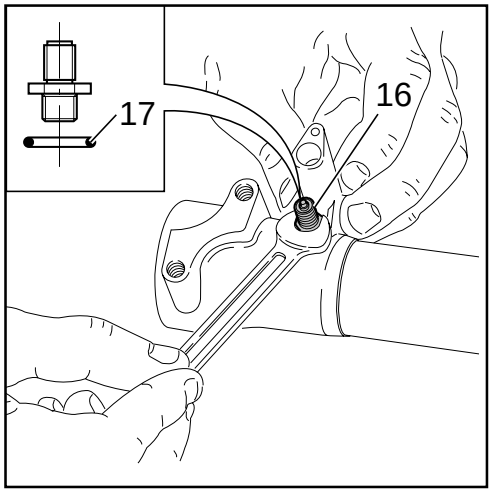


FIG. 15
A l'aide d'un petit tournevis, enlever de l'intérieur de l'enveloppe (24) porte-joints, le joint Parker (25) supérieur ainsi que le joint inférieur.

IMPORTANT: une fois enlevés, les joints Parker ne doivent plus être réutilisés.

DEMONTAGE SOUPAPE AIR
FIG. 16
En cas de perte de pression, il est nécessaire d'enlever la soupape air (16) ainsi que le joint torique correspondant (17) en utilisant une clé hexagonale de 8 mm.

IMPORTANT: si l'opération de démontage de la soupape air effectuée lorsque le fourreau complet est monté, il est nécessaire de le tenir en position verticale afin d'éviter les fuites d'huile.

Au cours du remontage, lubrifier légèrement le joint torique (17) et visser la soupape air (16) en butée; bloquer sans forcer excessivement.

ABB. 15
Unter Anwendung eines kleinen Schraubenzieher den oberen und den unteren Parker-Ring (25) aus der Dichtungenhülse (24) entfernen.

WICHTIG: Die abgenommen Parker-Ringe dürfen nicht mehr verwendet werden.

AUSBAU DES LUFTVENTILS
ABB. 16
Sollte es zu Druckverlusten kommen, muß unter Anwendung eines 8 mm-Sechskantschlüssels das Luftventil (16) und die entsprechende OR-Dichtung (17) entfernt werden.

WICHTIG: Wird der Ausbau des Luftventils an einem noch montierten Gabelholm vorgenommen, muß man, um Ölverluste vermeiden zu können, diesen in senkrechter Position halten.

Bei erneuten Zusammenbau die OR-Dichtungen (17) leicht einschmieren und das Luftventil (16) bis auf Anschlag, jedoch ohne übermässigen Kraftaufwand, anziehen.

REASSEMBLY

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

PILOT BUSHING AND SEAL ASSEMBLY
FIG. 17
Check that no dirt or debris is between slider and bushing. Insert the pilot bushing (9) into place so that it adheres to the slider.

FIG. 18
Fit the upper washer (8) into the slider so that it touches the pilot bushing.

FIG. 19
Lubricate the oil seal (7) and place it onto the seal press (B) with the hollow side toward the slider. Press the oil seal into place until it touches the lower washer by using the above seal press.

FIG. 20
Insert the stop ring (6) making sure it is properly seated in 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. 17
Verificate che non visiano bave e corpi estranei tra boccola e fodero ed installate la boccola di guida (9) nel fodero facendola aderire alle pareti.

FIG. 18
Introducete nel fodero la rondella (8) ferma boccola e portatela a contatto con la boccola di guida.

FIG. 19
Lubrificate l'anello di tenuta (7) 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. 20
Installate l'anello di fermo (6) verificando che risulti inserito nella relativa sede del fodero.

FIG. 17

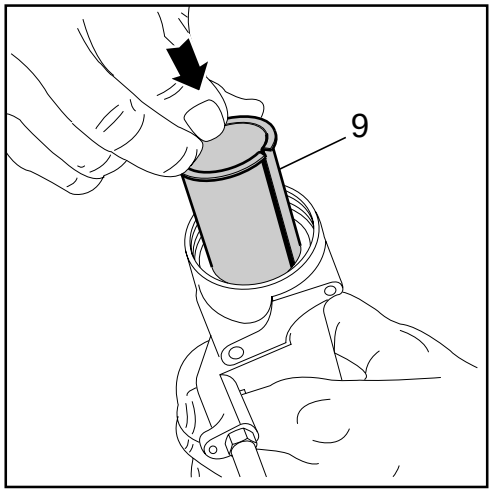
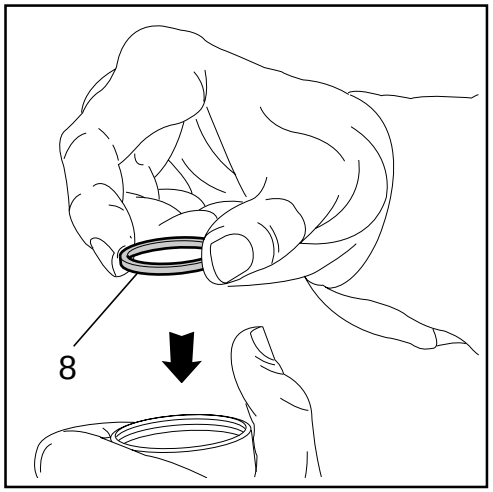


FIG. 18



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 DE LA BAGUE DE GLISSEMENT ET GROUPE D'ETANCHEITE
FIG. 17
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 (9) dans le fourreau, en la faisant adhérer aux parois.

FIG. 18
Introduire la rondelle (8) de blocage bague dans le fourreau et l'amener au contact de la bague de glissement.

FIG. 19
Graisser le joint d'étanchéité (7) et le monter sur le tampon (B) avec la face creuse tournée vers le fourreau. Amener le joint d'étanchéité en appui sur la rondelle de blocage bague à l'aide du tampon ci-dessus mentionné.

FIG. 20
Monter la bague de butée (6) en vérifiant qu'elle 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. 17
Überprüfen, ob auch keine Rillen oder Fremdkörper zwischen der Buchse und dem Gleitrohr zu erkennen sind, dann die Führungsbuchse (9) in das Gleitrohr einbauen, die dabei an den Wänden zur Anlage kommen muß.

ABB. 18
Den Buchsenfeststellring (8) in das Gleitrohr einlegen und mit der Führungsbuchse auf Kontakt bringen.

ABB. 19
Den Dichtring (7) schmieren und, mit der hohlen Seite zum Gleitrohr gerichtet, auf den Stopfen (B) legen. Nun unter Anwendung des bereits genannten Stopfens den Dichtring am Buchsenfeststellring auf Anschlag bringen.

ABB. 20
Den Sprengring (6) einbauen und überprüfen, ob er korrekt in seinem Sitz am Gleitrohr einrastet.

FIG. 19

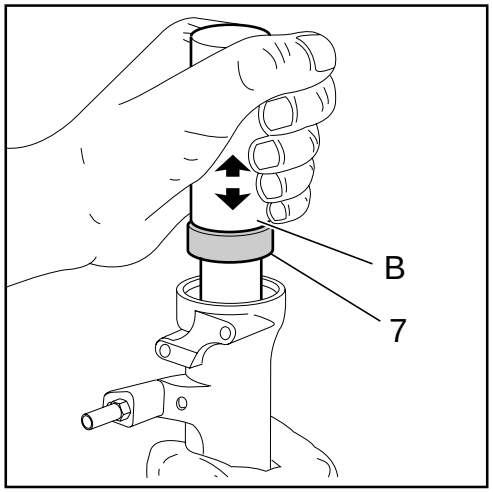


FIG. 20

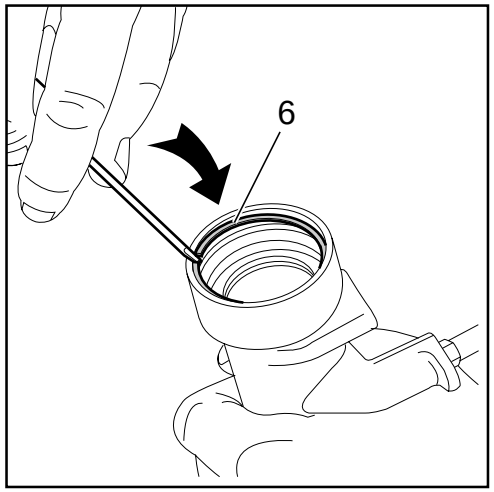


FIG. 21
Lubricate the dust seal (5) and insert it into the top of the slider.

PUMPING ROD
FIG. 22
Fit the lower (32) and upper (33) rings on the pumping rod (30).
Insert the pumping rod into the bottom of the stanchion, ring side first. Push it into the stanchion, pressing the rings with your fingers.

SEAL PACK
FIG.23
Insert the lower Parker seal (25) with the hollow side downward into the pack (24) from the OR seat side. Fit the upper Parker seal (25) with the hollow side upward.
Fit the OR (23) duly greased in the pack outer seat.

FIG. 24
Screw the driver (C) on the pumping rod.
Insert the rebound spring (29), the upper washer (27) and the seal pack (24) with the OR (23) side toward the inside.

FIG. 21
Lubrificate il raschiapolvere (5) ed introducetelo sulla sommità del fodero.

RIMONTAGGIO POMPANTE
FIG. 22
Montate i segmenti inferiore (32) e superiore (33) sull'estremità del pompante (30).
Inserite il pompante, dal lato con segmenti, nella parte inferiore del tubo portante.
Spingetelo dentro al tubo, comprimendo i segmenti con le dita.

RIMONTAGGIO BUSTA PORTA GUARNIZIONI
FIG. 23
Inserite nella busta (24), dal lato con sede per l'OR, l'anello Parker (25) inferiore con il lato cavo rivolto verso il basso. Installate l'altro anello Parker (25) superiore con il lato cavo rivolto verso l'alto. Installate la guarnizione OR (23), opportunamente ingrassata, nella sede esterna della busta.

FIG. 24
Avvitate sull'estremità del pompante l'apposito introduttore (C).
Inserite la contromolla (29), la rondella superiore (27) e la busta (24) porta guarnizioni con il lato provvisto di OR (23) rivolto verso l'esterno.

FIG. 21

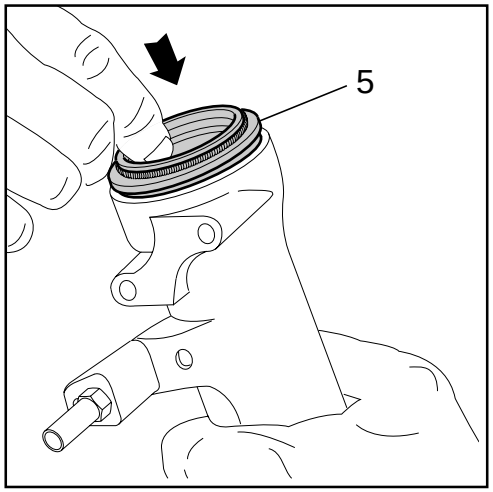


FIG. 22

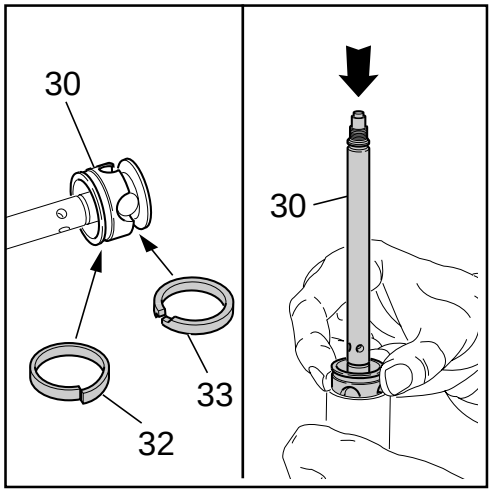


FIG. 21
Graisser le cache-poussière (5) et l'introduire du haut du fourreau.

REMONTAGE TIGE AMMORTISEUR
FIG. 22
Monter les segments inférieur (32) et supérieur (33) sur l'extrêmité de la tige amortisseur (30).
Introduire la tige amortisseur du côté avec segments, dans le partie inférieure du plongeur.
Le pousser dans le tube en comprimant les segments avec les doigts.

REMONTAGE ENVELOPPE PORTE-JOINTS
FIG. 23
Introduire dans l'enveloppe (24), du côté avec logement pour le joint torique, le joint Parker (25) inférieur avec le côté creux tourné vers le bas. Installer le joint Parker (25) supérieur avec le côté creux tourné vers le haut. Installer le joint torique (23), après l'avoir graissé, dans le logement externe de l'enveloppe.

FIG. 24
Visser le dispositif d'introduction approprié (C) sur l'extrêmité de la tige amortisseur.
Introduire le contre-ressort (29), la rondelle supérieure (27) et l'enveloppe (24) porte-joints avec le côté sans joint torique (23) tourné vers l'extérieur.

ABB. 21
Den Staubstreifer (5) schmieren und auf den Gleitrohrscheitel einführen.

WIEDEREINBAU DES PUMPELEMENTS
Abb. 22
Die unteren (32) und die unteren (33) Dichtsegmente am Scheitel des Pumpelements (30) montieren.
Das Pumpelement mit der Seite der Dichtsegmente in den unteren Teil des Tauchrohrs einführen.
Während des Einschiebens die Verdichtungsringe mit den Fingern zusammendrücken.

WIEDEREINBAU DER DICHTUNGENHÜLSE
ABB. 23
Den unteren Parker-Ring (25) mit der hohlen Seite nach unten gerichtet, von der für den O-Ring vorgesehenen Seite aus, auf die Hülse (24) bringen. Den oberen Parker-Ring (25) mit der hohlen Seite nach oben gerichtet, einbauen. Die entsprechende gefettete OR-Dichtung (23) in den äußeren Sitz an der Hülse einführen.

ABB. 24
Das entsprechende Einführwerkzeug (C) am Scheitel des Pumpelements anschrauben.
Die Gegenfeder (29), die obere Zwischenlegscheibe (27) und die Dichtungenhülse (24), mit der mit OR-Ring (23) ausgestatteten Seite nach außen gerichtet, einführen.

FIG. 23

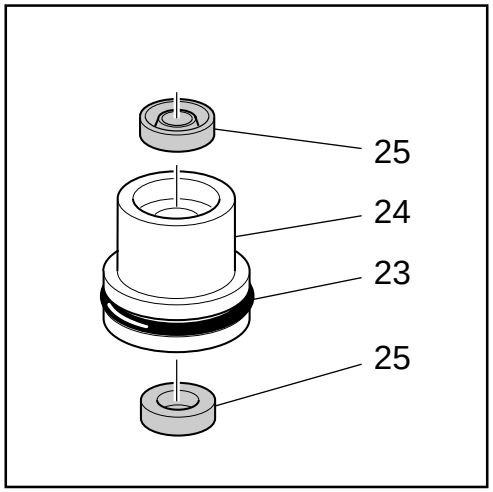


FIG. 24

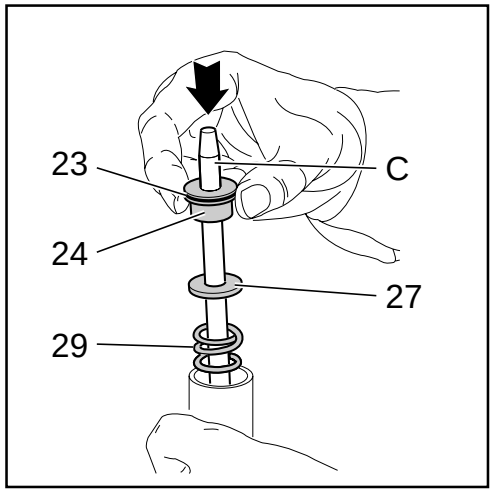


FIG. 25
Push the seal pack all the way into the stanchion and fit the lower washer (27).
Fit the outer stop ring (22).
Make sure it is completely seated into the stanchion (4).

FIG. 26
Fit the OR (31) duly greased in its seat in the pumping rod (30). Remove the driver (C) and fit the retainer cup (20) and the OR (21) duly greased.

STANCHION TUBE
FIG. 27
Pull the pumping rod fully out of the stanchion.
Insert the stanchion tube (4) gently into the dust seal. Rotate the stanchion tube while inserting it into the seal to facilitate installation and reduce the chance of damaging the seals. Push the stanchion into the slider until the rod end comes out from the slider hole.

FIG. 25
Spingete la busta fino in battuta dentro al tubo portante ed installate la rondella inferiore (27).
Installate l'anello di fermo (22) esterno.
Verificate che risulti completamente inserito nella sede del tubo portante (4).

FIG. 26
Inserite nell'apposita sede dell'asta del pompante (30) la guarnizione OR (31), opportunamente ingrassata. Rimuovete l'interruttore (C) e montate lo scodellino di fondo (20) e la guarnizione OR (21) opportunamente ingrassata.

RIMONTAGGIO TUBO PORTANTE
FIG. 27
Sfilate, per quanto possibile, l'asta del pompante dal tubo portante.
Introducete delicatamente il tubo portante (4) nel raschiapolvere. Per agevolare l'operazione di inserimento ed evitare di danneggiare le tenute, ruotatelo su se stesso.
Spingete il tubo portante nel fodero fino al punto in cui è possibile vedere l'estremità dell'asta del pompante sporgere dal foro sul fondo del fodero.

FIG. 25
Pousser l'enveloppe jusqu'en butée dans le plongeur et installer la rondelle inférieure (27).
Installer la bague de butée (22) extérieure.
Vérifier qu'elle soit complètement introduite dans le logement du plongeur (4).

FIG. 26
Introduire dans le logement approprié de la tige de amortisseur (30) le joint torique (31), après l'avoir graissé.
Enlever l'interrupteur (C) et monter la cuvette de fond (20) et le joint torique (21), après l'avoir graissé.

REMONTAGE PLONGEUR
FIG. 27
Enlever d'autant qu'il est possibile, la tige amortisseur du plongeur.
Introduire délicatement le plongeur (4) dans le cache-poussière. Afin de rendre cette opération plus aisée, ainsi que d'éviter d'endommager les éléments d'étanchéité, le faire tourner sur lui-même.
Pousser le plongeur dans le fourreau jusqu'à ce que l'extrêmité de la tige amortisseur sorte de l'orifice situé au fond du fourreau
de 12 Nm. Faire réaliser quelques courses au plonguer pour en vérifier le montage.

ABB. 25
Die Hülse bis auf Anschlag in das Tauchrohr einschieben, dann die untere Zwischnlegscheibe (27) einbauen.
Den äußeren Sprengring (22) einbauen.
Prüfen, ob er auch vollständig in seinem Sitz am Tauchrohr (4) zu Einliegen kommt.

ABB. 26
Die entsprechend eingefettete OR-Dichtung (31) in ihren Sitz auf dem Stab des Pumpelements (30) einlegen. Das Einführwerkzeug (C) abnehmen, dann die Bodentellerhülse (20) und die entsprechend eingefettet OR-Dichtung (21) montieren.

WIEDERZUSAMMENBAU DES TAUCHROHRS
ABB. 27
Den Stab des Pumpelements so weit wie möglich aus dem Tauchrohr herausziehen.
Das Tauchrohr (4) dann vorsichtig in den Staubstreifer einführen. Um den Einführvorgang zu beschleunigen und Beschädigungen an den Dichtungen zu verhindern, das Tauchrohr um sich selbst drehen.
Das Tauchrohr solange in das Gleitrohr einschieben, bis das Ende des Stabs des Pumpelements aus der Bohrung am Gleitrohrboden herausragt.

FIG. 25

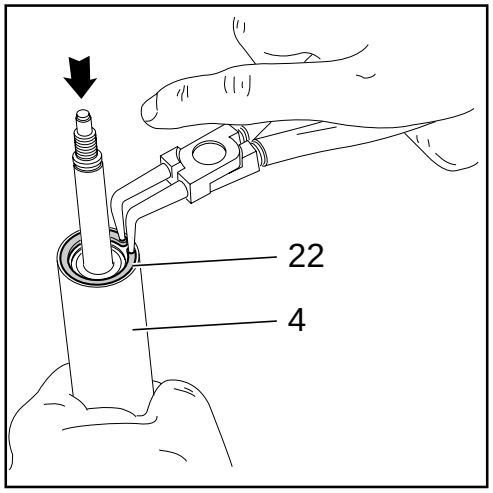


FIG. 26

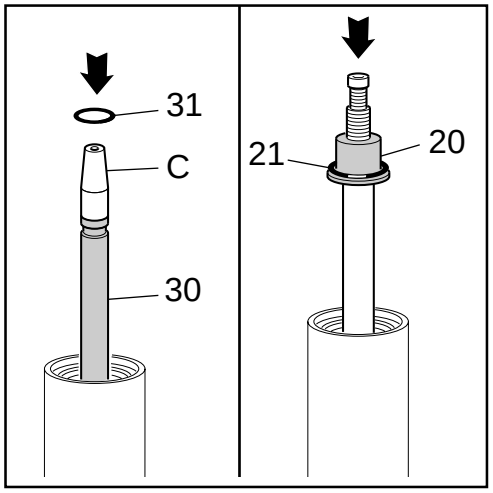


FIG. 27

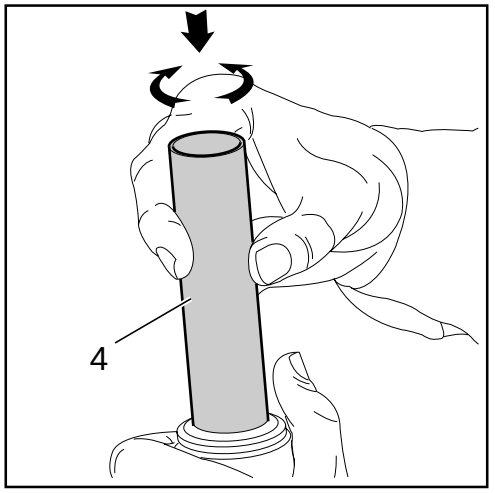


FIG. 28
Turn the leg upside-down and inject 77 c.c. of lubrication oil between pumping rod end and slider with a syringe.
Then push the pumping rod into the stanchion with a rubber drift, making sure the retainer cup (20) is visible from the slider bottom.

FIG. 29
Screw the foot nut (18) on the pumping rod treading. Hold the slider (10-11) tightly and tighten the nut at 12 Nm.
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 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.

HOW TO FILL WITH OIL
FIG. 30
Unscrew the adjuster (19) to the min. position and then pour 50 c.c. of oil little by little and pump the stanchion to facilitate filling.

FIG. 31
Lubricate the OR (3) on the cap (2).
Lift the stanchion (4) and fit the cap (2) by hand.

FIG. 28

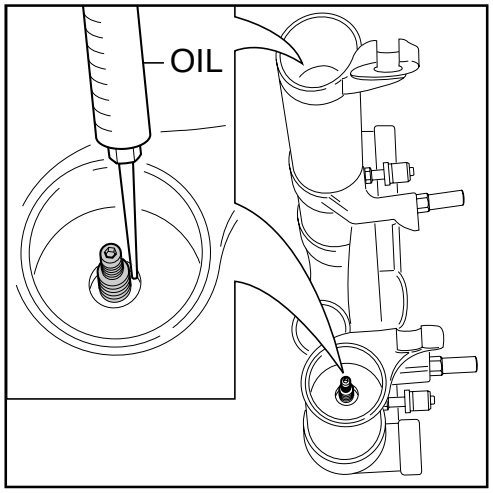


FIG. 28
Capovolgete lo stelo e con una siringa introducete 7 cc di olio lubrificante tra estremità pompante e fodero.
Spingete poi con un tampone di gomma il pompante dentro al tubo portante facendo in modo che lo scodellino di fondo (20) risulti visibile dal fondo del fodero.

FIG. 29
Avvitate il dado di fondo (18) sull'estremità filettata del pompante. Bloccate a mano il fodero (10-11) e serrate il dado alla coppia di 12 Nm.
Fate fare al tubo 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.

RIEMPIMENTO OLIO
FIG. 30
Svitate fino alla posizione di minimo la vite di registro (19) quindi versate nel tubo portante 50 cc di olio, poco alla volta, e pompate con il tubo portante per facilitare il riempimento.

FIG. 31
Ingrassate l'anello OR (3) sul tappo (2).
Sollevate il tubo portante (4) e imboccate a mano il tappo (2) su quest'ultimo.

FIG. 29

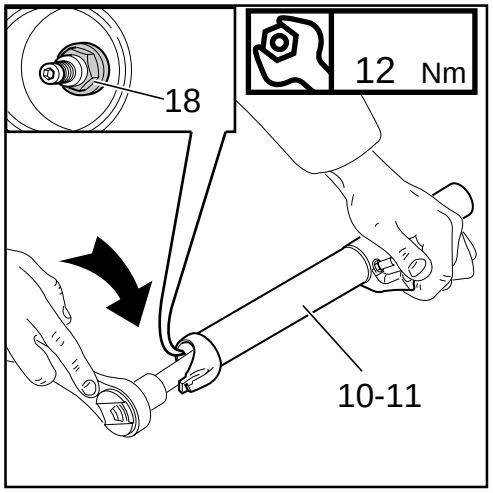


FIG. 28
Retourner le fourreau et, à l'aide d'une seringue, introduire 7 cc d'huile lubrifiante entre l'extrêmité de la tige amortisseur et le fourreau. Ensuite, à l'aide d'un tampon en caoutchouc, pousser la tige amortisseur dans le plongeur de façon que la cuvette de fond (20) soit visible depuis le fond du fourreau.

FIG. 29
Visser l'écrou de fond (18) sur l'extrêmité filetée de la tige amortisseur. Bloquer le fourreau manuellement (10-11) et serre l'écrou au couple de 13 Nm.
Faire exécuter quelques courses d'essai afin de vérifier le glissement du tube. Le tube doit pouvoir glisser librement à l'intérieur du groupe d'étanchéité, mais sans qu'il y ait du jeu. En cas de résistance excessive ou trop faible, effectuer de nouveau les opérations décrites ci-dessus avec plus d'attention, en vérifiant l'état des éléments.

REMPLISSAGE HUILE
FIG. 30
Dévisser la vis de réglage (19) jusqu'à la position de minimum et verser dans le plongeur 50 cc d'hile, peu à la fois, et pomper avec le plongeur pour faciliter le remplissage.

FIG. 31
Graisser le joint torique (3) situé sur le bouchon (2).
Soulever le plongeur (4) et emboîter manuellement le bouchon (2) sur ce dernier.

FIG. 30

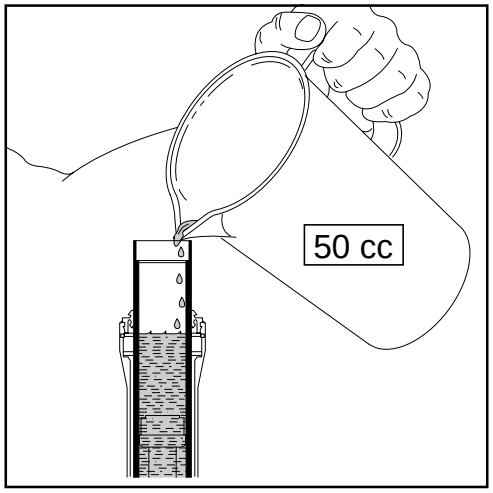


ABB. 28
Den Gabelholm umdrehen und unter Anwendung einer Spritze 7 cm^3 Schmieröl zwischen den Pumpenscheitel und das Gleitrohr einspritzen.
Dann mit einem Gummistopfen das Pumpelement in das Tauchrohr einschieben, dies solange bis die Bodentellerhülse (20) am Boden des Gleitrohrs ersichtlich ist.

ABB. 29
Die Bodenmutter (18) am Gewindeende des Pumpelements anschrauben. Das Gleitrohr (10-11) mit der Hand anziehen, dann die Mutter auf ein Anzugsmoment von 12 Nm bringen. Um das Gleitverhalten kontrollieren zu können, das Tauchrohr einige Hubbewegungen durchführen lassen. Das Rohr muß frei im Inneren der Dichtungseinheit gleiten können, darf aber kein Spiel aufweisen. Sollten Sie einen übermäßigen oder mangelnden Widerstand feststellen, sind die bisher beschriebenen Arbeitsvoränge nochmals und aufmerksamer zu befolgen. Dabei muß auch der Zustand der jeweiligen Komponenten kontrolliert werden.

EINFÜLLEN DES ÖLS
ABB. 30
Die Einstellschraube (19) auf die Mindesteinstellung bringen, dann 50 cm^3 Öl, nicht alles auf ein Mal, in das Tauchrohr einfüllen und um das Füllen zu erleichtern mit dem Tauchrohr auf und ab pumpen.

ABB. 31
Schmieren Sie den O-Ring (3) am Verschluß (2) ein. Das Tauchrohr (4) anheben und den Verschluß (2) mit der Hand auf das Rohr stecken.

FIG. 31

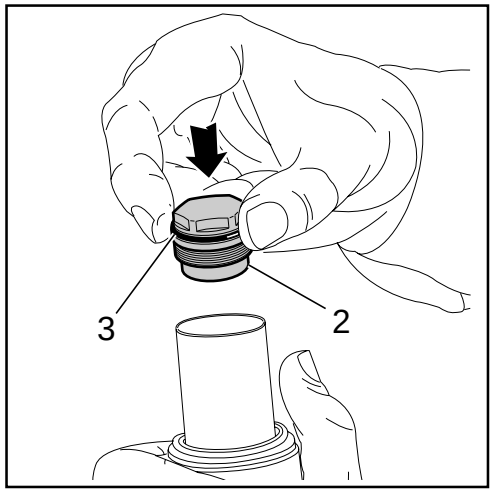


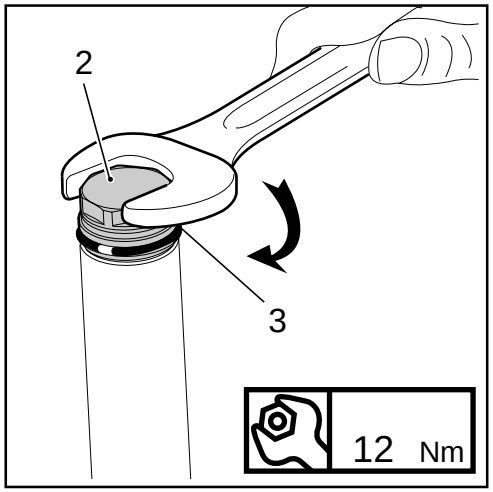
FIG. 32
Place the stanchion in a vice. Place the stanchion tube in a vice. Be sure it is not damaged or dented in the process and tighten the cap at 12 Nm.
Pressurize as described on page 22.
At this point the brake arch can be assembled with the fork legs, which should be fitted onto the crown as specified in section “INSTALLATION”.

FIG. 32
Bloccate il tubo portante in morsa avendo cura di non rovinarlo o schiacciarlo, quindi serrate il tappo alla coppia di 12 Nm.
Procedete al gonfiaggio come descritto a pag. 22
A questo punto lo stelo è pronto per l’assemblaggio dell’archetto di irrigidimento e per l’installazione nella base di sterzo come descritto al capitolo “INSTALLAZIONE”.

FIG. 32
Bloquer le plongeur dans un étau en prenant soin de ne pas l’endommager ni de l’écraser, puis serre le bouchon au couple de 12 Nm.
Procéder au gonflage comme décrit à la page 23.
A ce stade, le fourreau complet est prêt pour l’assemblage avec l’arceau de raidessement et pour son montage dans la base et dans la plaque supérieure, ainsi qu’il est décrit dans le chapitre “INSTALLATION”.

ABB. 32
Das Tauchrohr in einen Schraubstock einklemmen, dabei darauf achten, daß es nicht gequetscht oder beschädigt wird, dann den Verschluß auf ein Anzugsmoment von 12 Nm bringen.
So wie auf Seite 23 beschrieben, aufpumpen. An dieser Stelle angelangt, ist der Gabelholm für die Montage am Verstärkungsbügel und für die Montage an der Gabelbrücke, den Anleitungen aus dem Kapitel “EINBAU” gemäß, bereit.

FIG. 32

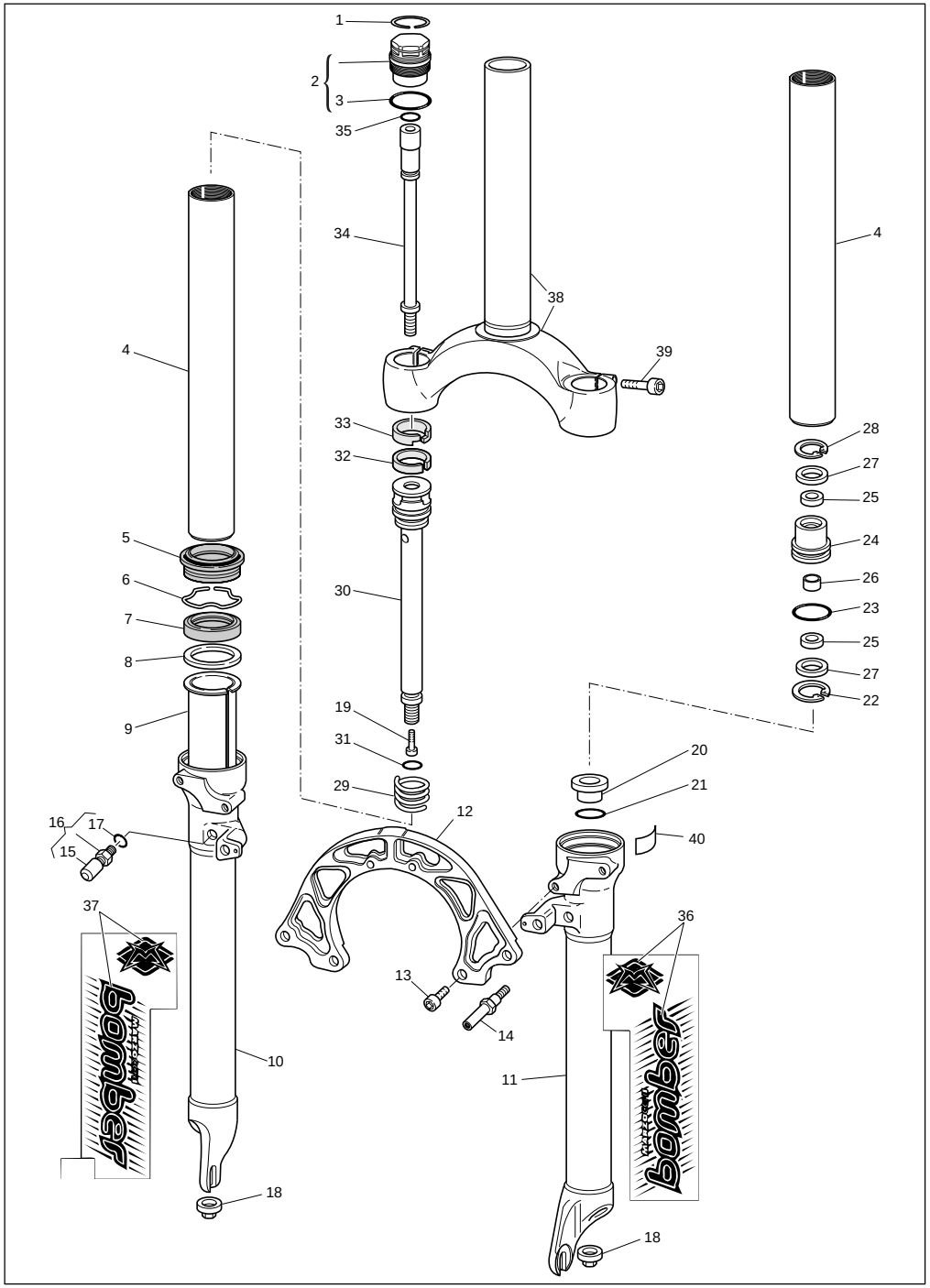


FORK EXPLODED VIEW

PLAN ECLATE FOURCHE

ESPLOSO FORCELLA

AUFBAUZEICHNUNG DER GABEL



Ref.	Description
1	Safety ring
2	Cap
3	O-ring
4	Stanchion
5	Dust seal
6	Stop ring
7	Seal ring
8	Upper washer
9	Pilot bushing
10	R.H. slider
11	L.H. slider
12	Arch
13	Screw
14	Cantilever boss
15	Valve cap
16	Air valve
17	O-ring
18	Foot nut
19	Adjuster
20	Retainer cup
21	O-ring
22	Safety ring
23	O-ring
24	Seal pack
25	Parker seal
26	Bushing
27	Washer
28	Safety ring
29	Rebound spring
30	Pumping rod
31	O-Ring
32	Lower seal ring
33	Upper seal ring
34	Rod
35	O-ring
36	L.H. sticker
37	R.H. sticker
38	Crown and steer tube
39	Screw
40	Sticker

Ref.	Descrizione
1	Anello di sicurezza
2	Tappo
3	Anello OR
4	Tubo portante
5	Raschiapolvere
6	Anello di fermo
7	Anello di tenuta
8	Rondella ferma boccola
9	Boccola di guida
10	Fodero destro
11	Fodero sinistro
12	Archetto
13	Vite
14	Perno supporto freno
15	Tappo valvola
16	Valvola aria
17	Anello OR
18	Dado di fondo
19	Vite di registro
20	Scodellino
21	Anello OR
22	Seeger
23	Anello OR
24	Busta porta guarnizioni
25	Anello Parker
26	Boccola
27	Rondella
28	Seeger
29	Contromolla
30	Pompante
31	Anello OR
32	Segmento inferiore
33	Segmento superiore
34	Asta
35	Anello OR
36	Adesivo sinistro
37	Adesivo destro
38	Base con cannotto
39	Vite
40	Adesivo

Réf.	Désignation
1	Bague de sécurité
2	Bouchon
3	Joint torique
4	Plongeur
5	Cache-poussière
6	Bague de butée
7	Joint d'étanchéité
8	Rondelle de blocage bague
9	Bague de glissement
10	Fourreau de droite
11	Fourreau de gauche
12	Arceau
13	Vis
14	Pivot de support frein
15	Bouchon soupape
16	Soupape air
17	Joint torique
18	Ecrou de fond
19	Vis de réglage
20	Cuvette
21	Joint torique
22	Seeger
23	Joint torique
24	Enveloppe porte-joints
25	Joint Parker
26	Bague
27	Rondelle
28	Seeger
29	Contre-ressort
30	Tige amortisseur
31	Joint torique
32	Segment inférieur
33	Segment supérieur
34	Tige amortisseur
35	Joint torique
36	Autocollant de gauche
37	Autocollant de droit
38	Base avec tube de direction
39	Vis
40	Autocollant

Bez.	Beschreibung
1	Drahtsprengring
2	Verschluß
3	O-Ring
4	Tauchrohr
5	Staubstreifer
6	Sprengring
7	Dichtring
8	Buchsenfeststellring
9	Führungsbuchse
10	Rechtes Gleitrohr
11	Linkes Gleitrohr
12	Bremsbügel
13	Schraube
14	Bremshaltebolzen
15	Ventilstopfen
16	Luftventil
17	O-Ring
18	Bodenmutter
19	Einstellschraube
20	Tellerhülse
21	O-Ring
22	Seeger-Ring
23	O-Ring
24	Dichtungenhülse
25	Parker-Ring
26	Buchse
27	Zwischenlegscheibe
28	Seeger-Ring
29	Gegenfeder
30	Pumpelement
31	O-Ring
32	Unteres Dichtsegment
33	Oberes Dichtsegment
34	Stab
35	O-Ring
36	Linker Aufkleber
37	Rechter Aufkleber
38	Gabelbrücke mit Lenkkopf
39	Schraube
40	Aufkleber

Cod. 900487

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