

HOW TO USE by **wwag**.com



Produkt

**O.D.C. Traditional
Mid Glide Gabeln**

O.D.C. Traditional Wide Glide

O.D.C. Upside-Down Gabeln

Artikel

17-599, 17-600, 17-610, 17-611, 17-629, 17-643, 17-644, 17-645, 17-646, 17-662, 17-664, 17-665

Datum

2015-02-17

Editorial ID

129299

Beide Gabeltypen werden einbaufertig geliefert, befüllt mit 350 ml Gabelöl der Viskosität SAE15. Sollte die Gabel sich als für die Bedürfnisse des Fahrers zu weich erweisen, können bis zu 30 ml pro Holm nachgefüllt werden, natürlich gleich viel auf beiden Seiten! Da die Standrohre im Gegensatz zu den von Harley-Davidson verwendeten Gabeln keinen oberen Anschlag in der Gabelbrücke haben, ist besonders sorgfältig darauf zu achten, daß beide Standrohre gleich hoch montiert werden, um jegliche Verspannung der Gabel zu vermeiden. Verspannte Montage der Gabelholme führt erfahrungsgemäß zu vorzeitigem Versagen der Simmerringe und frühzeitigem Verschleiß der Gabelbuchsen. Wir empfehlen, die Gabelklemmschrauben nach dem exakten Ausrichten der Holme von oben nach unten festzuziehen, und mit noch nicht festgezogenen Klemmfaustschrauben (rechter Gabelholm, unten) und Achsmutter erst durch Betätigen der Bremse die Gabel eintauchen zu lassen. Mögliche letzte Verspannungen lösen sich auf diese Art. Erst dann zuerst die Achsmutter und dann die Klemmfaustschrauben endfest anziehen. Die Schutzblechschrauben sind während der ganzen Zeit noch locker und werden erst jetzt reihum erst handfest, dann endfest angezogen.

Deutsch

English

Español

Français

Italiano

HOW TO USE by **wwag**.com



Product

**O.D.C. Traditional
Mid Glide Forks**

**O.D.C. Traditional
Wide Glide Forks**

O.D.C. Inverted Forks

Articles

17-599, 17-600, 17-610, 17-611, 17-629, 17-643, 17-644, 17-645, 17-646, 17-662, 17-664, 17-665

Date

2015-02-17

Editorial ID

129299

Both fork types are delivered in ready to install condition, filled with 350 ml (approx. 11.5 oz) fork oil, type SAE15. Should the fork prove to be too soft for the rider's feeling or riding customs, up to 30 ml (approx. 1 oz) can be filled up per side, identical amount on both sides, of course. The fork braces have unlike stock forks no stops for the fork tubes. Therefore, it is important that you mount both tubes exactly levelled to avoid any unwanted tension. Installing the fork under tension causes early failure of oil seals and premature wear of the bushings. We recommend to tighten the clamping screws on the braces from top to bottom after exact levelling of the tubes. Axle clamping screws on right lower leg and axle nut should not be tight at this moment. Possible tensions which may still be present are relieved by pulling the brake lever and forcing the fork to dive once or twice. Then tighten axle-nut and axle clamping screws. Now tighten mudguard mounting screws which must be left untightened until the very end of the installing process.

HOW TO USE by **wwag**.com



producto

**Horquillas tradicionales
Mid Glide de O.D.C.**

**Horquillas tradicionales
Wide Glide de O.D.C.**

Horquillas invertidas O.D.C.

artículos

17-599, 17-600, 17-610, 17-611, 17-629, 17-643, 17-644, 17-645, 17-646, 17-662, 17-664, 17-665

fecha

2015-02-17

Editorial ID

129299

Ambos tipos de horquilla están listos para la instalación y están llenos con 350 ml de aceite para horquilla de viscosidad SAE15. Si la horquilla llega a ser demasiado suave para las necesidades del conductor, se puede llenar hasta 30 ml por tubo. Naturalmente debe ser la misma cantidad en ambos lados. Especialmente se debe asegurar que ambos tubos sean montados en la misma altura para evitar cualquier distorsión de la horquilla dado que los tubos no presentan un tope superior en la tija en contraste con las horquillas usadas por Harley-Davidson. Un montaje apretado de los tubos podría ocasionar el mal funcionamiento anticipado de los aros de retención Simmer y el desgaste prematuro de los casquillos de horquilla, según lo ya anteriormente experimentado. Por ello, recomendamos asegurar los tornillos de apriete de la horquilla de arriba a abajo después de la alineación exacta de los tubos. La inmersión de la horquilla recién debe ocurrir por el accionamiento del freno con los tornillos de fijación (tubo de horquilla derecho, abajo) y la tuerca del eje sin haberlos apretado aún en este momento. Últimas posibles tensiones pueden ser mitigadas de este modo. Recién, después de esto, se puede fijar finalmente la tuerca del eje y luego los tornillos de sujeción. Los tornillos del guardabarros aún permanecen sueltos durante este tiempo y recién ahora serán apretados uno a uno, para luego ser fijados firmemente al final de la instalación.

HOW TO USE by **wwag**.com



produit

**Fourches traditionnelles
Mid Glide de O.D.C.**

**Fourches traditionnelles
Wide Glide de O.D.C.**

Fourches inversées O.D.C.

articles 17-599, 17-600, 17-610, 17-611, 17-629, 17-643, 17-644, 17-645, 17-646, 17-662, 17-664, 17-665

date 2015-02-17

Editorial ID 129299

Les deux sortes de fourches sont livrées prêtes à monter, remplies de 350 ml d'huile de fourche de viscosité SAE15. Si la fourche s'avérait trop molle pour les besoins du conducteur, on peut rajouter jusque 30 ml d'huile par fourreau, à condition d'en verser la même quantité de chaque côté bien sûr ! Etant donné que les tubes n'ont pas de butée en haut dans le té, contrairement à ceux utilisés par Harley-Davidson, il faut bien veiller à ce que les deux tubes soient montés au même niveau, pour éviter toute torsion de la fourche. Un mauvais montage des tubes entraîne un dysfonctionnement rapide des joints spi et une usure prématurée des bagues de fourche. Après avoir précisément positionné les tubes, nous recommandons de serrer les vis de blocage des tés de fourche du haut vers le bas. Alors que les vis de blocage du fourreau droit en bas et l'écrou d'axe ne sont pas encore serrées, faire plonger la fourche en actionnant le frein avant. Les dernières torsions éventuelles s'éliminent de cette manière. Ce n'est qu'après qu'on peut serrer définitivement ces vis et l'écrou de l'axe. Pendant tout ce processus, les vis de fixation du garde-boue ne sont pas encore serrées, après quoi elle le sont d'abord à la main, puis serrées définitivement en croix.

Deutsch

English

Español

Français

Italiano

HOW TO USE by **wwag**.com



prodotto

**Forcelle tradizionali Mid
Glide di Forcelle tradizionali
Mid Glide di O.D.C.**

**Forcelle tradizionali
Wide Glide di O.D.C.**

Forcelle rovesciate O.D.C.

articoli 17-599, 17-600, 17-610, 17-611, 17-629, 17-643, 17-644, 17-645, 17-646, 17-662, 17-664, 17-665

data 2015-02-17

Editorial ID 129299

Ambedue le tipologie di forcelle sono fornite pronte per essere montate e riempite con 350 ml di olio per forcelle, viscosità SAE15. Se la forcella dovesse risultare troppo morbida per le esigenze del pilota, si possono aggiungere altri 30 ml per foderò, ovviamente la stessa quantità per ogni lato! Dato che gli steli, contrariamente alle forcelle impiegate da Harley-Davidson, non hanno una battuta superiore nella piastra forcella, bisogna avere particolare cura affinché ambedue gli steli vengano montati alla stessa altezza, per evitare ogni torsione nella forcella. Si sa per esperienza che montare storti gli steli forcella comporta il guastarsi degli anelli di tenuta e l'usura precoce delle boccole. Il nostro consiglio è di posizionare i foderi in modo preciso e stringere da sopra a sotto le viti del morsetto forcella, e di comprimere la forcella innanzitutto per mezzo del freno, a bullone della morsa piedino e dado del perno ruota non ancora stretti. In questo modo si eliminano anche le ultime eventuali tensioni rimaste. Solo a questo punto vanno stretti prima il dado del perno ruota e poi il bullone della morsa piedino. Durante tutto questo procedimento le viti del parafango si lasciano allentate, e solo in ultimo si stringono prima a mano seguendo il giro, e poi si serrano.