

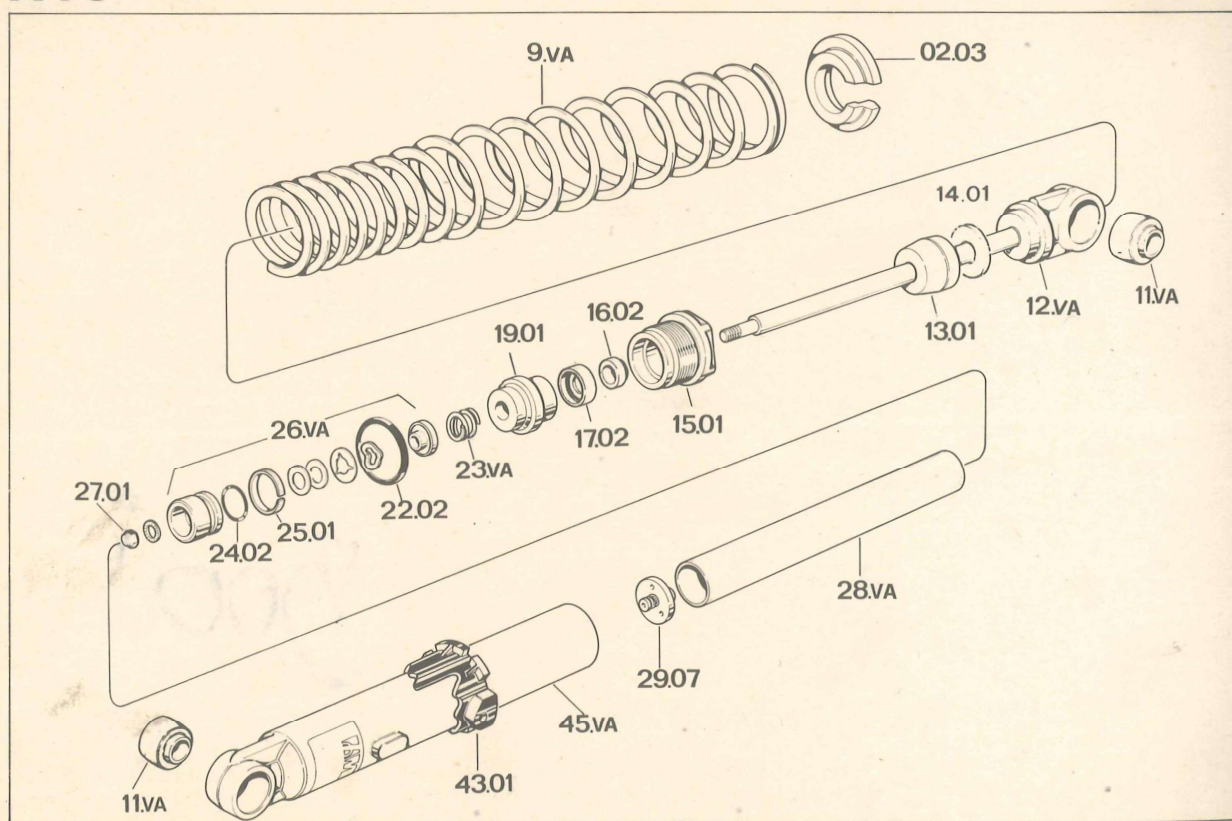


A 73 - Euro 74

ISTRUZIONI PER L'USO E LA MANUTENZIONE
 INSTRUCTIONS FOR USE AND MAINTENANCE
 INSTRUCTIONS POUR L'EMPLOI ET L'ENTRETIEN
 INSTRUCCIONES PARA EL USO Y LA MANUTENCIÓN
 GEBRAUCHS- UND WARTUNGSANLEITUNG

MARZOCCHI®
 S.P.A.

A 73



Ricambi - Spare parts **A 73**

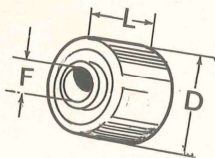
Art.	Codice	Descrizione - Description	Art.	Codice	Descrizione - Description
02.03	536003	Ghiera molla - Spring retainer	43.01	511001	Ghiera registro molla - Spring rate washer
9.VA	—	Molla - Spring	45.VA	—	Custodia TAv. 3 - Shock body
11.VA	—	Silentbloc Tav. 1 - Bushing			
12.VA	—	Asta con occhio Tav. 2 - Damper rod			
13.01	531002	Paracolpi - Buffer			
14.01	522015	Rondella su asta - Damper rod washer			
15.01	534003	Tappo di chiusura - Locking plug			
16.02	533014	Gommino raschiapolvere - Dust seal			
17.02	533009	Anello di tenuta - Oil seal			
19.01	529004	Boccola di guida - Pilot boss			
22.02	533018	Anello OR chiusura - OR locking ring			
23.VA	—	Contromolla Tav. 5 - Rebound spring			
24.02	528018	An. OR sottoseg. - O-Ring below piston ring			
25.01	524011	Segmento - Piston ring			
26.VA	—	Pistone completo Tav. 6 - Complete piston			
27.01	521007	Dado blocc. pistone - Piston locking nut			
28.VA	—	Tubetto Tav. 4 - Inner sleeve			
29.07	717009	Valvola di fondo - Foot valve			

A 73

Ricambi variabili Variable spare parts

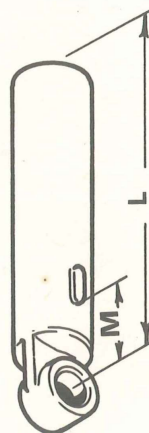
11 - Silentbloc Bushing

D = 25 Tav. 1



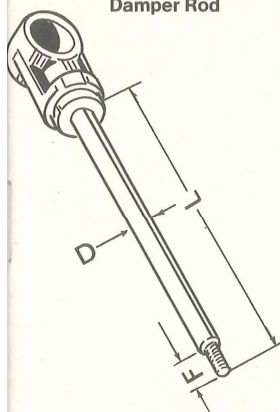
Art.	Codice	L	F
11.01	545002	22	8
11.02	545003	22	10
11.03	545004	22	12
11.04	545012	22	14
11.07	545015	20	10
11.08	545016	20	12
11.09	545014	20	14
11.10	533013	Honda	16
11.13	533056	Honda	CX
11.20	545013	22	8
11.21	545010	22	10
11.22	545011	22	12
11.31	710003	22	8
11.33	710001	22	12

45 - Custodia Tav. 3 Shock Body



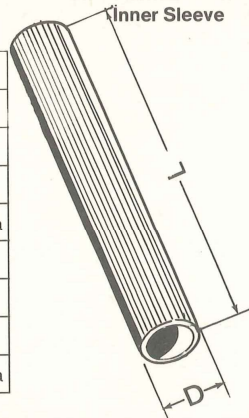
Art.	Codice	L	M
45.02	506046	164	44
45.05	506005	174	29
45.06	506007	183	44
45.07	506043	183	74
45.08	506017	190	44
45.09	506010	190	59
45.10	506044	190	74
45.12	506070	197	Suzuki
45.14	506045	200	44
45.15	506008	200	59
45.16	506023	200	74
45.20	506004	200	Honda
45.21	506028	189	Honda
45.22	506089	210	Honda

12 - Asta con occhio
Damper Rod D = 10 F = 17.5



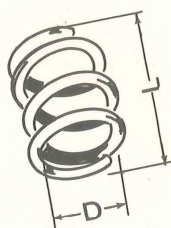
Art.	Codice	L	
12.02	704014	134.5	
12.03	704015	144.5	
12.04	704019	152.0	
12.05	704020	152.0	Honda
12.06	704024	159.5	
12.07	704016	164.5	
12.08	704017	172.0	
12.10	704048	164.5	Honda

28 - Tubetto D = 26 Tav. 4



Art.	Codice	L	
28.04	527003	116.5	
28.06	527004	126.5	
28.07	527005	130.5	
28.09	527006	135.5	
28.10	527007	139.5	
28.12	527008	142.5	
28.16	527010	152.5	

23 - Contromolla
Rebound Spring D = 12 Tav. 5

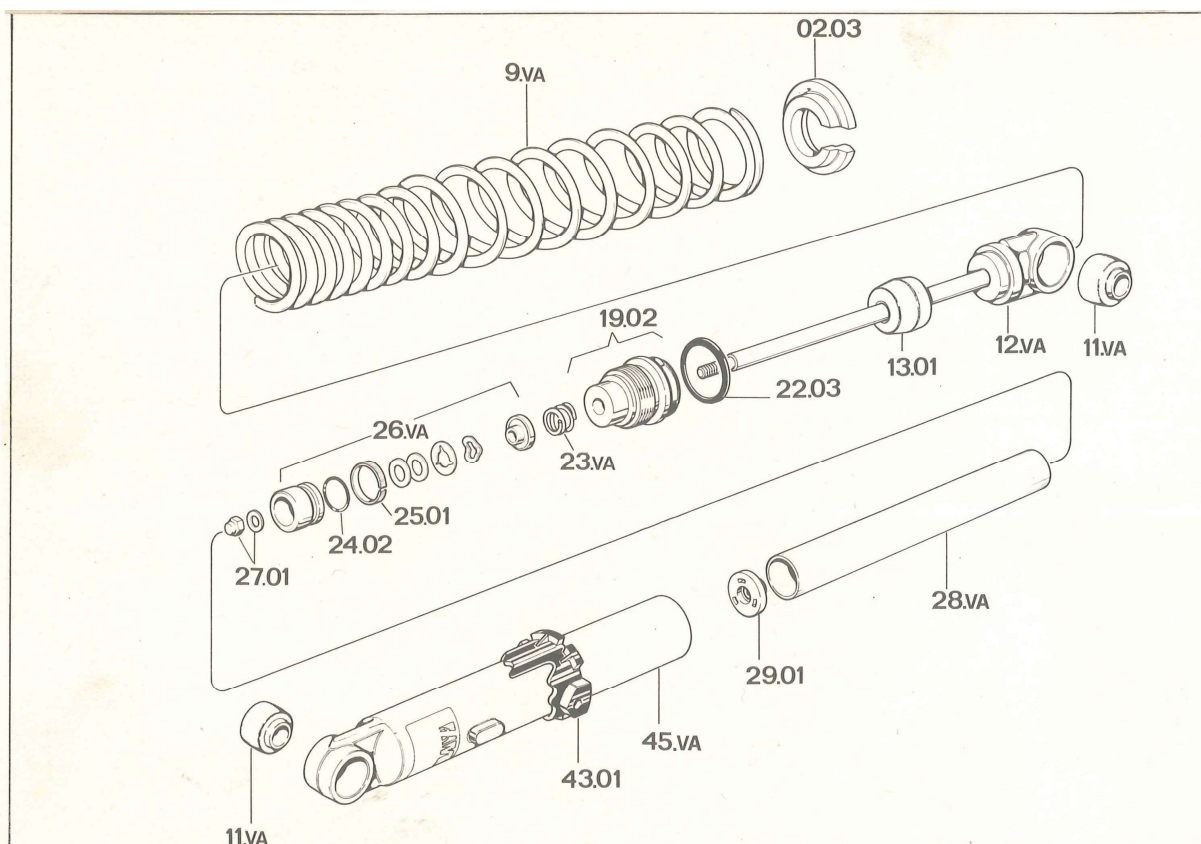


Art.	Codice	L	
23.02	514075	10	
23.03	514078	13	
23.04	514076	15	
23.05	514077	20	
23.14	514146	7	

26 - Pistone
Piston D = 24 Tav. 6



Art.	Codice	F	
26.01	715024	5	
26.02	715006	1	
26.03	715005	2	
26.04	715004	3	
26.05	715002	4	
26.06	715025	6	
26.08	715031	8	
26.09	715039	9	



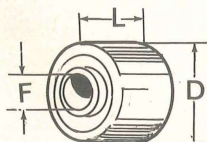
Ricambi - Spare parts **Euro 74**

Art.	Codice	Descrizione - Description	Art.	Codice	Descrizione - Description
02.03	536003	Ghiera molla - Spring retainer			
9.VA	—	Molla - Spring			
11.VA	—	Silentbloc Tav. 1 - Bushing			
12.VA	—	Asta con occhio Tav. 2 - Damper rod			
13.01	531002	Paracolpi - Buffer			
19.02	718001	Boccola di guida - Pilot boss			
22.03	528013	Anello OR chiusura - OR locking ring			
23.VA	—	Contromolla Tav. 5 - Rebound spring			
24.02	528018	An. OR sottoseg. - O-Ring below piston ring			
25.01	524011	Segmento - Piston ring			
26.VA	—	Pistone completo Tav. 6 - Complete piston			
27.01	521007	Dado blocc. pistone - Piston locking nut			
28.VA	—	Tubetto Tav. 4 - Inner sleeve			
29.01	717004	Valvola di fondo - Foot valve			
43.01	511001	Ghiera reg. molla - Spring rate washer			
45.VA	—	Custodia Tav. 3 - Shock body			

Euro 74

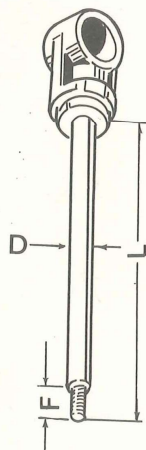
Ricambi variabili Variable spare parts

11 - Silentbloc D = 25 Tav. 1
Bushing



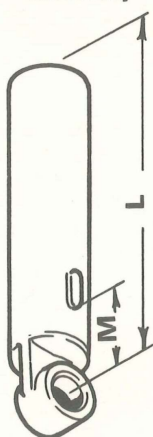
Art.	Codice	L	F
11.01	545002	22	8
11.02	545003	22	10
11.03	545016	20	12
11.09	545014	20	14
11.20	545013	22	8
11.21	545010	22	10
11.22	545011	22	12
11.23	545015	20	10

12 - Asta con occhio D = 10 F = 17.5
Damper Rod



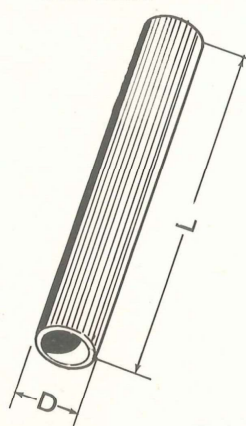
Art.	Codice	L	
12.22	704009	133.5	
12.23	704010	143.5	
12.24	704011	150.5	
12.25	704012	158.5	
12.26	704013	165.5	

45 - Custodia Tav. 3
Shock body



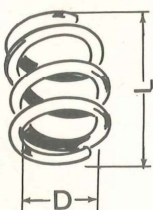
Art.	Codice	L	M
45.02	506046	164	44
45.05	506005	174	29
45.06	506007	183	44
45.08	506017	190	44
45.09	506010	190	59
45.10	506044	190	74
45.13	506009	198	59
45.17	506015	174	59
45.18	506083	197	Suzuki
45.23	506022	198	44
45.24	506024	198	74

28 - Tubetto D = 24 Tav. 4
Inner sleeve



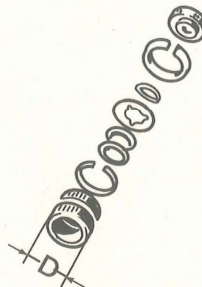
Art.	Codice	L	
28.05	527002	120.5	
28.07	527005	130.5	
28.10	527007	139.5	
28.13	527041	143.5	
28.14	527009	147.0	
28.17	527011	154.5	

23 - Contromolla D = 12 Tav. 5
Rebound Spring



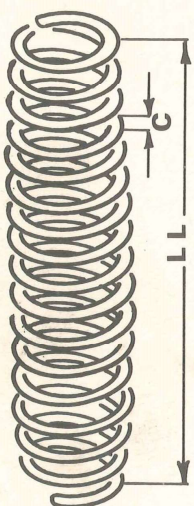
Art.	Codice	L	
23.02	514075	10	
23.03	514078	13	
23.04	514076	15	
23.05	514077	20	
23.14	514146	7	

26 - Pistone D = 24 Tav. 6
Piston



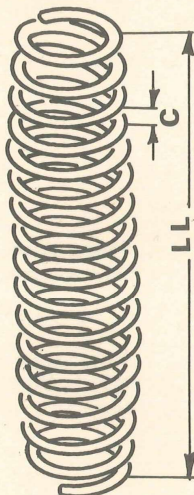
Art.	Codice	F	
26.18	715022	1	
26.19	715003	2	
26.20	715008	3	
26.21	715020	4	
26.22	715007	5	
26.23	715038	6	

MOLLE SPRINGS



Art. Part. Nr.	Codice Code	L.L. Free length	Ø filo Wire dia	kg./mm.	lbs./in.	Tipo molla Spring type	Applicazioni Suitable for
92.40	514254	190	6.75	1.84	103.03	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.27	514113	190	7.00	2.07	115.91	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
92.34	514136	190	7.20	2.45	137.19	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.38	514147	195	6.00	0.91	50.95	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.02	514011	195	6.50	1.25	69.99	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.03	514012	195	6.75	1.50	83.99	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.04	514013	195	7.00	1.75	97.99	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
92.33	514122	205	6.50	1.43	80.07	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.29	514028	205	6.75	1.69	94.63	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.26	514025	205	7.00	1.81	101.35	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.25	514026	205	7.20	2.20	123.19	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
92.36	514027	205	7.50	2.35	131.59	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.05	514029	210	6.30	1.43	80.07	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.35	514200	210	7.00	1.57	87.91	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.30	514175	210	7.20	1.75	97.99	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.31	514176	210	7.50	2.09	117.03	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.32	514177	210	8.00	2.66	148.95	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
92.04	514033	220	7.20	2.04	114.23	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
92.05	514034	220	7.50	2.20	123.19	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74

MOLLE SPRINGS



Art. Part. Nr.	Codice Code	L.L. Free length	Ø filo Wire dia	kg./mm.	lbs./in.	Tipo molla Spring type	Applicazioni Suitable for
91.01	514010	180	5.75	1.07	59.91	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.23	514116	220	7.75	2.40	134.39	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.36	514263	220	8.00	2.72	152.31	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.09	514014	225	6.50	1.33	74.47	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.10	514015	225	6.75	1.38	77.27	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.11	514016	225	7.00	1.53	85.67	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.12	514017	225	7.20	1.73	96.87	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.13	514018	225	7.50	2.09	117.03	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.14	514019	230	6.50	1.20	67.19	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
93.30	514152	230	7.00	1.68	94.07	VARIABILE PROGRESSIVE	A 73 - Euro 74
91.15	514020	230	7.00	1.46	81.75	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
93.29	514151	230	7.50	2.15	120.39	VARIABILE PROGRESSIVE	A 73 - Euro 74
92.08	514041	240	6.50	1.25	69.99	COSTANTE LINEAR	A 73 - Euro 74
91.16	514021	240	6.50	1.13	63.27	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.17	514022	240	6.75	1.06	59.35	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.18	514023	240	7.00	1.46	81.75	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.28	514024	240	7.00	1.30	72.79	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
91.21	514155	245	7.50	2.02	113.11	BICONICA BICONICAL	A 73 - Euro 74
93.04	514154	245	7.75	2.18	122.07	VARIABILE PROGRESSIVE	A 73 - Euro 74
93.05	514066	245	8.00	2.47	138.31	VARIABILE PROGRESSIVE	A 73 - Euro 74
93.10	514069	260	8.00	2.34	131.03	VARIABILE PROGRESSIVE	A 73 - Euro 74



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.

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.

I numeri di riferimento indicati nelle descrizioni del presente opuscolo si riferiscono ai particolari contenuti nella «cassetta attrezzi Marzocchi».

Usare olio per ammortizzatori viscosità Engler a 50° C-1,8 (olio speciale Marzocchi MS 01 - SAE 5 Art. 52.50).

Reference numbers indicated in the descriptions in this leaflet refer to tools contained in the «Marzocchi tool box».

Use shock-absorber oil viscosity Engler at 50° C-1,8. (Special oil Marzocchi MS 01 SAE 5 Art. 52.50).

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

La Maison 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.

Las ilustraciones y descripciones del presente folleto son facilitadas solo a título de indicación.

Por lo tanto la Firma se reserva el derecho de introducir modificaciones en el producto en cualquier momento y sin aviso con el fin de perfeccionarlo o por cualquiera exigencia de construcción o comercial.

Die Abbildungen und Beschreibungen dieser Broschüre sind als rein indikativ zu betrachten.

Der Hersteller behält sich das Recht vor, an seinen Erzeugnisse jederzeit die Änderungen ohne Vorankündigung vorzunehmen, die er zu ihrer Verbesserung oder aus herstellungstechnischen oder kaufmännischen Gründen für erforderlich hält.

Les numéraux de référence indiqués dans les descriptions de cet opuscule se réfèrent aux outils contenus dans la «boîte à outils Marzocchi».

Utiliser de l'huile pour amortisseurs viscosité Engler à 50° C - 1,8 (huile spéciale Marzocchi MS 01 SAE 5 Art. 52.50).

Los números de referencia indicados en las descripciones de dicho opúsculo se refieren a las herramientas contenidas en la «caja de herramientas Marzocchi».

Utilizar aceite para amortiguadores viscosidad Engler a 50° C - 1,8 (aceite especial Marzocchi MS 01 SAE 5 Art. 52.50).

Die in den Beschreibungen dieser Broschüre angegebenen Bezugsnummern beziehen sich auf das Werkzeug des «Marzocchi Werkzeugkastens».

Stosdämpferöl mit Viskosität 50° C-1,8 Engler verwenden (Spezialöl Marzocchi MS 01 - SAE 5 Art. 52.50).

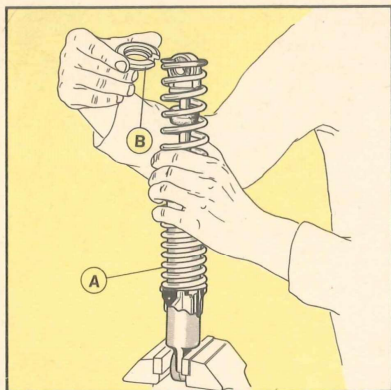


FIG. 1
Togliere la molla (A) comprimendo la stessa verso il basso.
Sfilare la ghiera porta molla sup. (B).

FIG. 1
Release spring (A) by pressing it down.
Take off the spring retainer (B).

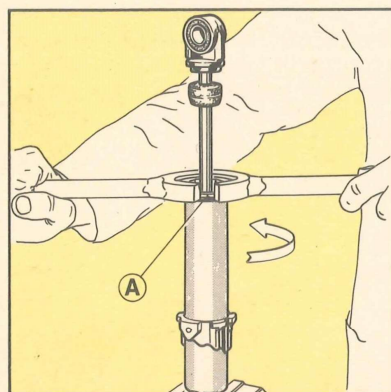


FIG. 2
Assicurare la base della custodia dell'ammortizzatore su di una morsa.
Svitare con l'apposita chiave in dotazione (Rif. 17 - 10) il tappo di chiusura (A).

FIG. 2
Fix the bottom part of the shock body in a vice.
Unscrew the locking plug (A) with the special tool provided by the manufacturer (Ref. 17 - 10).

FIG. 1
Enlever le ressort (A) en le comprimant vers le bas.
Enlever l'embout du ressort supérieur (B).

FIG. 1
Quitar el muelle (A) comprimiendolo hacia abajo.
Sacar el zuncho portamuelle sup. (B).

ABB. 1
Feder (A) durch Zusammendrücken nach unten ausbauen. Obere Federhaltenutmutter (B) abziehen.

FIG. 2
Assurer la base du corps de l'amortisseur dans un étau.
Dévisser le bouchon de fermeture (A) à l'aide de la clef fournie par la Maison (Ref. 17 - 10).

FIG. 2
Fijar la base de la cubierta del amortiguador sobre una mordaza.
Destornillar con la llave apropiada (Ref. 17 - 10) el tapon de cierre (A).

ABB. 2
Basis der Stossdämpferkapsel in einem Schraubstock sichern.
Mit dem entsprechenden Schlüssel des Zubehörs (Bez. 17 - 10) den Verschluss-Stopfen abschrauben.

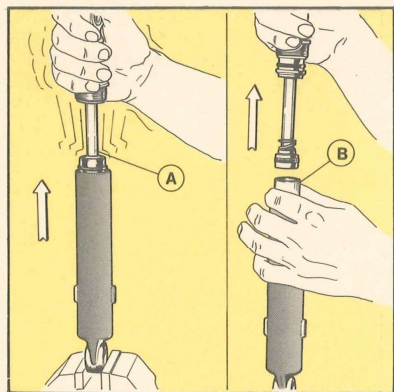


FIG. 3
Estrarre il gruppo asta completo (A) e il tubetto (B) contenuto nella custodia.

FIG. 3
Take out the damper unit (A) and the inner sleeve (B) from the shock body.



FIG. 4
Riversare tutto l'olio contenuto nella custodia e nel tubetto dentro ad un recipiente. È consigliato, ogni qual volta si smonta l'amortizzatore, procedere alla pulizia dei componenti (in questo caso il tubetto e la custodia) con benzina pulitissima. Nell'amortizzatore mod. EURO 74 la valvola di fondo del tubetto (B) non è asportabile, pertanto occorre pulirla accuratamente prima del rimontaggio. Per l'amortizzatore mod. A 73 la valvola è asportabile; per la sua revisione vedere la figura successiva.

FIG. 4
Empty all the oil contained in the shock body and inner sleeve into a receptacle. Each time the shock absorber is dismantled, we suggest that all component parts are cleaned (in this case the inner sleeve and the shock body) with very clean petroleum or methylated spirit. The foot valve fixed to the inner sleeve (B) on the EURO 74 shock is not removable, therefore it must be carefully cleaned before reassembly. The foot valve on the A 73 shock is removable. To overhaul it proceed as in figure 5.

FIG. 3

Extraire le groupe tige complet (A) et le tube (B) contenu dans le corps.

FIG. 3

Quitar el grupo vástago completo (A) y el tubo (B) contenido dentro de la cubierta.

ABB. 3

Vollständige Stange-gruppe (A) und Röhrchen (B) aus der Kapsel nehmen.

FIG. 4

Reverser toute l'huile contenue dans le corps et dans le tube dans un récipient.

Il est conseillé, à chaque démontage de l'amortisseur, de procéder au nettoyage des éléments (dans ce cas le tube et le corps) avec de l'essence très propre.

Dans l'amortisseur mod. EURO 74 la soupape de fond du tube (B) n'est pas amovible, donc il faut la nettoyer soigneusement avant de la rémonter.

Dans l'amortisseur mod. A 73 la soupape est amovible; pour sa revision voir la figure suivante.

FIG. 4

Poner todo el aceite contenido en la cubierta y en el tubo dentro de un recipiente. Se aconseja, cada vez que se desmonta el amortiguador, de limpiar los componentes (en este caso el tubo y la cubierta) con gasolina muy limpia.

En el amortiguador mod. EURO 74 la válvula de fondo del tubo (B) no se puede quitar y es por lo tanto necesario limpiarla cuidadosamente antes de volverla a montar. En el amortiguador mod. A 73 la válvula se puede quitar para poderla controlar, ver figura siguiente.

ABB. 4

Das gesamte in der Kapsel und im Röhrchen enthaltene Öl in einen Behälter gießen.

Es wird empfohlen, jedesmal beim Zerlegen des Stossdämpfers die Bauteile (in diesem Falle das Röhrchen und die Kapsel) mit völlig sauberem Benzin zu reinigen.

Im Stossdämpfer Mod. EURO 74 ist das Bodenventil des Röhrchens (B) nicht abnehmbar; es muss daher vor dem Wiedereinbau sorgfältig gereinigt werden.

Beim Stossdämpfer Mod. A 73 ist das Ventil abnehmbar; Revision dieses Ventils siehe nächste Abbildung.

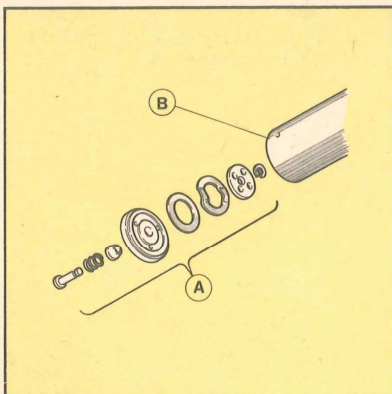


FIG. 5

Questa operazione si rende necessaria quando non si riscontra frenata nell'uso dell'amortizzatore: occorre pertanto procedere allo smontaggio dei componenti della valvola di fondo (A) posta in fondo al tubetto (B).

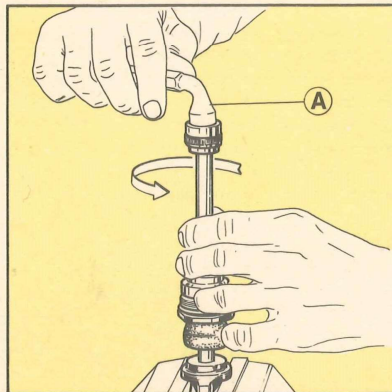
Togliere l'anello di fermo e sfilare tutti i componenti procedendo poi alla loro pulizia con benzina pulitissima.

Procedere poi al rimontaggio seguendo la sequenza di figura.

FIG. 5

This operation is necessary, when no damping is obtained during use of the shock absorber. Dismantle the foot valve components (A) located at the bottom of the inner sleeve (B).

Take off the locking ring and release all component parts, clean them carefully with very clean petroleum or methylated spirit. Reassemble in the same sequence as shown in the figure.



REVISIONE DEL POMPANTE

FIG. 6

Fissare l'occhio dell'asta su di una morsa e svitare con una chiave a pipa di 11 o con la chiave di corredo (Rif. 6 - 36) (A) il dado di tenuta del pistone.

OVERHAUL OF DAMPER UNIT

FIG. 6

Fix the eye of the damper rod in a vice and unscrew the piston locking nut (A) with an elbow spanner of 11 mm or the special tool (Ref. 6 - 36).

FIG. 5

Cette operation est nécessaire si, en utilisant l'amortisseur, il y a une charge d'amortissement insuffisante: il faut donc procéder au démontage des éléments de la soupape de fond (A) qui se trouve au fond du tube (B). Enlever la bague d'arrêt, extraire tous les éléments et puis les nettoyer soigneusement avec de l'essence très propre. Procéder au rémontage en suivant l'ordre de la figure.

FIG. 5

Esta operación es necesaria cuando no se consigue la frenada usando el amortiguador: es necesario por lo tanto desmontar los componentes de la válvula de fondo (A) colocada al final del tubo. Quitar el anillo de fijación y todos los componentes limpiándolos después con gasolina muy limpia. Volver a montar siguiendo la secuencia de la figura.

ABB. 5

Dieser Arbeitsgang wird erforderlich, wenn beim Gebrauch des Stoszdämpfers keine Bremsung zu bemerken ist. Daher ist der Ausbau der Bauteile des Bodenventils (A) auf dem Boden des Röhrchens (B) notwendig. Haltering entfernen und alle Bauteile herausnehmen, dann mit völlig sauberem Benzin reinigen und in der Reihenfolge der Abbildung wiedereinbauen.

REVISION DU GROUPE PISTON

FIG. 6

Fixer l'oeil de la tige dans un étau et dévisser à l'aide d'une clef à pipe de 11 mm. ou de la clef fournie par la Maison (Ref. 6 - 36) (A), l'écrou d'étanchéité du piston.

CONTROL DEL GRUPO PISTÓN

FIG. 6

Fijar el ojo del vástago sobre una mordaza y destornillar con una llave tubular acodada de 11 mm. o con la llave suministrada junto con el amortiguador (Ref. 6 - 36) (A) la tuerca de retención del pistón.

REVISION DER KOLBENGRUPPE

ABB. 6

Das Auge der Stange in einem Schraubstock befestigen und mit einem gebogenen Steckschlüssel 11 mm. oder mit dem Schlüssel des Zubehörs (Bez. 6 - 36) (A) die Kolbenmutter lösen.

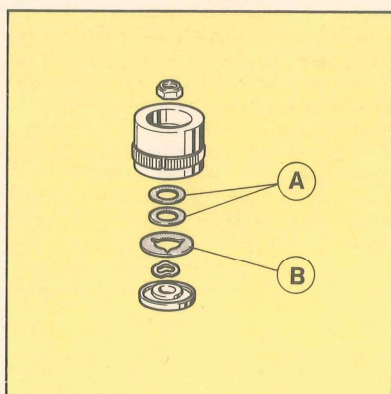


FIG. 7

Sfilare ora tutti i componenti del pistone per una revisione.

Controllare lo stato di usura del segmento e dell'OR di tenuta del pistone, controllare anche l'incolumità delle lamelle (A e B).

Prima di procedere al rimontaggio è bene pulire accuratamente tutti i componenti. Seguire attentamente l'ordine di montaggio raffigurato facendo particolare attenzione che la bavatura delle lamelle (A) sia sempre rivolta verso il pistone e che quella delle lamelle (B) sia rivolta verso lo scodellino. Sulle lamelle (A) si deve anche agire per modificare la taratura dell'ammortizzatore.

La tabella sotto riportata è indicativa pertanto la Casa si riserva eventuali modifiche ai dati sotto citati.

FIG. 7

Now release all the piston components for overhaul.

Check the piston ring, and O ring for wear. Check also that the washers A and B are in good condition.

Before reassembly clean carefully all component parts.

Reassemble, following the sequence indicated in the figure; be extremely careful that the rough edges of washers (A) face towards the piston and those of washers (B) face towards the piston retainer.

To change the setting of the shock absorber, work on washers (A).

The table below is provided as a guide, we reserve the right to change the ratings, in line with our policy of continuous improvement.

Tipo Freno	Tipo Pistone	Quantitativo tipo lamelle A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.:

PN = Pistone

PS = Pistone spianato (modello Morini)

Damping Type	Piston Type	Nr. and type of washers A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.:

PN = Normal piston

PS = Flattened piston (Morini model)

FIG. 7

Enlever tous les éléments pour les réviser. Contrôler l'état d'usure du segment et du OR du piston; contrôler aussi le bon état des lamelles (A e B).

Avant de procéder au remontage il est conseillé de nettoyer soigneusement tous les éléments.

Suivre attentivement l'ordre de montage dans la figure, en faisant particulièrement attention que la bavure soit tournée vers le piston pour les lamelles (A) et vers la cuvette pour les lamelles (B).

Il faut aussi agir sur les lamelles (A) pour modifier le tarage de l'amortisseur.

Le tableau ci-dessous est fourni à titre indicatif, donc la Maison se réserve éventuelles modifications à ces données.

Frein Type	Piston Type	N° et type lamelles A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.:

PN = Piston normal

PS = Piston nivelé

FIG. 7

Quitar todos los componentes del pistón para poderlos controlar.

Controlar el estado de desgaste del segmento y del anillo OR de retención del pistón, controlar también el estado de las piezas (A y B).

Antes de volver a montar las piezas se aconseja limpiar cuidadosamente todos los componentes.

Respetar atentamente el orden de montaje indicado en figura llevando en cuenta que la rebaba de las arandelas (A) tienen que ser siempre dirigida hacia el pistón, y la rebaba de las arandelas (B) siempre dirigida hacia la escudillita.

Es necesario obrar sobre los anillos (A) para modificar la regulación del amortiguador.

La tabla indicada a continuación es indicativa y por lo tanto la Firma se reserva el derecho de realizar modificaciones a los datos indicados.

Freno Tipo	Piston Tipo	N° y tipo laminillas A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.:

PN = Piston normal

PS = Piston aplanado

ABB. 7

Alle Kolbenbauteile für die Revision ausbauen; Abnutzung des Kolbenrings und des O-Rings für die Kolbendichtung sowie den einwandfreien Zustand der Lamellen (A e B) überprüfen.

Vor dem Wiedereinbau alle Bauteile sorgfältig reinigen.

Beim Wiedereinbau genau die abgebildete Reihenfolge beachten; dabei besonders darauf achten, dass der Bart den Lamellen (A) immer zum Kolben hin gerichtet sein muss, und der den Lamellen (B) zum Federsteller hin.

Um die Einstellung des Stosdämpfers zu verändern, ist auf die Lamellen (A) einzulwirken.

Die nachstehende Tabelle ist nur indikativ; der Hersteller behält sich daher vor, die angegebenen Daten eventuell abzuändern.

Bremsung Typ	Kolben Typ	Nr. u. Typ Lamellen A
1	PN	1 - Ø 14,6 × 0,2
2	PN	1 - Ø 14,8 × 0,2
3	PN	1 - Ø 15 × 0,2
4	PN	1 - Ø 15,2 × 0,2
5	PN	1 - Ø 15,4 × 0,2
6	PS	1 - Ø 15,2 × 0,2
7	PN	2 - Ø 15 × 0,2
8	PN	2 - Ø 15,2 × 0,2
9	PN	2 - Ø 15,4 × 0,2

N.B.:

PN = Normaler Kolben

PS = Geebener Kolben

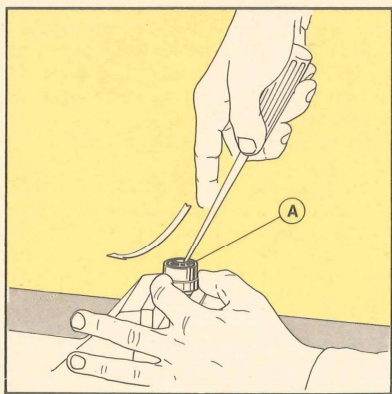


FIG. 8

Per l'ammortizzatore mod. EURO 74 non è prevista la possibilità di revisionare le guarnizioni della boccia di guida in quanto esso costituisce un blocco unico non scomponibile.

È pertanto necessario la sostituzione di questo componente qualora si riscontrino danni alle guarnizioni.

Per l'ammortizzatore mod. A 73 quando si vuole revisionare il gruppo boccia bisogna agire in questo modo:

fissare la parte corta della boccia su di una morsa; con una punta arrotondata fare leva sotto al paraolio e sfilare; sostituire il paraolio (A); reinserire il pezzo nuovo.

FIG. 8

On the EURO 74 shock it isn't possible to replace the seals, as the pilot boss is supplied as one complete unit. If the seals are worn replace the whole unit.

When overhauling the pilot boss on the A 73 shock, do as follows:

Fix the narrow part of the pilot boss in a vice. With a round ended point, take out the oil seal (A) and replace it.

Reassemble.

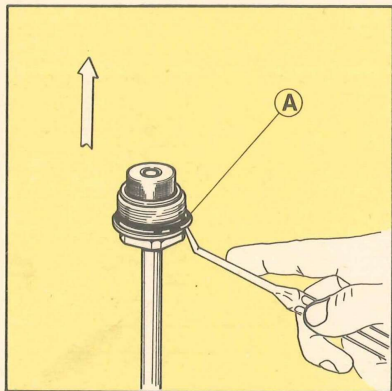


FIG. 9

Nell'ammortizzatore mod. A 73 è possibile anche sostituire l'anello rasciapolvere posto sul tappo di chiusura.

Qualora si riscontri qualche imperfezione nell'anello OR di chiusura (A) dovuta spesso ad un errato montaggio, è possibile sostituirlo (operazione per entrambi i modelli) estraendolo dalla sua sede con l'ausilio di una punta (Rif. 3).

Quando si rimonta la guarnizione nuova fare attenzione alla parte piatta che deve andare a contatto con la testa del tappo di chiusura.

FIG. 9

On the A 73 shock it is also possible to replace the dust seal on the locking plug.

If seal (A) is found to be faulty, usually this is because of incorrect assembly, it may be replaced (both A 73 and EURO 74 shocks). Remove it from its seat using a pointed tool (Ref. 3).

When replacing, be careful that the flat part of the seal touches the head of the locking plug.

FIG. 8

Pour l'amortisseur mod. EURO 74 il n'est pas prévu de révision des joints de la bague de guidage puisque celle-ci n'est pas démontable. Il faut donc substituer cet élément si on vérifie des dégâts aux joints. Si l'on veut réviser le groupe bague l'amortisseur mod. A 73 il faut agir comme suit:

fixer la partie courte de la bague dans un étau;
avec un pointeau arrondi faire levier sous le joint d'étanchéité (A) et puis l'enlever;
remplacer le joint d'étanchéité;
réinsérer le nouveau élément.

FIG. 9

Dans l'amortisseur mod. A 73 il est possible aussi substituer le cache-poussière qui se trouve sur le bouchon de fermeture. Si l'on trouve des imperfections dans l'OR de fermeture (A) à cause d'un montage erroné, on peut le remplacer (dans tous les deux modèles) en le levant de son siège avec un pointeau (Ref. 3). En remontant le joint il faut faire attention à le plat qui doit être à contact avec la tête du bouchon de fermeture.

FIG. 8

Para el amortiguador Mod. EURO 74 no está prevista la posibilidad de controlar las guarniciones del cojinete de fricción de guía porque constituye un bloque único no descomponible.

Es por lo tanto necesario substituir este componente cuando las guarniciones están dañadas.

Para el amortiguador Mod. A 73, cuando se quiere controlar el grupo cojinete de fricción, es necesario proceder en la siguiente forma:

fijar la parte corta del cojinete de fricción sobre una mordaza, con una punta redondeada apoyarse y el reten; quitar substituir el reten (A).

Volver a montar una pieza nueva.

FIG. 9

En el amortiguador Mod. A 73 es posible substituir también el anillo guarda-polvo colocado sobre el tapón de cierre.

Si existen imperfecciones en el anillo OR de cierre (A), causadas a menudo por un montaje equivocado, es posible substituirlo (operación para los dos modelos) quitándolo mediante una punta (Ref. 3). Cuando se vuelve a montar la guarnición nueva llevar en cuenta que la parte chata tiene que entrar en contacto con la cabeza del tapón de cierre.

ABB. 8

Beim Stossdämpfer Mod. EURO 74 gibt es keine Möglichkeit, die Dichtungen der Führungsbüchse zu überprüfen, da er einen einzigen unzerlegbaren Block bildet.

Bei Beschädigung der Dichtungen ist daher der Ersatz dieses Bauteils erforderlich.

Wenn man die Führungsbüchse des Stossdämpfers Mod. A 73 überprüfen will, ist auf folgende Art zu verfahren:

Den Kurzen Teil der Führungsbüchse in einem Schraubstock befestigen;

Mit einer abgerundeten Spitze die Ölabdichtung von unten herausheben (A).

Das neue Teil einbauen.

ABB. 9

Bei dem Stossdämpfer Mod. A 73 ist auch der Ersatz des Ringes im Staubabstreifer auf dem Verschluss-Stopfen möglich.

Sollte der O-Ring des Verschlusses (A) einen Mangel aufweisen, was oft auf unsachgemässen Einbau zurückzuführen ist, besteht die Möglichkeit, ihn auszutauschen (bei beiden Modellen), indem man ihn mittels einer Spitze (Bez. 3) aus seinem Sitz zieht. Beim Einbau der neuen Dichtung ist besonders darauf zu achten, dass der flache Teil mit dem Kopf des Verschluss-Stopfens Kontakt hat.

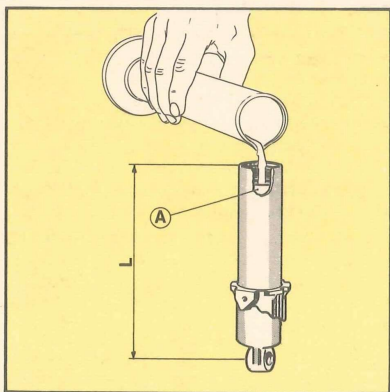


FIG. 10

Quando si immette olio nella custodia è consigliato aver montato precedentemente il tubetto (A) dentro al quale si dirigerà il flusso dell'olio stesso.

Per stabilire i quantitativi necessari occorre attenersi ai dati che compaiono nella seguente tabella.

IMPORTANTE! Attenersi scrupolosamente ai quantitativi indicati per un ottimale funzionamento dell'ammortizzatore.

L	EURO 74 Quantità cc.	A 73 Quantità cc.
164	68	65
174	70	68
183	73	70
189	—	73
190	75	73
197 Suzuki	75	73
198	77	—
200	—	75
210 Honda	—	75

FIG. 10

When filling the shock body with oil, we suggest first to assemble the inner sleeve (A), and pour the oil into this.

To determine the quantity of oil, keep to the data supplied in the table below.

IMPORTANT: To obtain the best results from the shock absorber keep to the quantities indicated.

L	EURO 74 Quantity cc.	A 73 Quantity cc.
164	68	65
174	70	68
183	73	70
189	—	73
190	75	73
197 Suzuki	75	73
198	77	—
200	—	75
210 Honda	—	75

FIG. 10

Quand l'on introduit l'huile dans le corps il est conseillé avoir précédemment monté le tube (A) dans lequel l'huile s'écoulera. Pour établir la quantité nécessaire il faut suivre les données dans le tableau ci-dessous.

IMPORTANT: Suivre scrupuleusement la quantité indiquée pour obtenir le bon fonctionnement de l'amortisseur.

L	EURO 74 Quantité cc.	A 73 Quantité cc.
164	68	65
174	70	68
183	73	70
189	—	73
190	75	73
197 Suzuki	75	73
198	77	—
200		75
210 Honda		75

FIG. 10

Antes de introducir aceite, montar el tubo (A) dentro del cual se dirige el flujo del aceite. Para establecer las cantidades necesarias seguir los datos indicados en la tabla siguiente.

IMPORTANTE: respetar escrupulosamente las cantidades indicadas para un perfecto funcionamiento del amortiguador.

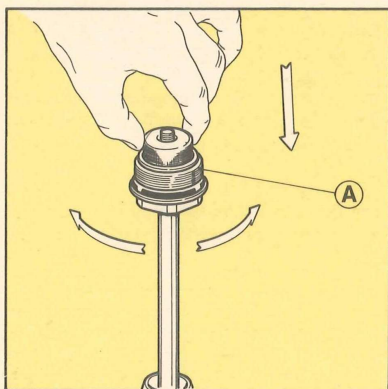
L	EURO 74 Cantidad cc.	A 73 Cantidad cc.
164	68	65
174	70	68
183	73	70
189	—	73
190	75	73
197 Suzuki	75	73
198	77	—
200		75
210 Honda		75

ABB. 10

Beim Einfüllen von Öl in die Kapsel ist es ratsam, vorher das Röhrchen (A) einzubauen, in das der Ölfluss geleitet wird. Die erforderlichen Mengen sind auf Grund der in der nachstehenden Tabelle angegebenen Werte festzulegen.

WICHTIG: Für das einwandfreie Funktionieren des Stossdämpfers sind die angegebenen Mengen genauestens einzuhalten.

L	EURO 74 Menge cc.	A 73 Menge cc.
164	68	65
174	70	68
183	73	70
189	—	73
190	75	73
197 Suzuki	75	73
198	77	—
200		75
210 Honda		75



OPERAZIONE DI RIMONTAGGIO

FIG. 11

Quando si rimonta la boccia di guida e il tappo di chiusura (unico pezzo nel mod. EURO 74) sull'asta, bisogna fare attenzione a non rovinare, con una operazione troppo veloce, il labbro del paraolio e del raschiapolvere presenti in esso (A) proteggendo la filettatura con un eventuale introduttore. Mentre si infila l'asta è consigliato ruotare in entrambi i versi il gruppo boccia-tappo (A) così da avere un inserimento ottimale senza il pericolo di rovinare irreparabilmente le guarnizioni.

REASSEMBLY

FIG. 11

When reassembling the pilot boss and locking plug (complete unit on EURO 74 shock) be careful not to damage the edge of the oil and dust seals located on the inside (A), by rushing the operation. Protect the thread of the plug with a ring clamp. When inserting the damper rod, we suggest that the pilot boss and locking plug unit (A) be twisted backwards and forwards, this allows it to fit exactly, without damaging excessively the seals.

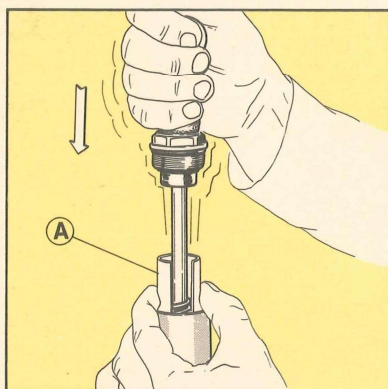


FIG. 12

Rimontare il gruppo asta completo (assicurarsi di aver stretto il dado di chiusura del pistone prima del rimontaggio) infilando con l'ausilio di un introduttore (Ref. 27) (A). Mentre si inserisce dentro al tubetto ruotare il gruppo asta per non rovinare il segmento pistone.

FIG. 12

Assemble the complete damper rod (be sure that the locking nut on the piston has been tightened before assembly) by introducing it into the shock body through a ring clamp (Ref. 27) (A). When introducing the damper rod into the tube be careful not to damage the piston ring.

OPERATIONS DE REMONTAGE

FIG. 11

En remontant la bague de guidage et le bouchon de fermeture (élément unique dans le mod. EURO 74) sur la tige, il faut faire attention à ne pas endommager avec une operation trop rapide la bouche du joint d'étanchéité et du cache-poussière qui se trouvent sur la tige (A), en protégeant le filetage avec un éventuel introducteur.

Quand l'on introduit la tige il est conseillé de tourner dans les deux sens le groupe bague-bouchon (A) de façon à avoir le meilleur encastrement sans le danger d'endommager irréparablement les joints.

OPERACION DE MONTAJE

FIG. 11

Cuando se vuelve a montar el cojinete de fricción de guía y el tapón de cierre (única pieza en el Mod. EURO 74) sobre el vástago, es necesario cuidar de no dañar, con una operación demasiado rápida, el labio del reten y del guarda-polvo en esta pieza (A) protegiendo la parte roscada con un eventual introductor.

Mientras se pone el vástago se aconseja mover por los dos lados el grupo cojinete de fricción-tapón (A) para conseguir una introducción óptima sin peligro de dañar irreparablemente las guarniciones.

WIEDEREINBAU

ABB. 11

Beim Wiedereinbau der Führungsbüchse und des Verschluss-Stopfens (ein einziges Teil beim Mod. EURO 74) auf der Stange ist darauf zu achten, dass durch zu schnelles Vorgehen nicht der Rand des Ölabbstreifers und des Staubabstreifers, der sich darin befindet, beschädigt wird (A); eine derartige Beschädigung wird durch die Benutzung eines Einführwerkzeugs vermieden, das das Gewinde schützt.

Beim Einschieben in die Stange sollte die Gruppe Büchse-Stopfen (A) in beide Richtungen gedreht werden, so dass ein optimaler Einbau gegeben ist, ohne Gefahr zu laufen, dass die Dichtungen auf nicht widergutzumachende Art beschädigt werden.

FIG. 12

Remonter le groupe tige complet (s'assurer d'avoir bien serré l'écrou de fermeture du piston avant le remontage), en l'introduisant à l'aide d'un introducteur (Ref. 27) (A).

En l'encastrant dans le tube tourner la tige sans endommager le segment piston.

FIG. 12

Volver a montar el grupo vástago completo (controlar antes que la tuerca de cierre del pistón este bien fijada) introduciendolo con la ayuda de un introductor (Ref. 27) (A). Mientras se coloca dentro al tubo girar el grupo vástago para no dañar el segmento pistón.

ABB. 12

Komplette Stange mittels eines Einbauwerkzeugs wiedereinbauen (Bez. 27) (A); vergewissern, dass die Kolbenverschlussmutter vor dem Einbau fest angezogen wurde.

Bei Einführung in das Röhrchen die Stange drehen, um die Beschädigung des Kolbenrings zu vermeiden.

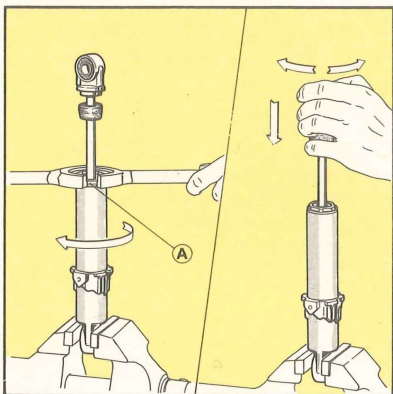


FIG. 13

Dopo aver riavvitato il tappo di chiusura (A) con l'apposita chiave in dotazione della Casa costruttrice (Rif. 17 - 10), bisogna verificare se l'asta è stata montata correttamente. Ruotare quindi l'asta stessa e contemporaneamente provare il funzionamento dell'ammortizzatore.

Nel caso si manifestino attriti meccanici o anomalie di ciascun genere eseguire il rimontaggio con più cura.

FIG. 13

Having tightened the locking plug (A) with the special tool provided (Ref. 17 - 10) check that the damper rod has been assembled correctly.

Turn the rod and at the same time test the working of the shock absorber.

If points of friction or abnormalities are encountered, assemble again being more careful.

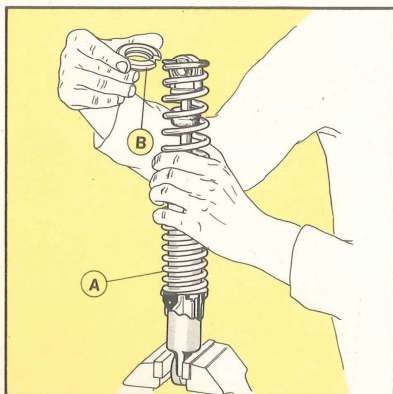


FIG. 14

Rimontare ora la molla (A) e poi, comprimendola, inserire la ghiera portamolla (B).

FIG. 14

Reassemble spring (A), then press it down and insert the spring retainer (B).

FIG. 13

Après avoir revissé le bouchon de fermeture (A) avec la clef fournie par la Maison constructrice, (Ref. 17 - 10) il faut vérifier si la tige a été correctement montée.

Tourner ensuite la tige et essayer dans le même temps le fonctionnement de l'amortisseur.

Au cas où il y aurait des frictions mécaniques ou d'autres anomalies procéder au remontage avec plus de soin.

FIG. 13

Después de haber fijado el tapón de cierre (A) con la llave apropiada suministrada por la Firma constructora (Ref. 17 - 10) es necesario controlar si el vástago ha sido montado correctamente.

Mover por lo tanto el vástago mismo y simultáneamente probar el funcionamiento del amortiguador.

Si existen frotamientos mecánicos o anomalías volver a efectuar el montaje más cuidadosamente.

ABB. 13

Nach Anziehen des Verschluss-Stopfens (A) mittels des entsprechenden Schlüssels des Zubehörs der Herstellerfirma (Bez. 17 - 10) vergewissern, dass die Stange korrekt eingebaut wurde.

Dazu die Stange drehen und gleichzeitig das Funktionieren des Stossdämpfers prüfen. Sollten sich mechanische Reibung oder Anomalien irgendeiner Art zeigen, den Wiedereinbau nochmals mit mehr Sorgfalt vornehmen.

FIG. 14

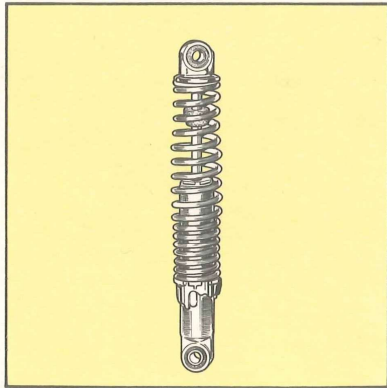
Remonter le ressort (A) et puis, en le comprimant, introduire la rondelle d'arrêt du ressort (B).

FIG. 14

Montar ahora el muelle (A) y después coprimiendo poner el zuncho portamuelle (B).

ABB. 14

Jetzt die Feder (A) wiedereinbauen, zusammenpressen und dabei die Nutmutter der Feder (B) einführen.



CAUSE DI MANCATO FUNZIONAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE

- 1) Montaggio errato delle lamelle sulla sede del pistone. Per evitare questo errore di montaggio si consiglia di montare a pacco su di un piano il gruppo pistone con tutti i suoi componenti.
- 2) Per difetti di materiale o per contatto con oggetti appuntiti o per urti di vario genere si possono verificare sulla superficie cromata dell'asta delle lacerazioni. In questi casi è consigliabile sostituire l'asta per non provocare ulteriori danni alle guarnizioni di tenuta.
- 3) Controllare la parte superiore della filettatura sulla custodia se esistono bolle e quindi mancanza di materiale tali da provocare la fuoriuscita di olio dalla custodia: in questo caso occorre sostituire la custodia stessa.

CAUSES OF SHOCK ABSORBER FAILURE

- 1) Wrong assembly of piston washers. To avoid this, we suggest the piston is assembled in block on a flat surface, with all the piston components in correct sequence.
- 2) Faulty raw material, collisions or contact with pointed objects may cause the chrome surface of the damper rod to rend. In such cases it is advisable to replace the damper rod to avoid further damage to the seals.
- 3) Check that there are no bubbles in the upper part of the thread of the shock body, as this indicates lack of material which will cause oil to leak from the shock body. In this case it is necessary to replace the shock body.

CAUSES DU NON FONCTIONNEMENT DE L'AMORTISSEUR

- 1) Montage erroné des lamelles sur le siège du piston. Pour éviter cet erreur de montage il est conseillé de monter ensemble sur un plan le groupe piston avec tous ses éléments.
- 2) Pour des défauts de matériel ou pour des contacts avec des objets pointus ou pour d'autres chocs, il pourrait se vérifier sur la surface chromée de la tige des lacerations. Dans ce cas il est conseillé de remplacer la tige pour ne pas provoquer d'ultérieures dégâts aux joints d'étanchéité.
- 3) Contrôler la partie supérieure du filetage sur le corps; s'il y a des bulles et donc il n'y a pas suffisamment de matériel qui provoque le coulement de l'huile du corps, dans ce cas il faut remplacer le corps même.

CAUSAS DE NO FUNCIONAMIENTO DEL AMORTIGUADOR

- 1) Montaje equivocado de los anillos en el alojamiento del pistón. Para evitar este error de montaje se aconseja de montar a bloque sobre un plano el grupo pistón con todos sus componentes.
- 2) Materiales defectuosos o contacto con objetos de punta o causa choques de vario tipo que se pueden verificar rupturas sobre la superficie cromada del vástago. En estos casos se aconseja substituir la varilla para no provocar otros daños a las guarniciones de retención.
- 3) Controlar la parte superior de la rosca sobre la cubierta si existen burbujas y por tanto falta de material que provocan la salida de aceite desde la cubierta: en este caso es necesario substituir la cubierta misma.

GRÜNDE FÜR DAS VERSAGEN DES STOSS-DÄMPFERS

- 1) Fehlerhafter Einbau der Lamellen auf dem Kolbensitz. Um diesen Einbaufehler zu vermeiden, wird geraten, den gesamten Kolben auf einer ebenen Fläche zusammenzubauen, und zwar mit all seinen Einbauteilen.
- 2) Bei Materialfehlern oder beim Kontakt mit spitzen Gegenständen sowie bei Stößen irgendwelcher Art können auf der verchromten Oberfläche der Stange Risse entstehen. In derartigen Fällen ist es ratsam, die Stange zu ersetzen, um eine weitere Beschädigung der Dichtungen zu vermeiden.
- 3) Den oberen Gewindeteil auf der Kapsel kontrollieren, um festzustellen, ob Blasen vorhanden sind und damit ein Fehlen von Material, so dass Öl aus der Kapsel ausfließen kann; in diesem Falle ist die Kapsel selbst zu ersetzen.

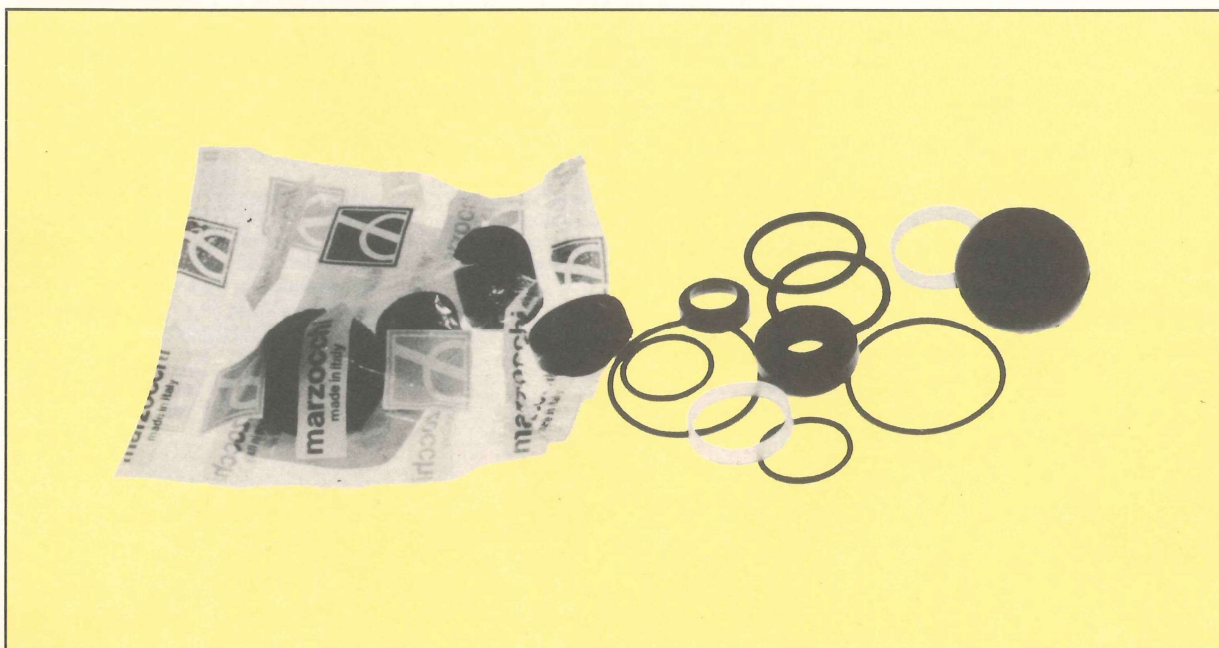
KIT

A 73

Euro 74

Art. 54.04

Art. 54.05



OLIO SAE 5

Art. 52.50



MARZOCCHI®
S.P.A.

40069 LAVINO DI ZOLA PREDOSA
(bologna/Italia)
VIA GRAZIA, 2
TELEFONO 051 - 75 42 11
TELEX: 511102 MARBOL - I

