

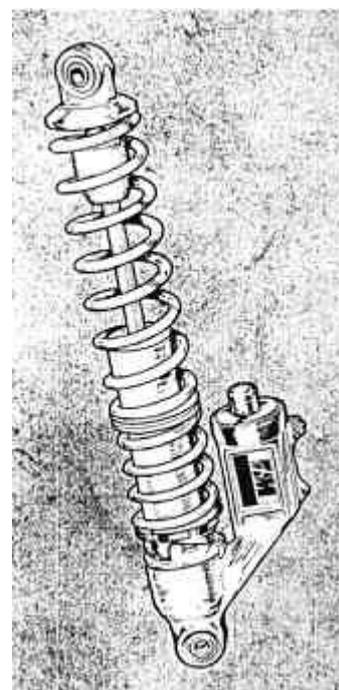
Les Amortisseurs MARZOCCHI MX 580

Instruction pour l'emploi et l'entretien

Les numéros de référence indiqués dans les descriptions de cet opuscle se réfèrent aux outils contenus dans la boîte à outils Marzocchi.

Utiliser de l'huile pour amortisseur viscosité
Engler à 50° C – 1,8

(huile spéciale Marzocchi MS01 SAE 5 Art.52.50)



Enlever les ressorts (A) en comprimant ceux-ci vers le bas pour enlever la rondelle supérieure d'arrêt (B).

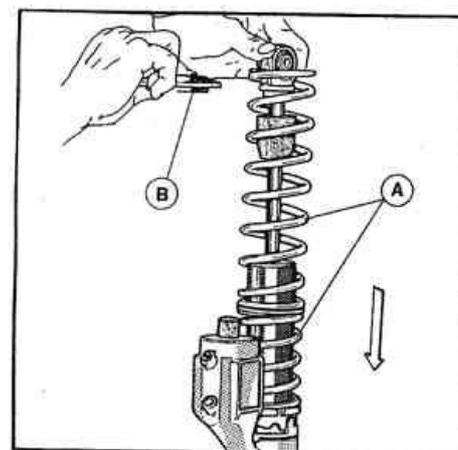


Figure 1

Dévisser le bouchon (A) de la valve.

Avec un pointeau, presser sur la valve pour faire sortir l'air contenu dans le poumon.

Dans le cas d'une fuite d'huile procéder comme dans la Fig. 18.

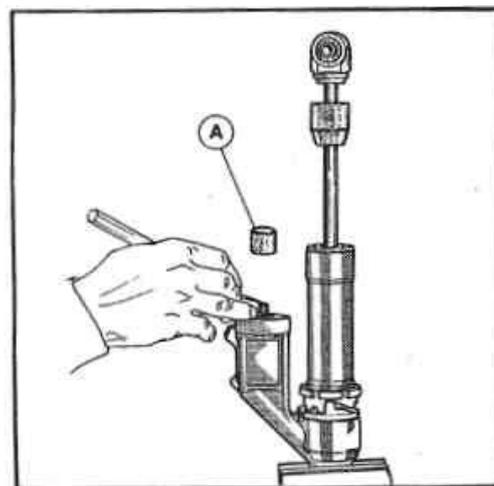


Figure 2

Pour cette opération il est conseillé de fixer la partie inférieure de l'amortisseur dans un étau.

Dévisser complètement le bouchon de fermeture (A) à l'aide d'une clef à compas (ou bien de la clef spéciale fournie par la maison productrice (Ref.9)).

Porter le bouchon en haut le long du piston (Fig.4).

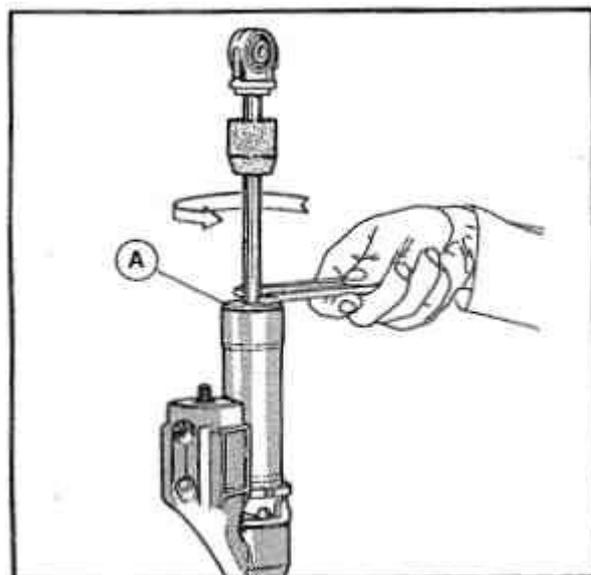


Figure 3

Extraire la tige complète (A) en faisant de brefs mouvements latéraux, comme indiqué dans l'illustration par les flèches.

Au cas où l'extraction apparaîtrait difficile, frapper légèrement avec un marteau de caoutchouc sur la partie supérieure du corps et répéter l'opération.

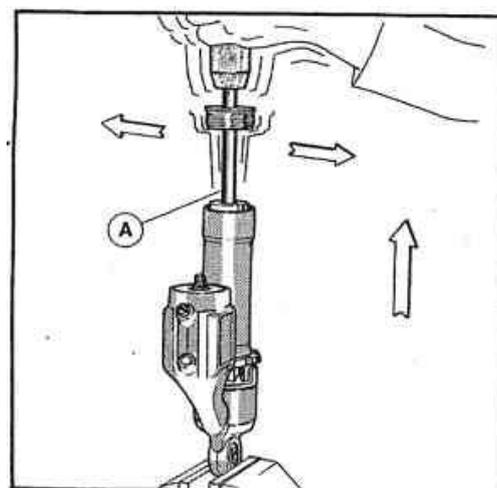


Figure 4

Dévisser avec un tournevis (Ref.5) la vis de vidange (A) en faisant attention au joint (B).

Retirer toute l'huile contenue dans le corps et procéder à un éventuel nettoyage en utilisant de l'essence ou du pétrole très propres.

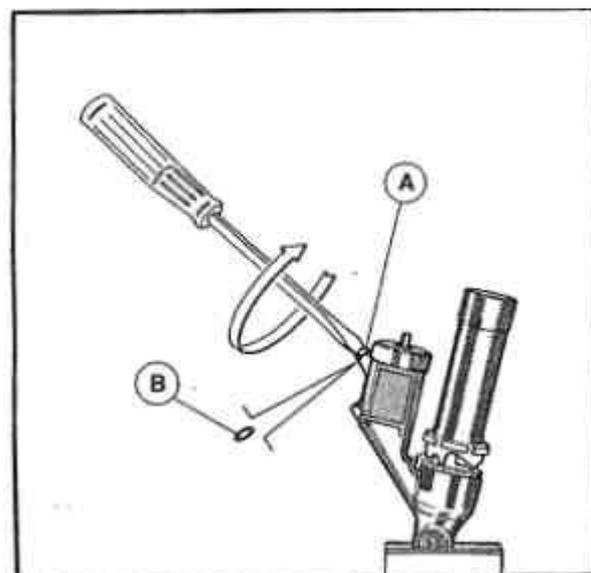


Figure 5

Avant de mettre l'huile dans le corps, s'assurer qu'il ne reste pas d'air dans le poumon.

Faire l'opération avec un pointeau (Ref.3).

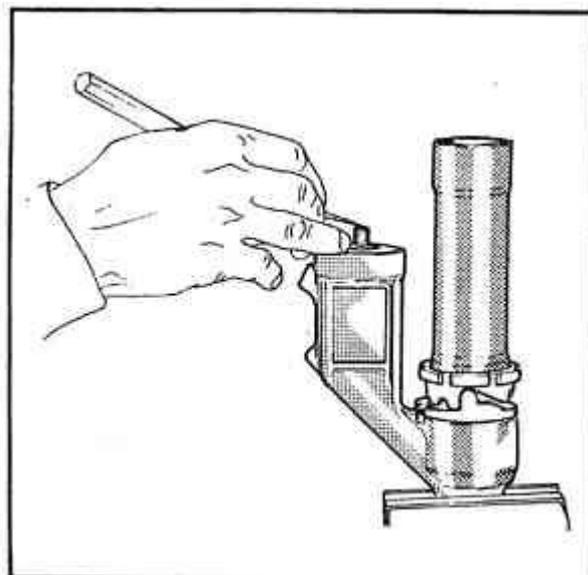


figure 6

Incliner le corps de l'amortisseur de 20° environ pour procéder au remplissage d'huile.

Introduire lentement l'huile dans le corps jusqu'à ce qu'il sorte par le trou de vidange du réservoir.

Monter le joint (B) et puis visser complètement la vis de vidange (A).

Porter l'amortisseur en position verticale et s'assurer que le niveau d'huile arrivé à 2 – 2,5 cm du sommet du corps.

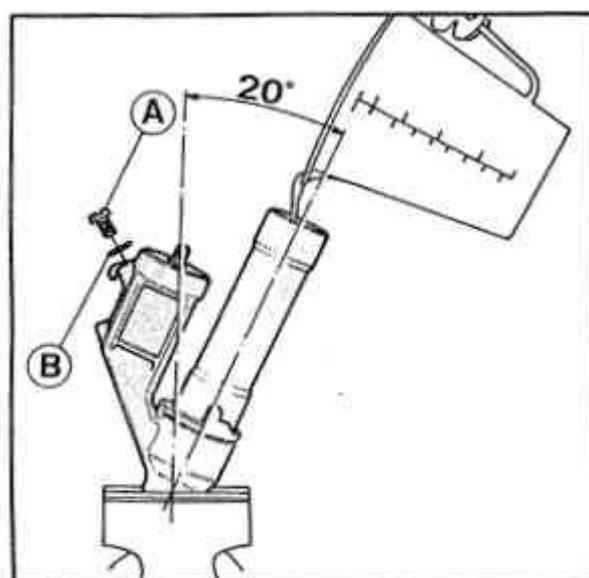


figure 7

Monter la tige dans le corps (il est conseillé pour cette opération délicate d'utiliser un introducteur (A) fourni par la maison constructrice (Ref.24), en le poussant jusqu'à ce que la cuvette supérieure (B) soit complètement recouverte d'huile.

Enlever l'introducteur en laissant la tige dans cette position.

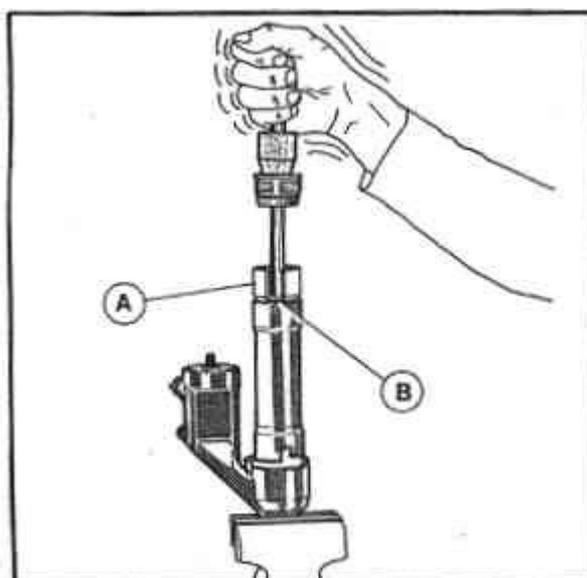


figure 8

En maintenant la tige (A), porter la bague de guidage jusqu'à la butée (il est conseillé d'envelopper le corps dans un chiffon pour éviter les fuites).

Monter le joint OR (B) en le poussant dans son siège avec le pointeau (Ref.3).

S'assurer avec celui-ci que le joint OR soit complètement entré dans son siège.

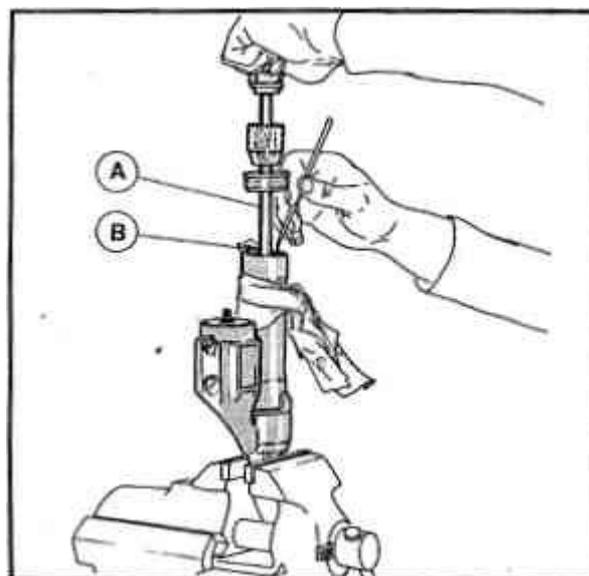


figure 9

Enlever l'huile restée sur la bague de guidage, en la retenant avec un doigt, puis renverser l'amortisseur.

Nettoyer soigneusement le sommet de la bague

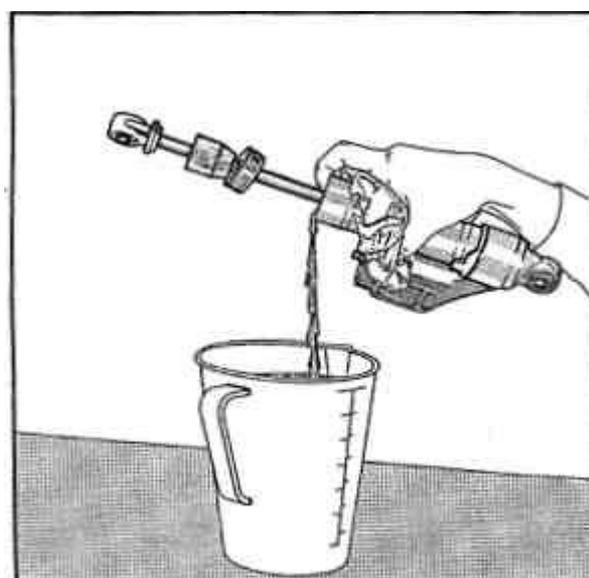


figure 10

Après avoir soigneusement nettoyé, porter le cache poussière (A) à contact avec la bague de guidage.

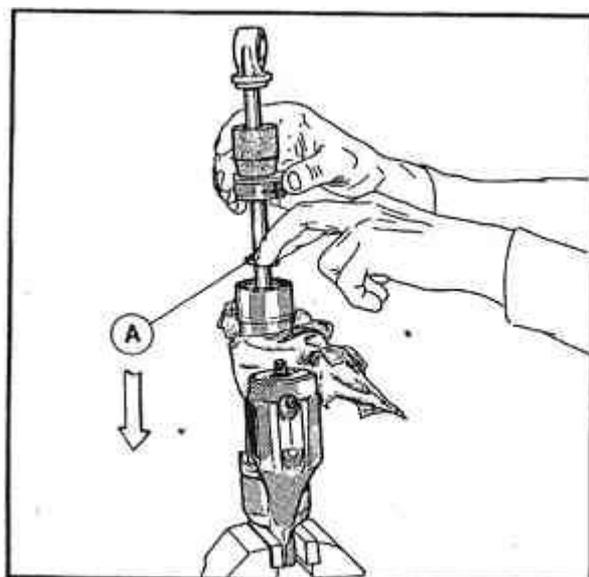


figure 11

Revisser complètement le bouchon de fermeture (A) avec la clef (Ref.9).

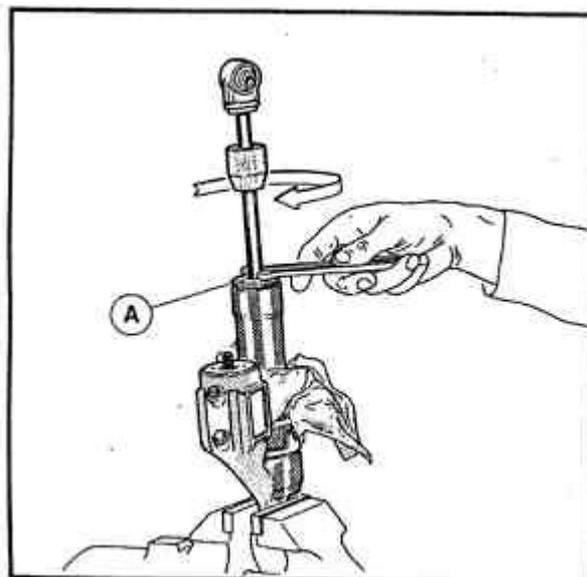


figure 12

Si le joint cache poussière a un renflement (voir la figure barrée) répéter l'opération de nettoyage.

Pour vérifier si l'assemblage a été fait correctement, faire tourner la tige (en l'empoignant par la tête) sans la pousser et contrôler qu'il n'y ai pas de frictions.

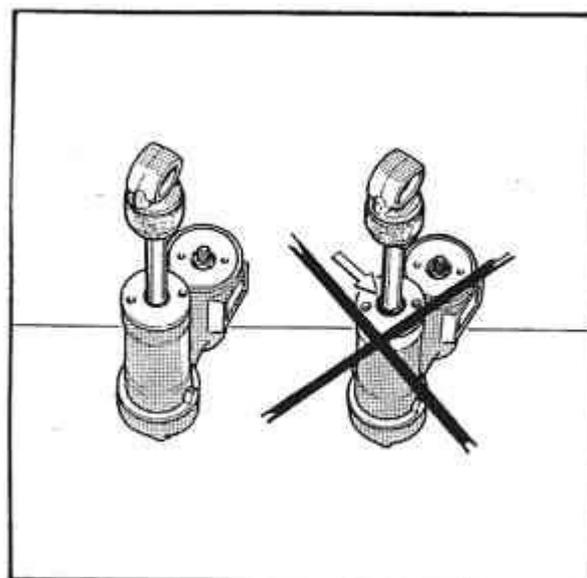


figure 13

Incliner l'amortisseur à 45° environ et dévisser complètement la vis de vidange (A).

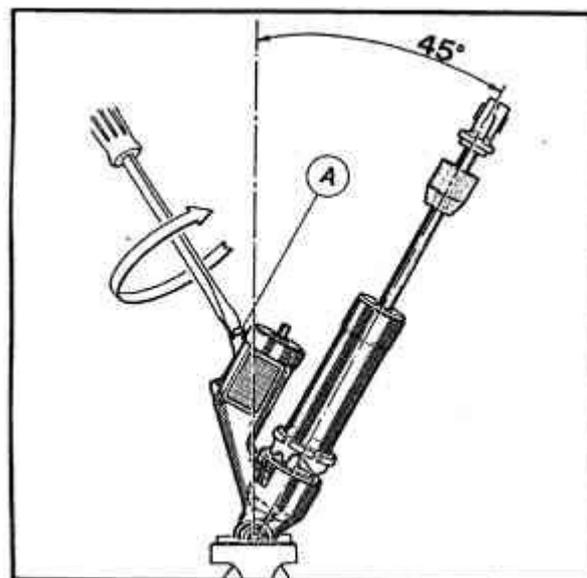


figure 14

Pousser lentement la tige jusqu'en butée.
Revisser et serrer immédiatement la vis de vidange.

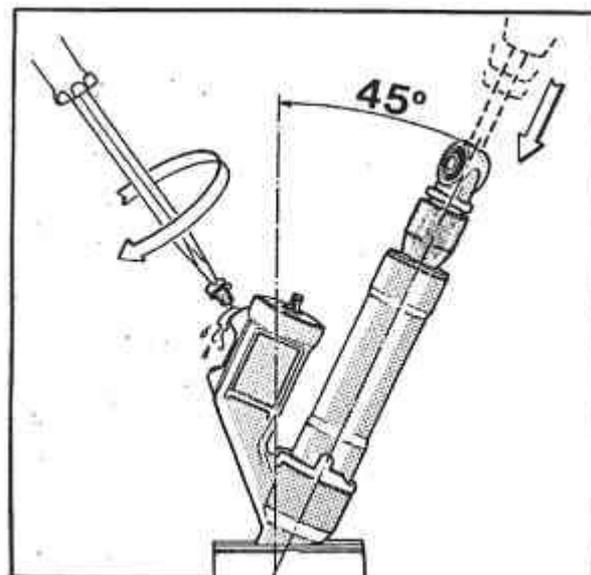


figure 15

Introduire dans le réservoir pneumatique de l'air à une pression de 8 – 10 Atm.

En tenant la pression ouverte jusqu'à ce que la tige rejoigne l'écartement maximum.

Si le groupe piston en remontant a tendance à gripper, faire tourner la tige sur elle même sans forcer dans le sens vertical.

Pour cette opération utiliser un appareil fourni de manomètre (Ref.93.58) permettant d'éviter certaines erreurs aisément vérifiables avec l'emploi d'autres systèmes.

Revisser le capuchon de la valve. Pour contrôler la pression du réservoir pneumatique, il faut se servir d'appareils permettant d'introduire de l'air et non seulement de le mesurer. En effet, au moment du contrôle, l'air entré dans l'instrument a contribué à la baisse de pression effective dans l'amortisseur. Il est ainsi nécessaire de rétablir la pression conseillée.

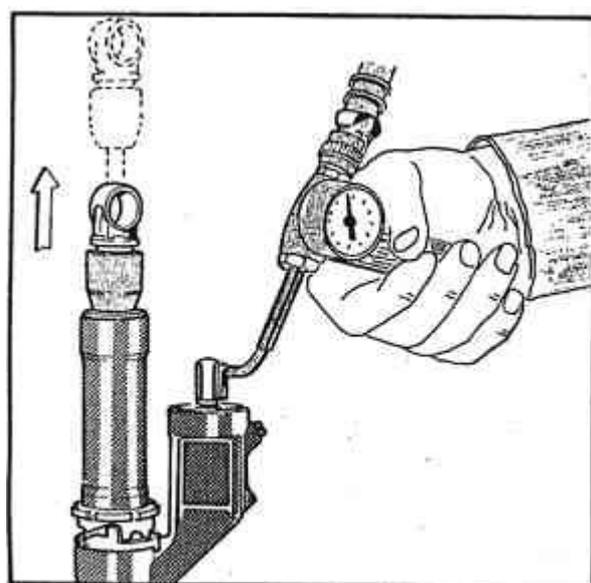


figure 16

Remonter les ressorts en les enfilant dans le fourreau, d'abord le ressort court au pas plus étroit vers le bas (A), puis l'anneau de guidage des ressorts (B) et enfin le ressort long (C). Ce dernier, n'ayant pas de sens spécifique, peut être monté dans n'importe quel sens. Monter la rondelle supérieure d'arrêt (A) en pressant les ressorts vers le bas comme il a été déjà décrit dans le montage en Fig.1.

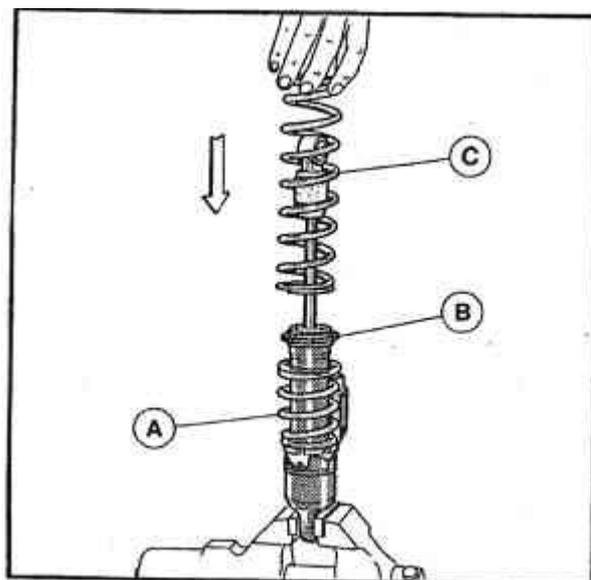


figure 17

OPERATIONS DE REVISION DU POUMON

En faisant l'opération de la Fig.2, l'huile peut fuir.

Ceci veut dire que le poumon s'est détérioré.

Pour le remplacer il faut dévisser lentement la vis de vidange (A) jusqu'à ce que l'huile cesse de sortir sous l'effet de la pression.

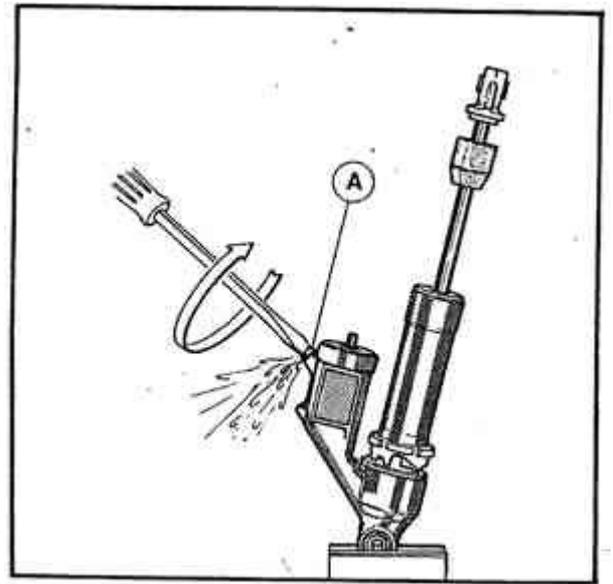


figure 18

Après avoir démonté le groupe piston et vidé le corps de l'huile, dévisser le bouchon du réservoir (A) avec une clef à compas (Ref.1).

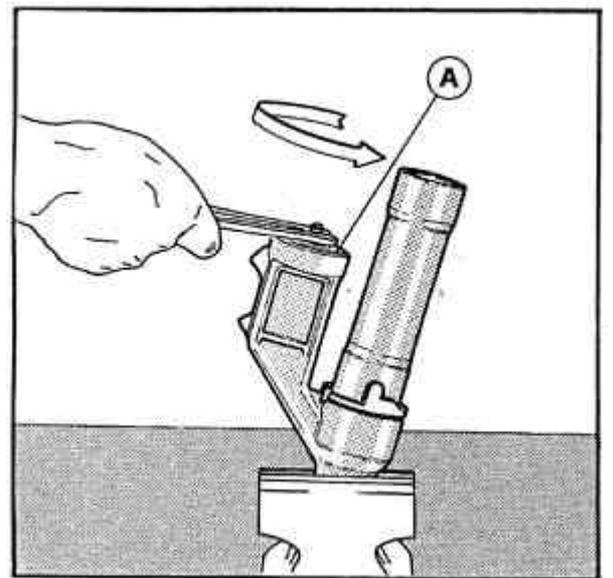


figure 19

En faisant levier avec un pointeau (Ref.3), extraire d'abord la cuvette du poumon (A) et puis le poumon même (B).

Faire le remplacement.

Pour le remontage, refaire les mêmes opérations en sens inverse.

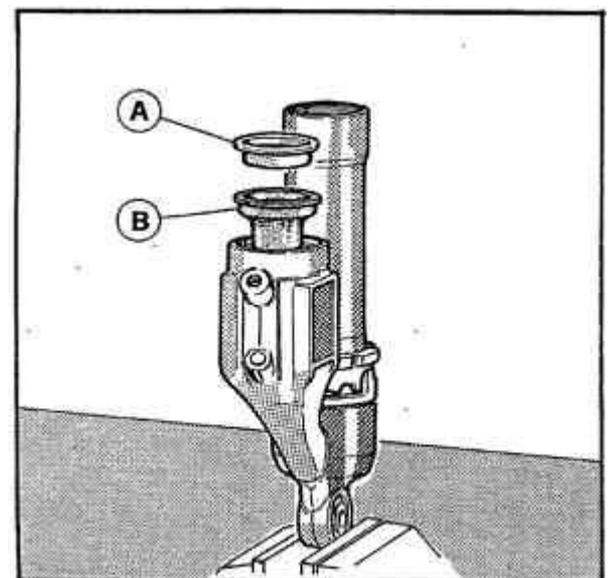


figure 20

SUBSTITUTION DE LA BAGUE

Pour démonter la bague il faut se servir de l'outillage (Ref.43) en l'appuyant sur un plan.

Poser la tête sur l'appui de l'outillage. En se servant du tourillon (Ref.51) sur la bague jusqu'à ce qu'elle sorte.

Pour le montage, refaire les mêmes opérations en sens inverse.

SUBSTITUTION DE LA ROTULE D'ARTICULATION

A la demande, Marzocchi fournit une rotule d'articulation (Tav.1/A) de rechange qui doit être montée seulement sur la partie fixe du châssis. Pour sa substitution, faire les mêmes opérations que pour la bague.

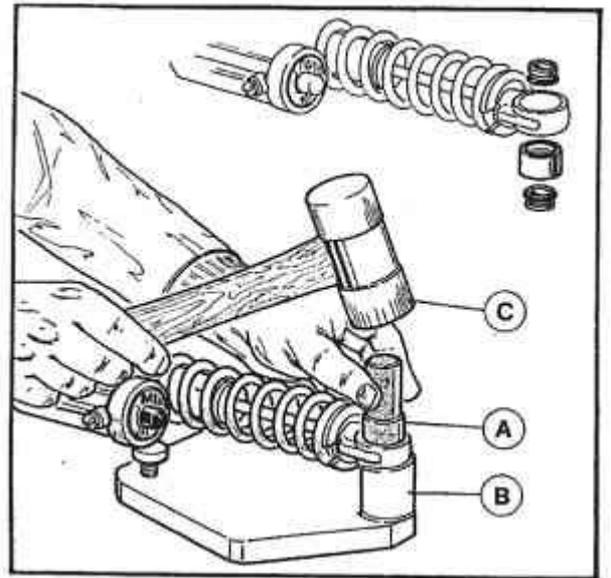


figure 21

Pour substituer les lamelles (Réf. A et B), faire le démontage des éléments du piston en suivant l'ordre de la figure.

Pour cette opération il vaut mieux fixer la tête de la tige dans un étau.

A l'aide d'une clef de 13mm (Réf.49), dévisser l'écrou et libérer tous les éléments.

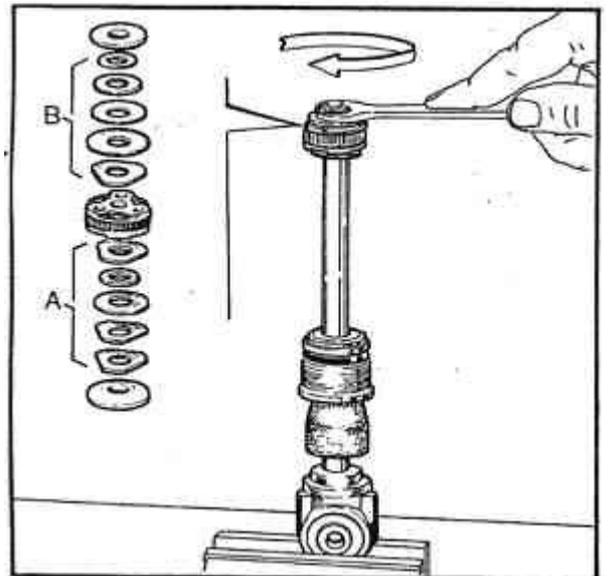


figure 22

TARAGE - AMORTISSEUR

La charge d'amortissement en compression adoptée sur cet amortisseur convient parfaitement à n'importe quel type de terrain.

Si dans certains cas il s'avérait nécessaire (terrains sableux, etc....) il est possible d'augmenter la charge d'amortissement.

Dans ce cas là il faut agir sur les lamelles (A) (Fig.22), en insérant entre la lamelle de $\varnothing 23$ (S) et celle triangulaire (Z) une lamelle d'épaisseur 0,2mm et de $\varnothing 27$ (P) et la lamelle de $\varnothing 15$ et d'épaisseur 0,2 (R) entre la lamelle de $\varnothing 23$ (S) et celles triangulaires (T) comme sur la Fig.23.

Si dans ce cas là la charge devenait excessive il est suffisant de substituer la lamelle de $\varnothing 15$ (R) avec une lamelle de $\varnothing 14$ et d'épaisseur 0,2 (voir Fig.23).

Pour varier la charge en extension il faut agir sur les lamelles (B) (Fig.22) montées sur le groupe piston en variant le diamètre suivant la nécessité.

Dans la majeure partie des cas, l'amortisseur est fourni avec un tarage obtenu à l'aide de 4 lamelles (voir Fig.24) de divers diamètres qui peuvent varier d'un $\varnothing 14$ jusqu'à un $\varnothing 27$, ceci pour consentir un meilleur réglage de la charge en extension. N.B. Les lamelles sont toujours montées en dégradé de la plus grande à la plus petite et la plus grande est toujours en contact avec la lamelle triangulaire (T) (voir Fig.24).

Pour modifier la charge en extension il faut agir en fonction des cas suivants :

- 1- Si la charge est trop élevée substituer la lamelle de la position L avec une autre de diamètre inférieur de 1mm. Si la charge est encore trop élevée, substituer aussi les lamelles des positions M, N et O avec autant de lamelles dont le diamètre extérieur soit respectivement inférieur de 1mm.
- 2- Si la charge est peu élevée, substituer la lamelle de la position L avec une autre de diamètre supérieur de 1mm. Si la charge est encore insuffisante, substituer aussi les lamelles des positions M, N et O avec autant de lamelles dont le diamètre extérieur soit respectivement supérieur de 1mm. Si la lamelle de la position O est de diamètre 27mm, elle sera maintenue, il faudra donc agir sur les lamelles M, N et L.
- 3- Si dans les mouvements de faible amplitude (chemin de terre ou cunettes) la charge est trop élevée, substituer les lamelles des positions N et O avec autant de lamelles de diamètre inférieur. Si la charge est insuffisante, substituer les lamelles des positions N et O avec autant de lamelles de diamètre supérieur.
- 4- Si dans les mouvements de grande amplitude (sauts) la charge est trop élevée, substituer les lamelles des positions L et M avec autant de lamelles de diamètre majeur.

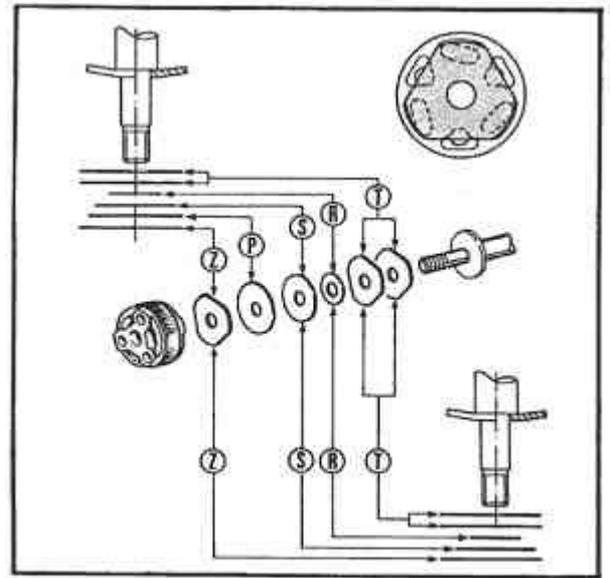


figure 23

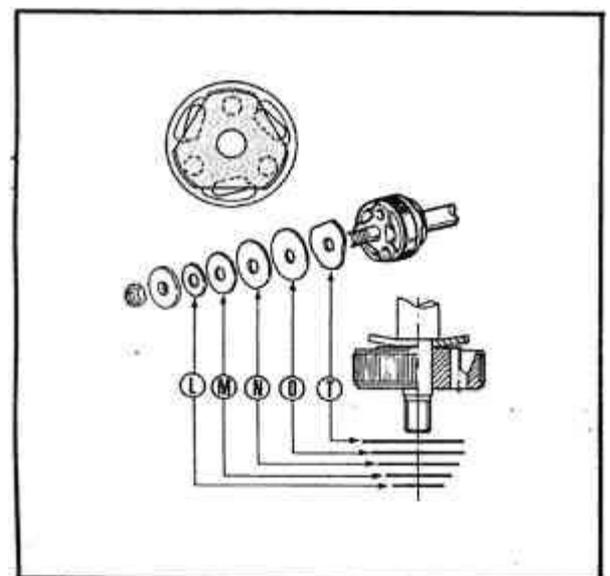
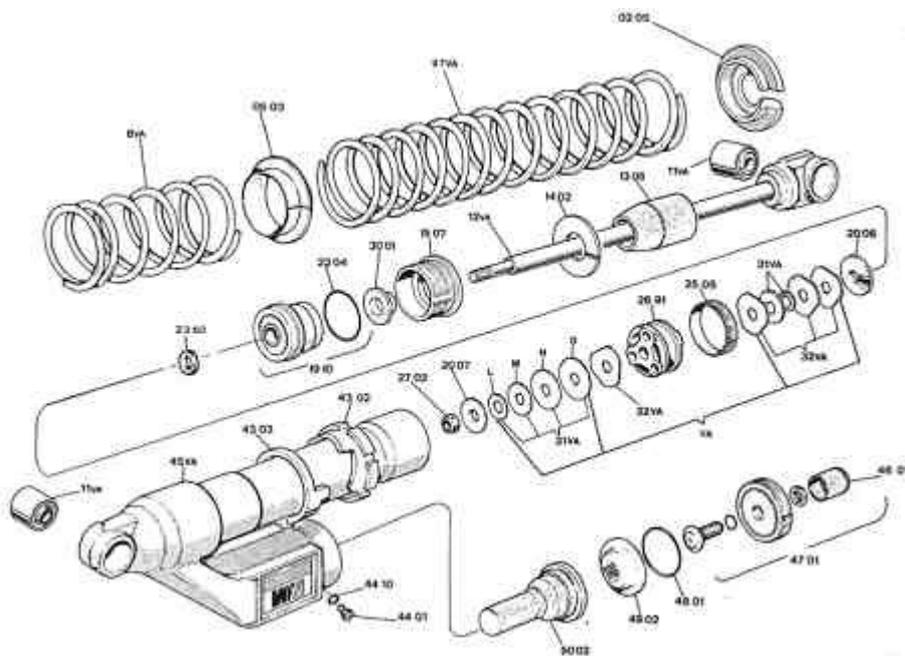


figure 24



11 - Sottopellico sferico - Tav. 1/A
Ball joint bushing

Art.	Codice	L (mm)	Ø d
11.25	710024	22	8
11.26	710025	22	10
11.27	710026	22	12



11 - Silent block normale - Tav. 1
Normal bushing

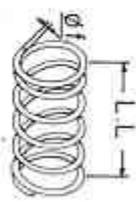
Art.	Codice	L	Ø d
11.01	549002	22	8
11.02	549003	22	10
11.03	549004	22	12
11.04	710001	22	12
11.05	710002	22	8
11.06	710003	22	10

Art.	Codice	Descrizione - Description	Art.	Codice	Descrizione - Description
02.05	530007	Ghiera molla - Spring retainer			
08.VA	-	Molla costante - Straight rate spring	25.05	524038	Segmento - Piston ring
05.03	524037	Guidamolla - Spring retainer	26.91	53009	Pistone - Piston
06.VA	-	Molla - Spring			
11.VA	-	Silent block Tav. 1 - Tav. 1/A - Bushing			
13.05	531004	Gommoni paracolpi - Buffer	20.07	535010	Scodellino inf. - Lower cup
14.02	522015	Rondella in viti - Washer	27.02	521005	Dado (blocc. pistone) - Nut
12.VA	-	Asa con occhio Tav. 2 - Damper rod	43.02	511003	Ghiera di registro - Spring rate washer
15.07	534009	Tappo di chiusura - Locking plug	45.VA		Custodia Tav. 4 - Shock body
30.01	533036	Rasniapolvere - Dust seal	43.03	511004	Sottoghiera - Spring rate washer lock
22.04	528007	Anello GR boccola - Bushing O-Ring	44.10	528002	Anello GR - O-ring
18.10	504002	Gr. boccola completo - Bushing unit	44.01	520005	Vite scarico olio - Oil outlet screw
23.50		Anello paracolpi - Buffer ring	50.02	533058	Polmone - Bellows
20.08	535019	Scodellino pistone - Piston cup	49.02	524029	Scodellino polmone - Bellows cup
32.VA		Lamella triangolare - Triangular blade	48.01	528008	Anello GR polmone - Bellows O-Ring
31.VA		Lamella tonda - Round blade	47.01	716002	Gr. Valvola - Valve unit
			46.01	533005	Cappociti in gomma - Air valve tap

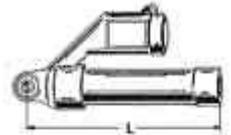


12 - Asa con occhio - Tav. 2
Damper rod

Art.	Codice	L
12.01	704002	194
12.02	704001	198
12.03	704002	203
12.04	704004	211
12.05	704004	208
12.06	704006	205
12.07	704007	244



Art. Item	Codice Code	Cost. di carico kg/mm. Linear spring rate kg/mm.	LL Free length	Ø filo Wire dia.	Contr. Char.
08.04	514335	200	80	7	
08.05	514345	215	90	7	celeste blue
08.06	514314	250	90	7,5	bianco white

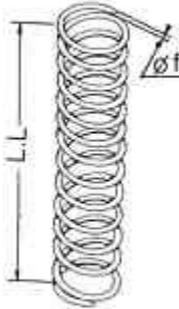


45 - Custodia - Tav. 4
Shock body

Art.	Codice	L
45.01	720001	194.5
45.02	720002	190.5
45.03	720003	207
45.04	720004	222
45.05	720005	225.5
45.07	720006	237
45.08	720007	244.5

Art. Item	Codice Code	Cost. di carico kg/mm. Linear spring rate kg/mm.	LL Free length	Ø filo Wire dia.	Contr. Char.
08.07	514315	5	20	7	

Art. Item	Codice Code	Cost. di carico kg/mm. Linear spring rate kg/mm.	L.L. Free length	Ø filo Wire dia.	Contr. Char.
97.17	514316	3,5	220	8,5	
97.18	514317	3,8	220	8,5	bianco white
97.19	514318	4,0	220	8,5	celeste blue
97.20	514319	4,3	220	9	verde green



Art. Item	Codice Code	Cost. di carico kg/mm. Linear spring rate kg/mm.	L.L. Free length	Ø filo Wire dia.	Contr. Char.
97.01	514333	2,5	190	7,5	
97.02	514336	2,5	205	7,5	
97.03	514339	2,5	220	7,5	
97.04	514342	2,5	235	7,5	
97.05	514334	2,8	190	8	bianco white
97.06	514337	2,8	205	8	*
97.07	514340	2,8	220	8	*
97.08	514343	2,8	235	8	*
97.09	514335	3	190	8	celeste blue
97.10	514338	3	205	8	*
97.11	514341	3	220	8	*
97.12	514344	3	235	8	*
97.13	514325	3,3	190	8	verde green
97.14	514322	3,3	205	8	*
97.15	514323	3,3	220	8	*
97.16	514324	3,3	235	8	*