

 BITUBO SRL Unipersonale Via A. Volta, 24 - 35037 Selve di Teolo (PD) - Italia Tel.: +39 049 990 3475 - Fax: +39 049 990 34 47 e-mail: bitubo@bitubo.com - web: www.bitubo.com Cod. Fiscale e P.IVA: IT02007650282 Capitale Sociale: €100.000,- i.v. 							ISTRUZIONI MONT. E REGOLAZ. CARTUCCIA JBH MOUNT. & SETTING MANUAL JBH CARTRIDGE	
CODICE BITUBO - BITUBO CODE NUMERO MATRICOLA - SERIAL NUMBER							Rev. 02 del 08/05/2024	Mod. ISTR – JBH Pag. 1 / 32
							K0108JBH01WO	
Gambale forcella Fork leg	Schemi Scheme	Cost. molla Spring rate (Kg/mm)	Cost. molla interna Top Out Spring rate (kg/mm)	Precarico Preload (giri / turns)	Smorzamento Damper (clicks)	Livello olio Oil level (mm)	Sfilamento fork Fork strip out Q (mm)	Differenza interasse dall'originale. Lenght difference from the original. (mm)
COMPRESSION	GR50208	0.75	ORIGINAL	4	14	150	ORIGINAL	0
REBOUND	GR50209	0.75	ORIGINAL	4	14	150		



Italiano

Codice prodotto:

K0108JBH01WO

Veicolo:

KAWASAKI:

- VEDI ETICHETTA PRODOTTO



Indice

Set – up di base	Pag. 1
Introduzione	Pag. 3
Sicurezza	Pag. 4
Manutenzione	Pag. 5
Regolazioni	Da pag. 6
Istruzioni per l’installazione	Da pag. 8
Misurazione dei SAG	Da pag. 14
Problemi e rimedi	Da pag. 15

*Egregio Cliente,
vogliamo ringraziarLa e complimentarci con Lei per la scelta fatta.
La sospensione da Lei acquistata è il frutto di un'esperienza iniziata
nei primi anni '70, quando la nostra azienda ha dato una spinta
innovativa alla tecnologia delle sospensioni con i mitici
ammortizzatori Bitubo.*

*Da allora Bitubo è presente nel mercato mondiale con la migliore
gamma di sospensioni per motociclette ed applicazioni speciali.*

*I risultati sportivi nel GP, SBK e Campionati di varie Nazioni nonché
l'omologazione ABE da parte dell'ente tedesco TÜV sono la
conferma della qualità e dell'affidabilità raggiunta da tutti i nostri
prodotti.*

*Dalle competizioni alla Vostra motocicletta, Bitubo ha trasferito
tutta la tecnologia che fa di questi ammortizzatori un prodotto unico
per concezione e prestazioni.*

*Da oggi anche Voi potrete riconoscere nel nostro marchio un
sinonimo di sicurezza ed emozione di guida.*

Buon Viaggio.

Legenda dei simboli

Avvertenza

Il mancato rispetto delle istruzioni e/o delle procedure potrebbero causare lesioni gravi o decesso delle persone.

Attenzione

Il mancato rispetto delle istruzioni e/o delle procedure potrebbero causare danni al prodotto o al veicolo.

Nota

Indica un punto di interesse o un suggerimento per eseguire un'operazione in modo comodo ed efficiente.

Sicurezza

Avvertenza

La cartuccia è progettata per l'uso esclusivo su strada e l'utilizzo fuoristrada potrebbe pregiudicarne irreversibilmente il funzionamento e di conseguenza il controllo del veicolo.

Avvertenza

Si raccomanda di far eseguire l'installazione della cartuccia sul veicolo da un Centro Assistenza BITUBO o Officina Autorizzata.

È estremamente pericoloso montare/smontare parti moto se non si possiedono le conoscenze e le competenze necessarie.

Avvertenza

Bitubo non è responsabile di operazioni di installazione del prodotto eseguite in modo non corretto o diversamente da quanto descritto nel presente manuale.

Bitubo non è responsabile di eventuali modifiche apportate al prodotto da parte di persone terze che non siano contenute nel presente manuale o che non siano state autorizzate per iscritto.

Avvertenza

La cartuccia forcella contiene gas Azoto in pressione.

Attenzione

La garanzia del Prodotto cessa nel caso in cui questo venga montato in maniera errata, o modificato senza l'approvazione scritta da Bitubo.

Nota

In assenza di istruzioni specifiche per il montaggio, attenersi alle procedure descritte nei Manuali Tecnici del Costruttore della moto.

Nota

Si raccomanda di conservare il presente manuale in un posto sicuro in quanto contenente informazioni di set-up iniziale oltre al serial nr. utilizzabili per poter fruire del servizio di Garanzia.

Manutenzione

La pulizia e la manutenzione della forcella ne previene l'usura precoce e ne aumenta le prestazioni nel tempo.



Attenzione

Durante il lavaggio del veicolo, fare attenzione a non indirizzare il getto acqua ad alta pressione direttamente sui paraoli degli steli forcella, né sui tappi superiori dei gambali forcella (piastra superiore di sterzo).



Attenzione

Pulire la forcella e i tappi superiori utilizzando un detergente non aggressivo.



Nota

Consigliamo di verificare ogni 10000 Km o comunque almeno 1 volta l'anno il corretto funzionamento della cartuccia.



Nota

Consigliamo ogni 24 mesi o 20.000 Km di percorrenza di far eseguire una revisione della cartuccia presso un Centro Assistenza Autorizzato BITUBO.



Attenzione

Si consiglia di verificare periodicamente l'efficienza della cartuccia eseguendo un controllo delle forze di smorzamento a regolazioni idrauliche tutte aperte e tutte chiuse. L'esito positivo è dato dal riscontro di una variazione dello smorzamento.



Nota

Per ottenere le massime prestazioni dal prodotto acquistato, BITUBO raccomanda di utilizzare i propri lubrificanti.

Manutenzione e intervalli di revisione suggeriti da Bitubo da eseguire presso un Centro Tecnico Bitubo (elenco Centri Tecnici nella sezione "Assistenza" del ns. sito www.bitubo.com)



Nota

Le sequenze di immagini utilizzate per le seguenti istruzioni sono puramente illustrative e potrebbero non rappresentare il veicolo specifico.

REGOLAZIONI

La cartuccia nella versione "JBH" è dotata di regolazione del precarico molla, della regolazione della forza di smorzamento in compressione e della regolazione della forza di smorzamento in estensione.

*Gambale con la regolazione
della compressione
(SINISTRO)*



*Gambale con la regolazione
dell'estensione
(DESTRO)*



Entrambe le regolazioni della forza di smorzamento possono essere eseguite mediante una comune chiave a brugola con testa sferica di 4mm.

Per aumentare la forza di smorzamento è sufficiente ruotare la vite di regolazione in senso orario (⤵); viceversa per diminuirla ruotare in senso antiorario (⤴).

Sia la regolazione dell'estensione che della compressione sono dotate di 20 clicks di riferimento.

Attenzione

Nel caso in cui la regolazione non compia tutti i clicks dichiarati non esercitare forze eccessive con la chiave maschio esagonale.

Si suggerisce di recarsi al Centro Assistenza BITUBO o presso un'Officina Autorizzata per effettuare la verifica del prodotto.

Attenzione

Si suggerisce di non effettuare variazioni superiori a ± 2 clicks dalle regolazioni di spedizione per non alterare significativamente il comportamento del veicolo.

Si suggerisce di avvalersi dell'esperienza del Centro Assistenza BITUBO o di un'Officina Autorizzata per effettuare eventuali regolazioni al di fuori dell'intervallo sopra riportato.

Gambale con la regolazione della compressione*Gambale con la regolazione dell'estensione*

La regolazione del precarico molla può essere eseguita mediante una comune bussola con bocca esagonale da 17mm.

Per aumentare la forza di smorzamento è sufficiente ruotare la vite di regolazione in senso orario (↻); viceversa per diminuirla ruotare in senso antiorario (↺).

1 giro completo della bussola corrisponde a 1mm di precarico della molla. Il prodotto consente una regolazione massima di 10mm.

 Attenzione

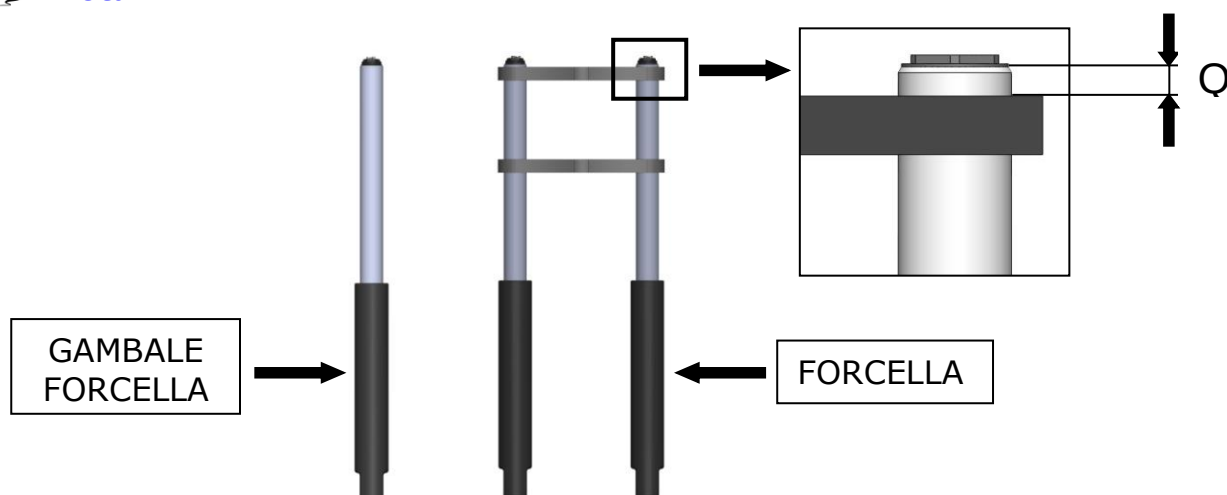
Si suggerisce di non effettuare variazioni superiori a $\pm 3\text{mm}$ dalle regolazioni di spedizione per non alterare significativamente il comportamento del veicolo.

Si suggerisce di avvalersi dell'esperienza del Centro Assistenza BITUBO o di un'Officina Autorizzata per effettuare eventuali regolazioni al di fuori dell'intervallo sopra riportato.

ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE



Nota



Attrezzatura necessaria:

GENERICA:

- Chiavi a bussola:
CH 17
CH 22
CH 24
CH 28
- Chiavi a brugola:
CH 5
CH 6

FACOLTATIVA:

- 00473: Perno di bloccaggio

⚠ **Avvertenza**

Per tutte le operazioni di smontaggio e rimontaggio e per le coppie di serraggio di ogni perno di fissaggio, attenersi scrupolosamente alle indicazioni della Casa costruttrice (Manuale d'officina).

1. Posizionare il veicolo in modo sicuro verificando che la ruota anteriore risulti sollevata da terra.
2. Togliere la ruota e tutti i dispositivi collegati alla forcella seguendo le istruzioni indicate nel manuale d'uso del veicolo originale.
3. Annotare la quota **Q** della posizione del gambale forcella rispetto alla piastra superiore.

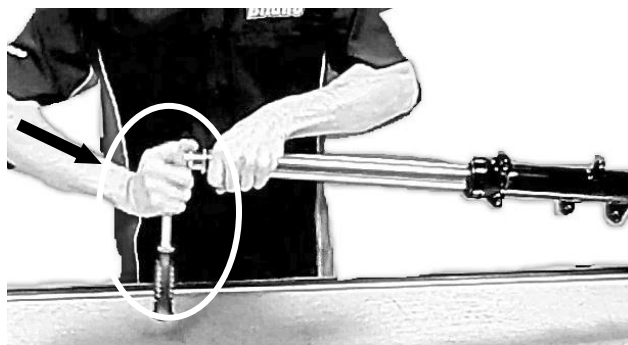
⚠ **Attenzione**

Le quote ciclistiche sono il risultato di lunghi collaudi da parte della Casa Costruttrice stessa, e la quota **Q** è stata definita per fornire maneggevolezza e stabilità in tutta sicurezza.

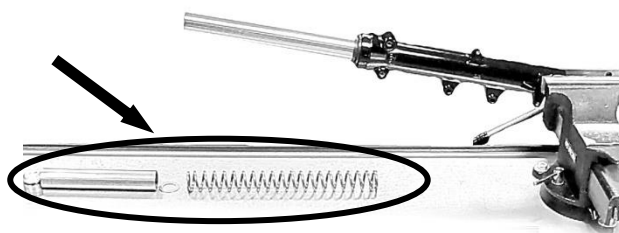
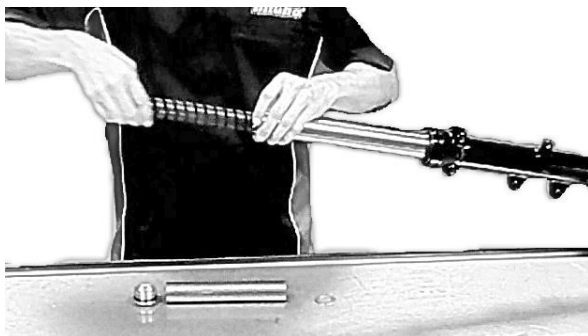
4. In sequenza allentare: Il semimanubrio, la piastra superiore, i tappi della forcella (senza sviarli completamente) e di seguito la piastra inferiore.
5. Proseguire con lo sfilamento e lo smontaggio dei gambali forcella dalla moto.
6. Svitare il tappo superiore dallo stelo.

⚠ **Attenzione**

Nel procedere con lo svitamento dei tappi forcella prestare attenzione al precarico della molla che potrebbe essere alquanto elevato e di conseguenza pericoloso.



7. Sfilare gli spessori e la molla originali.



8. Rovesciare il gambale forcella, e svuotare l'olio dal fodero.



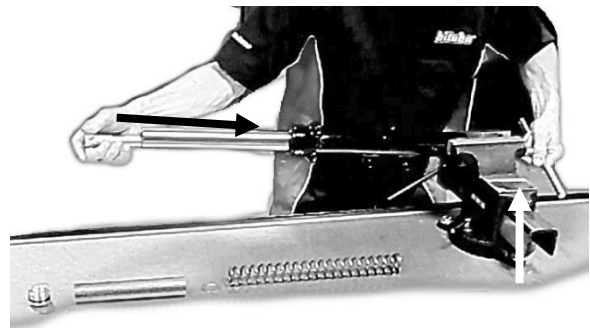
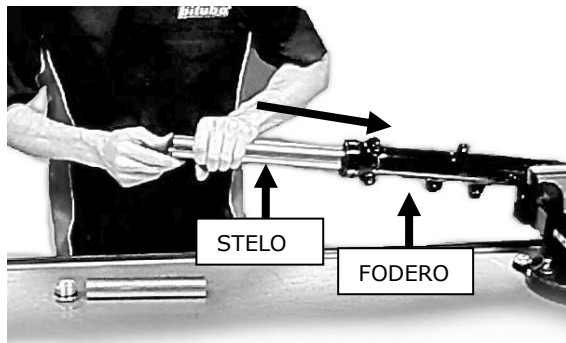
9. Eseguire alcune compressioni ed estensioni del gambale per eliminare l'olio residuo.

10. Versare apposito cleaner e ripetere l'operazione di svuotamento (lavaggio).

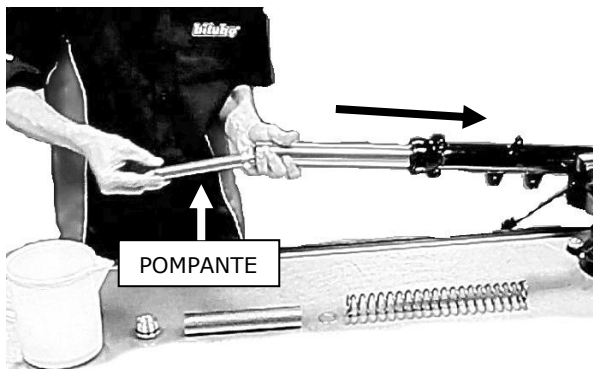
⚠ **Attenzione**

Lasciare almeno 10 minuti a sgocciolare i gambali per assicurarsi del completo svuotamento.

11. Consigliamo di verificare che lo stelo forcella e il fodero scorrano correttamente senza attriti e non si verifichino grippature.
12. Portare in battuta lo stelo sul fondo del fodero e, facendo attenzione a tenere il tutto fermo, tenere premuto il pompante originale, eventualmente con l'attrezzo 00473, e svitare la vite a brugola, e rispettiva rondella, posizionata dentro al foro inferiore del piedino vicino al perno ruota.

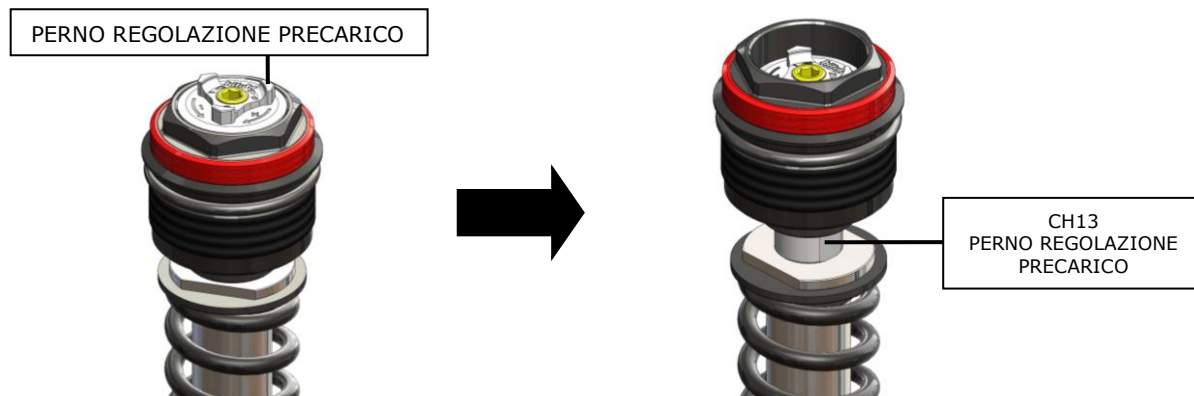


13. Mantenendo lo stelo sul fondo del fodero estrarre il pompante originale, e la contromolla originale.



INSTALLAZIONE CARTUCCIA JBH: operazioni da eseguire su entrambi i gambali.

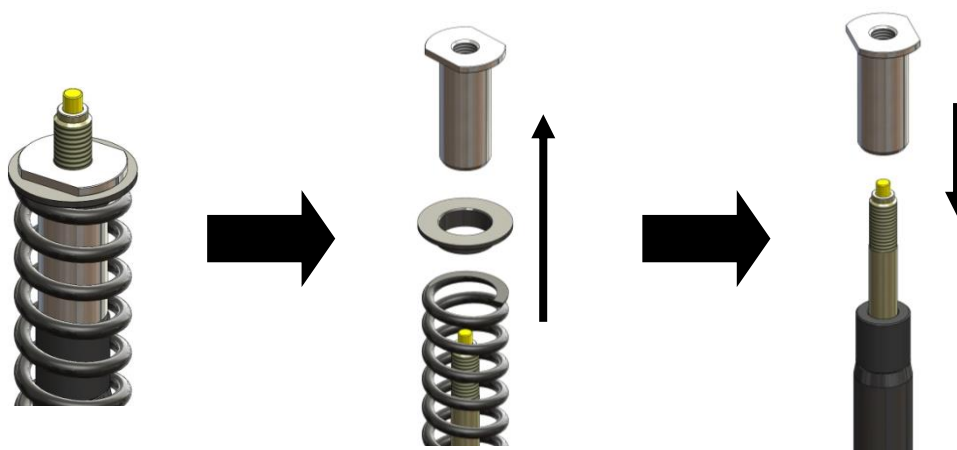
14. Precaricare la molla fino alla fuoriuscita della sede chiave da 13mm del perno regolazione precarico.



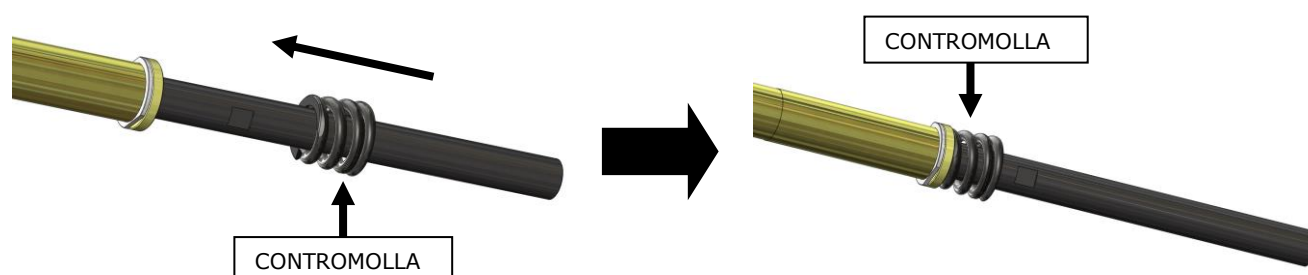
15. Allentare e svitare il tappo facendo presa sulla chiave da 13mm del perno regolazione precarico e la chiave da 22mm del manicotto precarico.



16. Svitare il manicotto precarico, rimuovere guida molla e molla. Dopo aver estratto i componenti riavvitare il manicotto precarico.



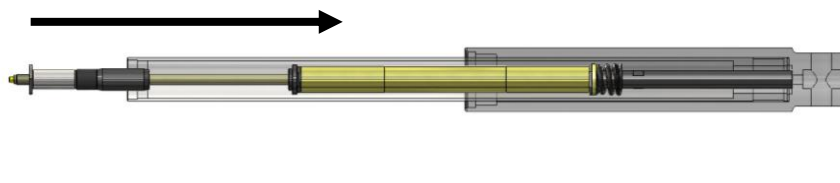
17. Inserire la contromolla originale nel distanziale inferiore della cartuccia Bitubo.



18. Mantenendo lo stelo sul fondo del fodero inserire la cartuccia all'interno della forcella e fissarla con la vite a brugola e rondella originali. Per facilitare l'operazione è consigliato l'utilizzo di una pistola ad impulsi a bassa intensità.

Attenzione

Inserire cartuccia compressione a sinistra, e cartuccia estensione a destra.

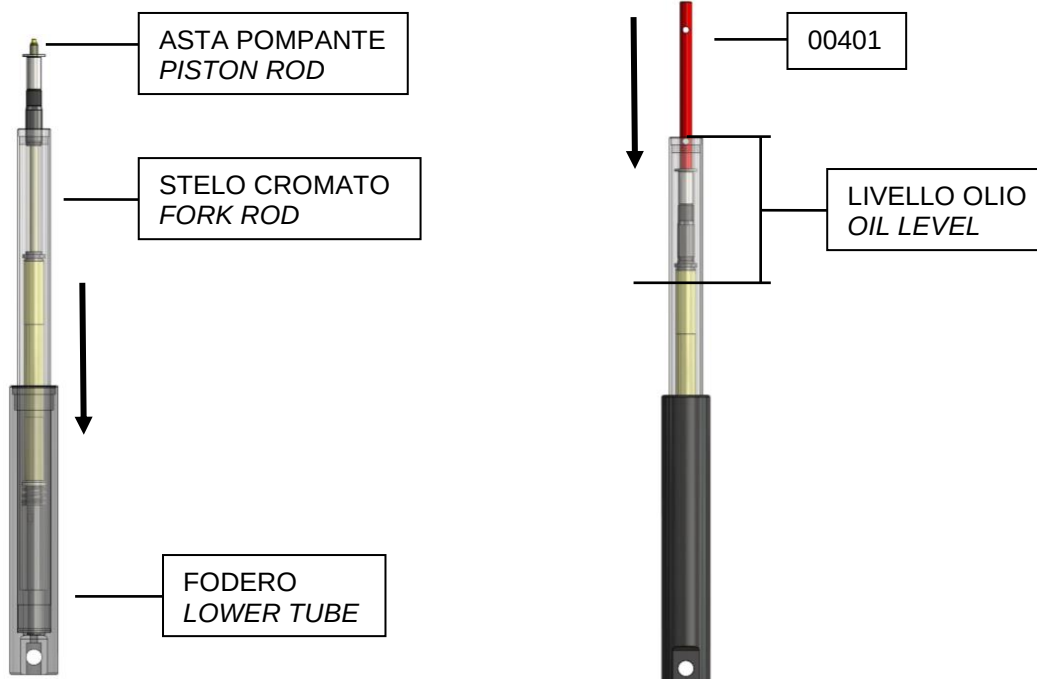


VITE E RONDELLA ORIGINALI
SERRARE CON COLLA BLOCCANTE TIPO LOCTITE 638 O
EQUIVALENTE: 30Nm
ORIGINAL SCREW AND WASHER
TIGHTEN WITH FIXED GLUE AS LOCTITE 638 OR SIMILAR:
30Nm

19. Versare olio Bitubo 997630, sino ad ottenere il livello indicato nella tabella "base setting" a pagina 1.

Per effettuare un corretto livello d'olio mantenere lo stelo cromato sul fondo del fodero, comprimere l'asta pompante in posizione di massima compressione, avvalendosi scrupolosamente dell'attrezzo cod. 00401, infine misurare il livello d'olio dal bordo dello stelo cromato.

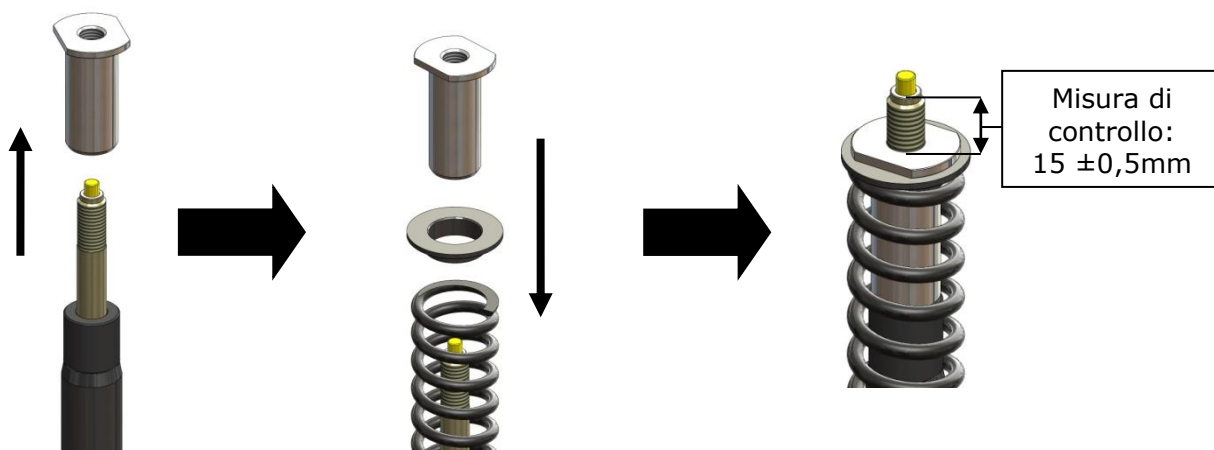
Eseguire alcuni movimenti di compressione-estensione dello stelo cromato in modo da spurgare eventuale aria. Riverificare il livello e all'occorrenza aggiungere olio.



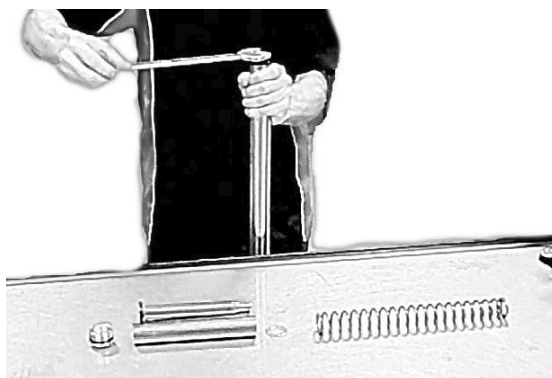
20. Svitare e rimuovere il manicotto precarico. Inserire la molla e il guida molla rimossi al punto 16 (terminale con incisa la costante elastica K verso il tappo) e riavvitare il manicotto precarico.

Attenzione

Assicurarsi di avvitare il manicotto precarico per tutta la filettatura dello stelo in modo da evitare qualsiasi tipo di variazione di lunghezza o regolazione.



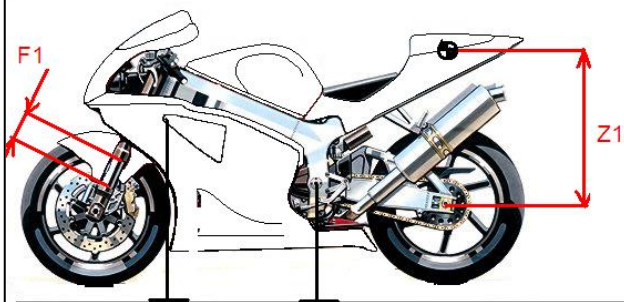
21. Avvitare manualmente il tappo fino a portarlo in battuta sul manicotto precarico eseguendo, al contrario, le operazioni descritte al punto 15. Serrare il tutto.
22. Repristinare il precarico indicato nella tabella "base setting" a pagina 1.
23. Portare lo stelo cromato in prossimità del tappo superiore ed avvitarlo fino alla battuta senza serrarlo.



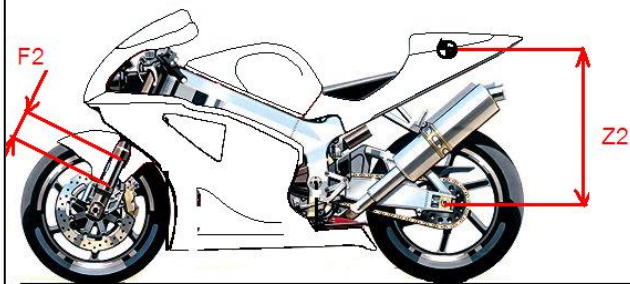
24. Una volta rimontati i gambali forcella sulla moto serrare la piastra inferiore controllando di posizionare la forcella alla quota **Q**, com'era originalmente.
25. Procedere con il serraggio del tappo cartuccia e di seguito con quello delle viti della piastra superiore attenendosi alle coppie di serraggio previste da manuale utente.
26. Procedere al montaggio di tutti i particolari originali rimossi riferendosi alle istruzioni indicate nel manuale d'uso del veicolo originale.

REGOLAZIONE E MISURAZIONE DEI SAG

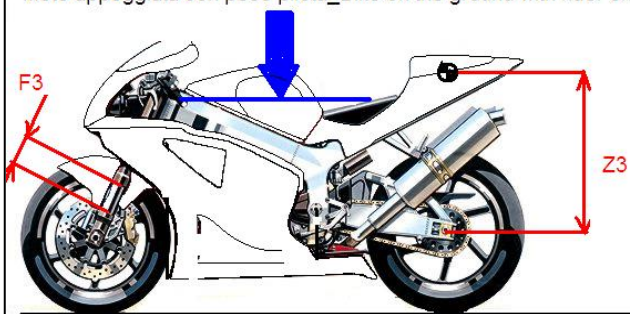
Moto sollevata_Bike lifted



Moto appoggiata_Bike on the ground



Moto appoggiata con peso pilota_Bike on the ground with rider on



1) Sollevare la moto (forcellone libero dal carico, e ruota sollevata dal terreno) e comprimere la contromolla, forzando la completa estensione del cinematismo della sospensione posteriore. Effettuare la stessa operazione per l'avantreno.

2) Individuare due punti di riferimento sulla verticale del perno ruota: uno al centro del perno ruota, l'altro fisso sul telaio reggisella della moto. Entrambi i punti devono essere precisi e ben definiti al fine di poter ripetere l'operazione più volte. Ripetere l'operazione per l'avantreno.

3) Rilevare la distanza tra i due punti Z1 e F1.

4) Appoggiare la moto a terra con entrambe le ruote, comprimere lentamente la sospensione un paio di volte e lasciandola poi estendere liberamente.

5) **Rilevare la nuova distanza tra i due punti di riferimento Z2 ed F2.**

6) **Z2-Z1(sag statico) deve essere compresa tra 5mm e 15mm, in genere per moto stradali race replica, tra 10mm e 20mm per moto stradali e naked, tra 15 e 25mm per moto da enduro turistiche; F2-F1(sag statico) deve essere compresa tra 25mm e 32mm per moto stradali e naked; tra 30 e 40mm per moto da enduro turistiche.**

7) **Ripetere l'operazione di misurazione con il pilota sopra la moto in posizione di guida.**

8) **Z3-Z1(sag pilota) deve essere compreso tra 25 e 30mm per moto stradali race replica e naked. Per moto da enduro e turistiche il valore deve essere compreso tra 30 e 40mm. F3-F1(sag pilota) deve essere compreso tra 35 e 40mm per moto stradali race replica e naked. Per moto da enduro e turistiche il valore deve essere compreso tra 40 e 50mm.**

Per diminuire il valore del sag statico rilevato, aumentare il precarico molla; viceversa, per aumentare il valore del Sag statico, diminuire il precarico molla.

PROBLEMI E RIMEDI

Qui sono elencate alcune problematiche che si potrebbero incontrare nell'utilizzo delle sospensioni, con relative soluzioni:

A

Eccessive vibrazioni dell'anteriore all'entrata in curva, che al rilascio del freno o accelerando scompaiono.

Agire nel seguente modo:

- Aumentare precarico molla di 2 - 3 giri
- Passare a una molla più dura sostituire molla cartuccia con una di maggiore rigidità.
- Verificare il corretto allineamento piastre forcella e fissaggio fodero su perno ruota anteriore.
- Molle ammortizzatori posteriori troppo prevaricate, svitare ghiera di 2 - 3 giri.

B

La ruota anteriore "saltella" durante la frenata.

Agire nel seguente modo:

- Se la forcella non si comprime nell'ultimo 1/3 di escursione significa che il livello olio è troppo alto: ridurre il livello olio di 15 grammi.
- Se la forcella tampona a fine corsa; aumentare il precarico molla.

C

L'anteriore perde grip in uscita di curva.

Agire nel seguente modo:

- Carenza di smorzamento in estensione: chiudere la regolazione "R" di 2 - 3 scatti
- Molle troppo prevaricate: ridurre il precarico di 2 giri.
- Sospensione posteriore troppo morbida: precaricare la molla posteriore di 3 giri.
- La forcella non è stata posizionata a corretto livello nelle piastre di fissaggio: verificare il corretto montaggio.

D

La moto è troppo rigida e tende a saltellare sulle asperità.

Agire nel seguente modo:

- Probabilmente le molle sono troppo prevaricate: ridurre precarico di 2 giri.
- Smorzamento di compressione eccessivo: aprire la regolazione "C" di 2 - 3 scatti.
- Smorzamento di estensione troppo chiusa: aprire la regolazione "R" di 2 - 3 scatti.

E

Se viaggiando in 2 passeggeri si avverte mancanza di stabilità al manubrio.

Agire nel seguente modo:

- Carenza di supporto ammortizzatori: aumentare precarico molla di 2 - 3 giri.
- Smorzamento non sufficiente: chiudere regolazioni "C" e "R" di 1 - 2 scatti.

F

Se viaggiando in 2 passeggeri si avverte lo sterzo pesante e la conseguente poca maneggevolezza.

Agire nel seguente modo:

- Aumentare precarico molle cartucce di 2 - 3 giri.
- Aprire la regolazione "R" di 1 - 2 scatti.

**Nota**

Ricordiamo che le sospensioni interagiscono tra loro.
Ogni qualvolta viene apportata una modifica all'anteriore, il posteriore subirà un effetto conseguente e viceversa.

**Nota**

Talvolta i problemi sono diversi.
Il nostro consiglio è quello di eseguire una regolazione alla volta in modo da percepirne meglio l'effetto.

**Nota**

Tutte le informazioni sopraindicate vengono considerate nel caso di veicolo:

- in buono stato di utilizzo.
- con pneumatici in buono stato di usura e pressione di gonfiaggio corretta.
- con impianto frenante in efficiente stato.
- Con avantreno verificato e lubrificato a livello di usura ralle e serraggio asse.

bitubo®
RACE SUSPENSION



QUALITY SYSTEM CERTIFICATED
UNI EN ISO 9001:2008
50 100 9149

ISTRUZIONI MONT. E REGOLAZ.
CARTUCCIA JBH
MOUNT. & SETTING MANUAL
JBH CARTRIDGE

Rev. 02
del 08/05/2024

Mod. ISTR – JBH
Pag. 17 / 32



English

Product code:

K0108JBH01WO

Vehicle:

- SEE THE PRODUCT LABEL



Contents

Basic set – up	Pag. 1
Introduction	Pag. 19
Safety	Pag. 20
Maintenance	Pag. 21
Adjustments	From pag. 22
Installation instructions	From pag. 24
SAG measurement	From pag. 30
Problems and solutions	From pag. 31

Dear Customer,

We wish to thank and congratulate you on your choice.

The suspension you purchased is the fruit of an experience born at the beginning of the Seventies, when our Company gave an innovative push to suspension technology with the legendary Bitubo shock absorbers.

Since then, Bitubo has been present on the world market with the best range of bike suspensions and special applications.

The sport results in the GP, SBK and Championships in various countries, as well as the ABE type approval by the German TÜV are confirmation of the quality and reliability achieved by all our products.

Bitubo has transferred all the technology that makes these shock absorbers a product unique in design and performance from competitions to your bike.

From today you too will be able to recognize in our brand a synonym of safety and driving emotion.

Have a good trip.

Legend of symbols

Warning

Non-compliance with the instructions and/or procedures might cause serious injuries or death.

Attention

Non-compliance with the instructions and/or procedures might damage the product or the vehicle.

Note

Shows a point of interest or a suggestion to carry out an operation comfortably and efficiently.

Safety

Warning

The cartridge is designed to be used only on the road and its use off road might irreversibly affect its operation and, consequently, the control of the vehicle.

Warning

We recommend you have the cartridge installed on your bike in a BITUBO Service Centre or Authorized Workshop.

It is extremely dangerous to assemble/dismantle bike parts if you do not have the necessary knowledge and skills.

Warning

Bitubo is not liable for the installation of the product carried out incorrectly or not in compliance with the instructions in this manual.

Bitubo is not responsible for any modifications of the product by third parties that are not included in this manual or not authorized in writing.

Warning

The cartridge contains Nitrogen gas in pressure.

Attenzione

The warranty of the product stops if it is mounted wrongly or modified without written approval by Bitubo.

Note

In the absence of specific instructions for the assembly, follow the procedures described in the bike Manufacturer's Technical Manuals.

Note

We advise you to keep this manual in a safe place since it contains information on the initial setup as well as the serial number that is needed should you need to avail yourself of the Guarantee.

Maintenance

Cleaning and lubricating your fork prevents its early wear and tear and increases its performances longer.



Attenzione

On cleaning the bike, pay attention not to turn the water jet at high pressure directly to the oil fork seals and to the upper cartridge caps.



Attenzione

Clean the fork and the upper caps with not aggressive cleaner.



Note

We recommend you check the correct operation of the cartridge every 10,000 Km or anyway at least once a year.



Note

We advise you to have the cartridge overhauled in a BITUBO Authorized Service Centre every 24 months or 20,000 km.



Attention

We recommend the efficiency of the cartridge is checked periodically by checking the damping forces with all open or all closed hydraulic adjustments. A positive result corresponds to a variation in damping force.



Note

To obtain the maximum performance of the purchased product, BITUBO recommends you use BITUBO lubricants.

Maintenance and periodic checks are recommended to be made by a Bitubo Service Centre (see list of official Service Centres and Worldwide importers in our website www.bitubo.com)

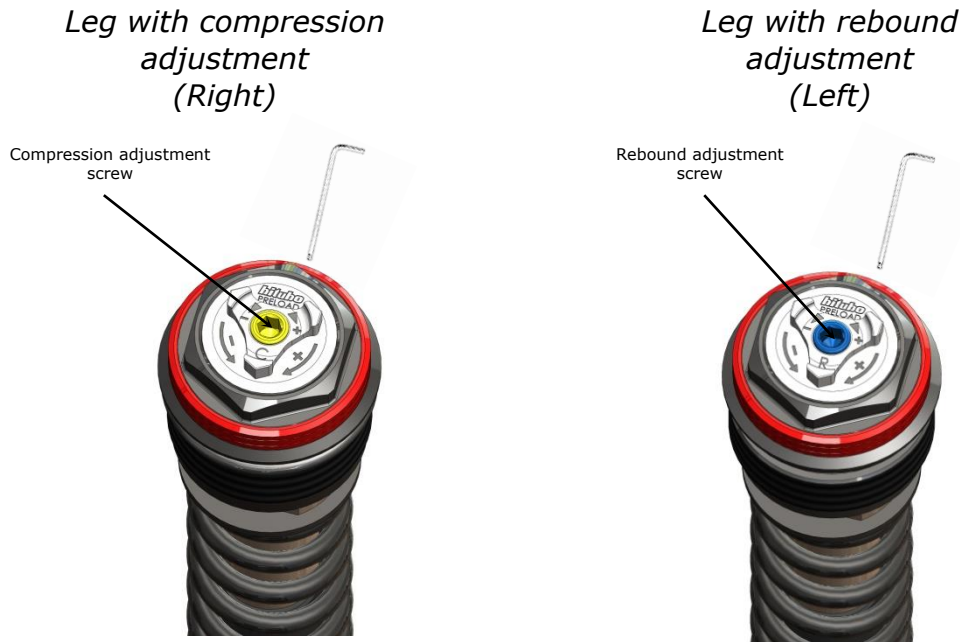


Note

The sequences of images used for the following instructions are illustrative only and may not represent the specific vehicle.

ADJUSTMENTS

The "JBH" version cartridge is provided with spring preload adjustment, compression damping force and extension damping force.



Both adjustments can be performed with a common male hex key with a 4mm spherical head.

To increase the damping force, just rotate the adjustment screw in a clockwise direction (↻); to decrease it, in an anticlockwise direction (↺).

Both the extension and compression adjustments are provided with 20 clicks.

Attention

If not all clicks are possible, do not exercise excessive force with the male hex key. We advise you to go to the BITUBO Service Centre or Authorized Workshop to have the product checked.

Attention

We recommend no variations of more than ± 2 clicks in respect of the shipping settings are made so as not to change the vehicle behaviour significantly.

To make adjustments outside the above interval, we recommend you make use of the experience of the BITUBO Service Centre or an Authorized Workshop.

*Leg with compression
adjustment**Leg with rebound
adjustment*

The adjustment of the spring preload can be made with a common 17mm hexagonal bushing.

To increase the damping force, just rotate the adjustment screw in a clockwise direction (↻); to decrease it, in an anticlockwise direction (↺).

1 complete turn of the bushing corresponds to 1mm spring preload. The product maximum adjustment is 10mm.

 Attention

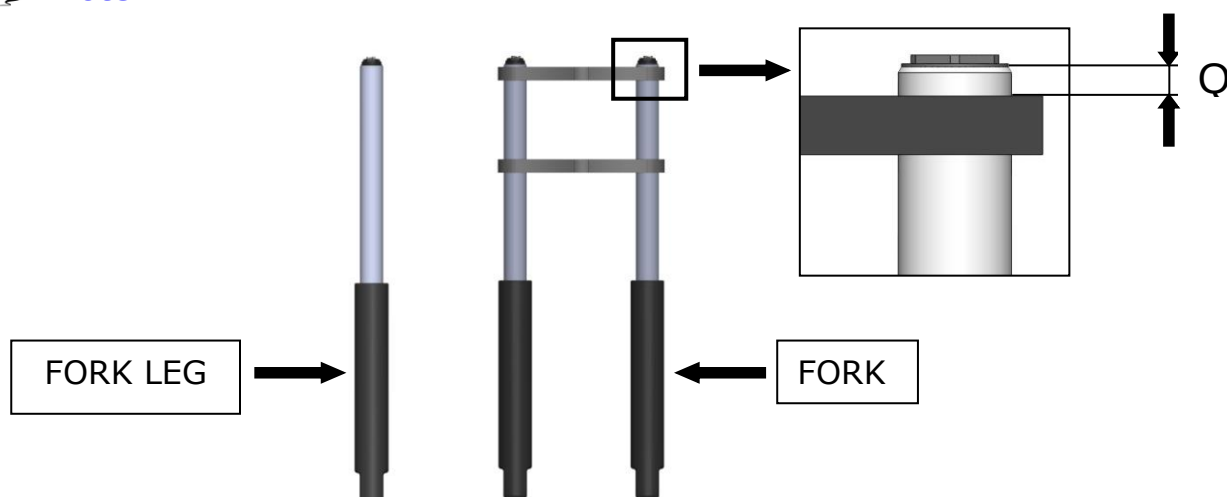
We recommend no variations of more than $\pm 3\text{mm}$ in respect of the shipping settings are made so as not to change the vehicle behaviour significantly.

To make adjustments outside the above interval, we recommend you make use of the experience of the BITUBO Service Centre or an Authorized Workshop.

INSTALLATION INSTRUCTIONS



Note



Necessary equipment:

GENERIC:

- Sockets:
 - CH 17
 - CH 22
 - CH 24
 - CH 28
- Allen key:
 - CH 5
 - CH 6

OPTIONAL:

- 00473: Stopping rod

⚠ **Warning**

for all assembling and disassembling operations, and the torque settings of the retaining pins, follow the Manufacturer's instructions carefully (Workshop Manual).

1. Place the vehicle safely, checking that the front wheel be off the ground.
2. Remove the front wheel and all the devices connected to the fork following the instructions in the user's manual of the original vehicle.
3. Take note about the position of the fork leg compared to the top plate = quote **Q**.

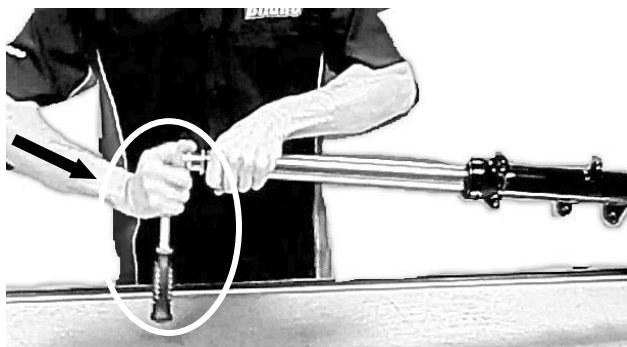
⚠ **Attention**

The cycle measures of the bike are the result of long tests by the manufacturer and the **Q** measure for granting an easier handling and better stability keeping the safety needed.

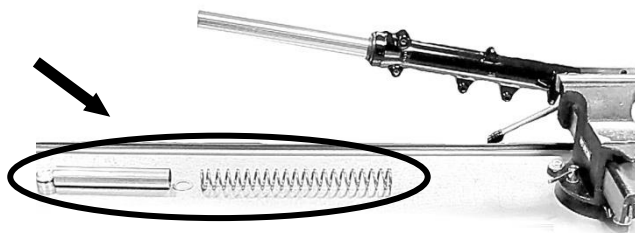
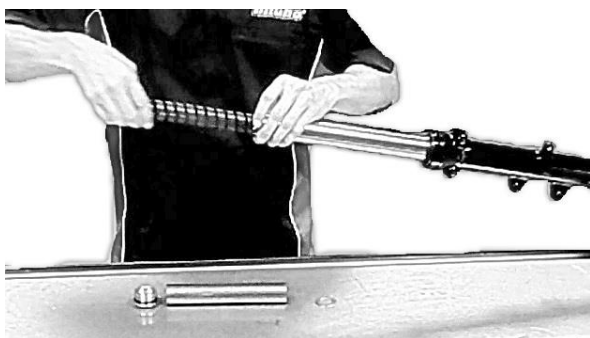
4. Loosen in sequence: handlebars, upper plate, fork caps (without unscrewing totally) and lower plate.
5. Continue by pulling out and dismantling the fork legs of the bike.
6. Unscrew the top cap from the stem.

⚠ **Attention**

Unscrewing the fork caps, pay attention to the preload of the spring that might be quite high and therefore dangerous.



7. Remove the original spring and spacers.



8. Overturn the fork leg and empty the oil from the lower tube.

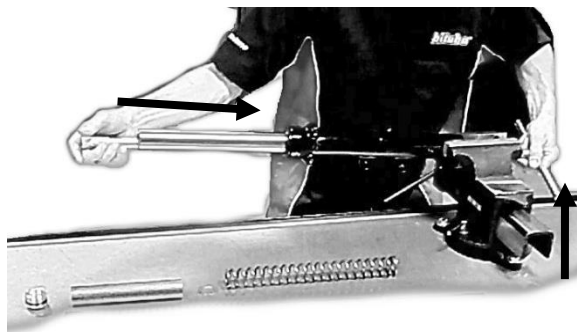
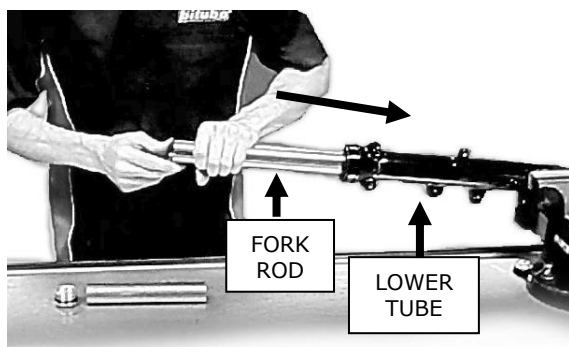


9. Compress and extend the fork leg a few times to expel any oil left.
10. Pour the cleaner and repeat emptying (flushing).

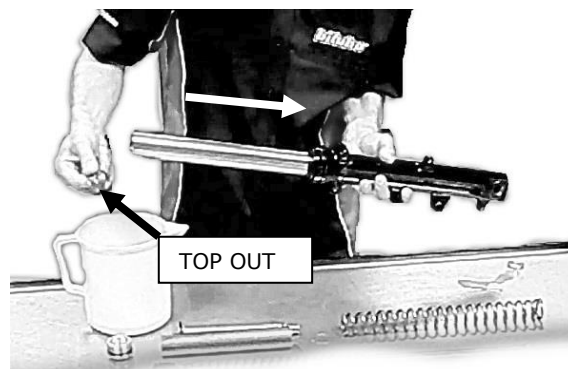
Attention

Let the legs drain for at least 10 minutes to make sure they are totally empty.

11. We recommend you to check the fork rod and lower tube that slide correctly without any friction and do not seize.
12. Bring the fork rod at the bottom of the lower tube and, paying attention to keep everything still, keep the original piston pressed, if necessary with tool 00473, and unscrew the Allen screw and respective washer, positioned in the lower hole of the foot near the wheel pin.

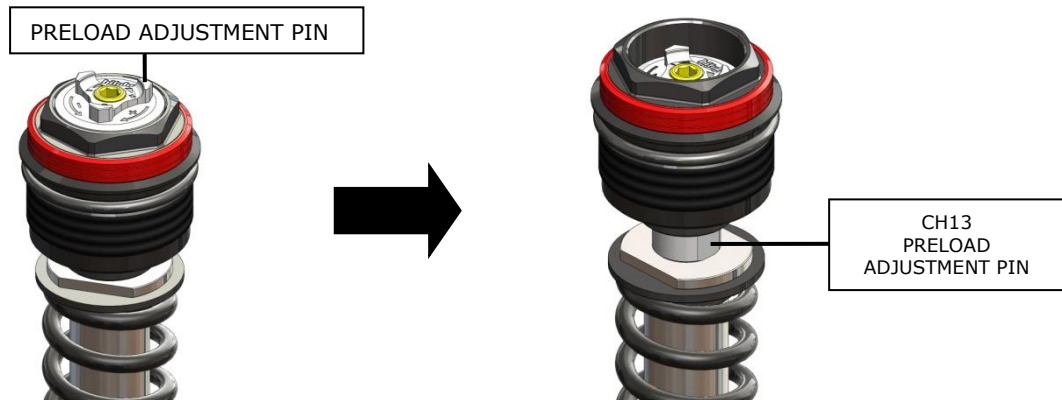


13. Holding the fork rod at the bottom of the lower tube, take the original piston out with the original top out.



JBH CARTRIDGE INSTALLATION OPERATIONS: operations to be performed on both the fork legs.

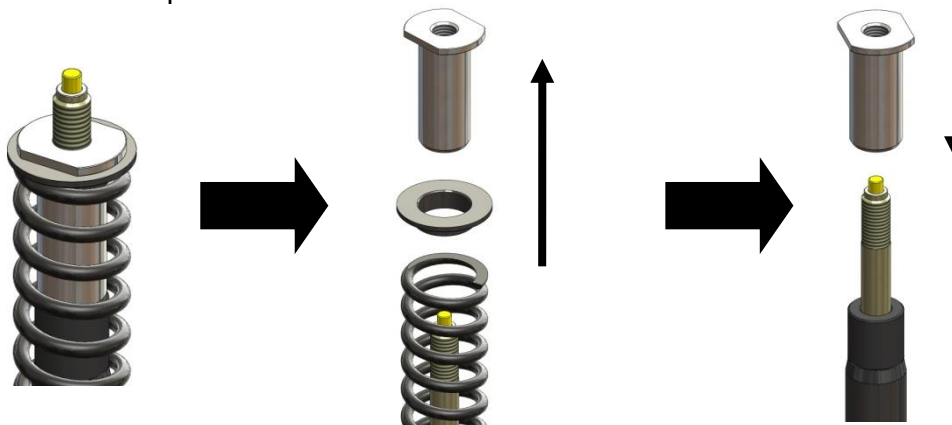
14. Preload the spring until CH13mm key housing of the preload adjustment pin comes out.



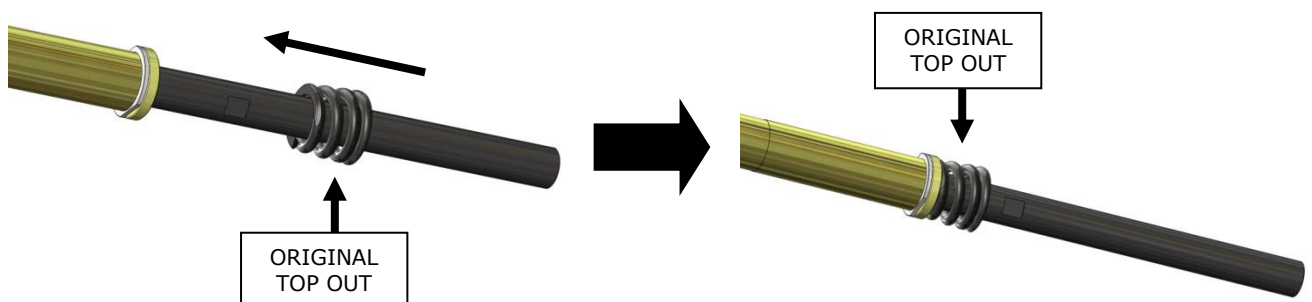
15. Loosen and unscrew the cap holding the 13mm key of the preload adjustment pin and the 22mm key of the preload sleeve.



16. Unscrew the preload sleeve and remove the spring guide and the spring. After that screw the preload sleeve.



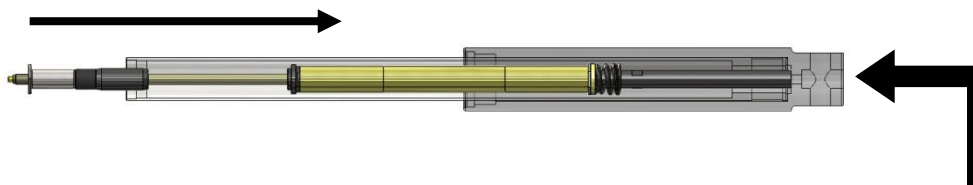
17. Insert the original top out into the lower spacer of the BITUBO cartridge.



18. Holding the fork rod on the bottom of the lower tube, insert the BITUBO cartridge into the fork leg and secure it with the original Allen screw and washer. To facilitate the operation is recommended to use a low intensity impact wrench.

! Attention

Insert the compression cartridge on the left and the rebound cartridge on the right.

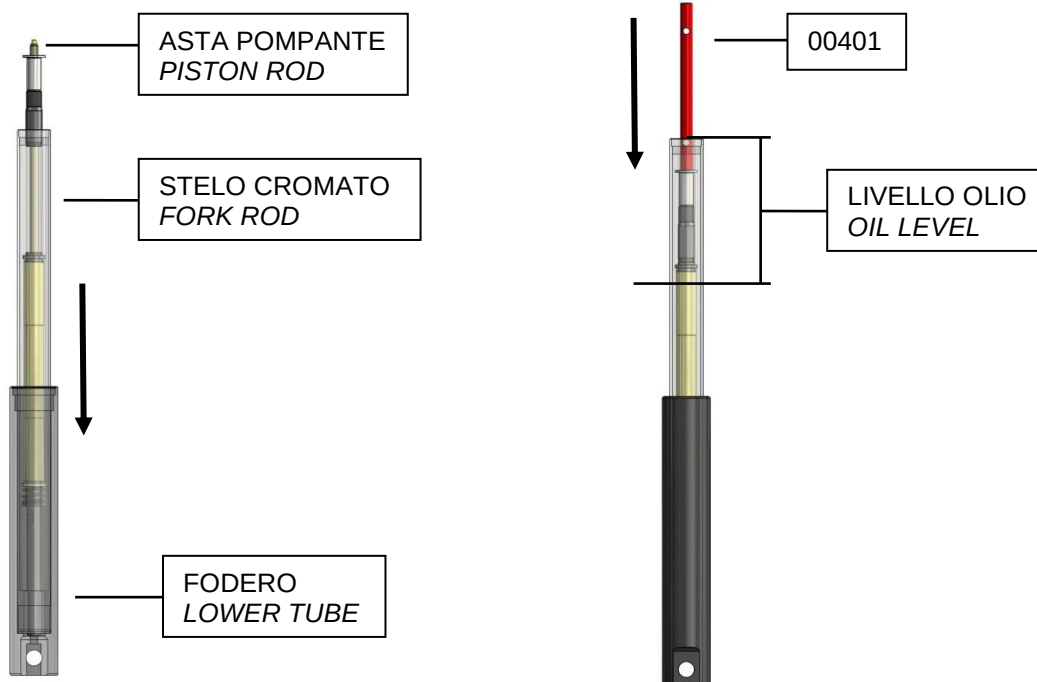


VITE E RONDELLA ORIGINALI
SERRARE CON COLLA BLOCCANTE TIPO LOCTITE 638 O EQUIVALENTE: 30Nm
ORIGINAL SCREW AND WASHER
TIGHTEN WITH FIXED GLUE AS LOCTITE 638 OR SIMILAR: 30Nm

19. Pour Bitubo oil code 997630, until the oil level indicated on the table in the BASIC SET-UP section (pag. 1).

To make a correct oil level bring the fork rod and the piston rod (using the tool cod. 00401) to the maximum compression position and check the oil level from the upper edge of fork rod.

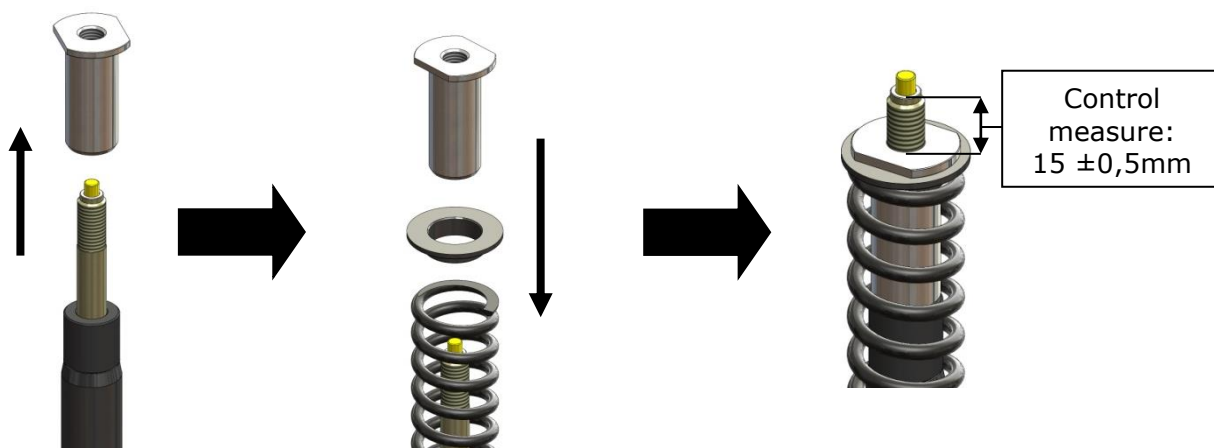
Perform some compressions and extensions of the fork rod to allow the oil to load correctly. After that re-check the oil level, if needed add oil.



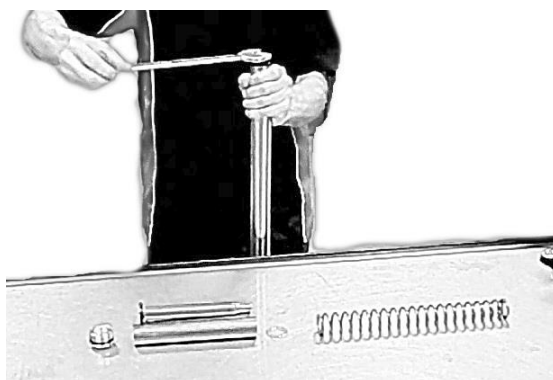
20. Unscrew and remove the preload sleeve. Insert the spring (end with engraved the elastic constant K towards the cap) and the spring guide (removed in point 16) and re-screw the preload sleeve.

Attention

Ensure you to screw the preload sleeve in for the all the thread of the piston rod so as to avoid any type of length or adjustment variation.

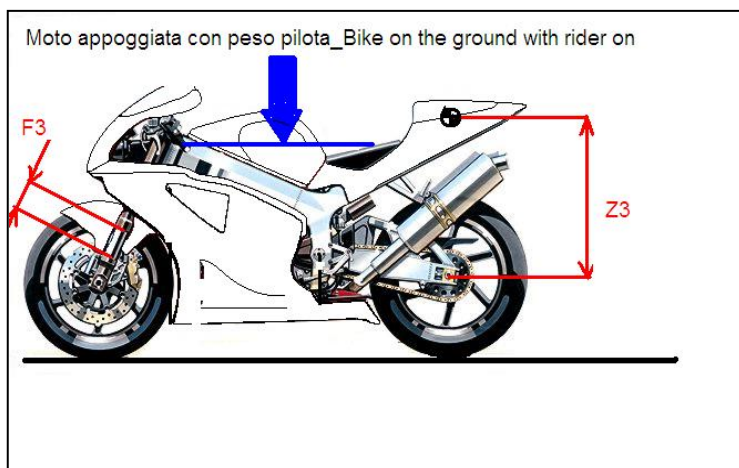
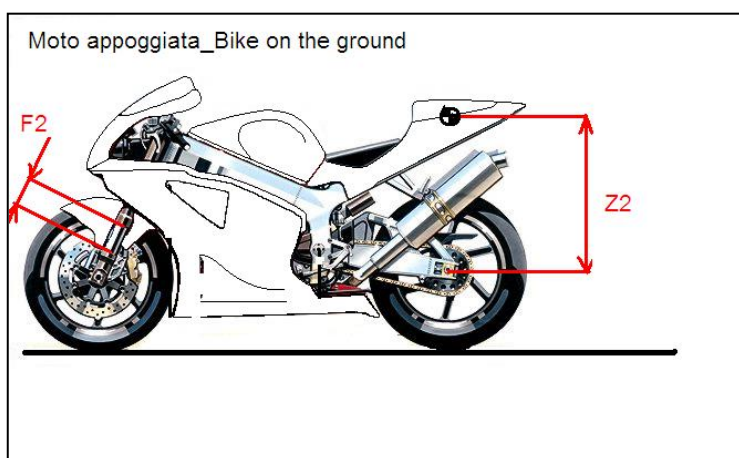
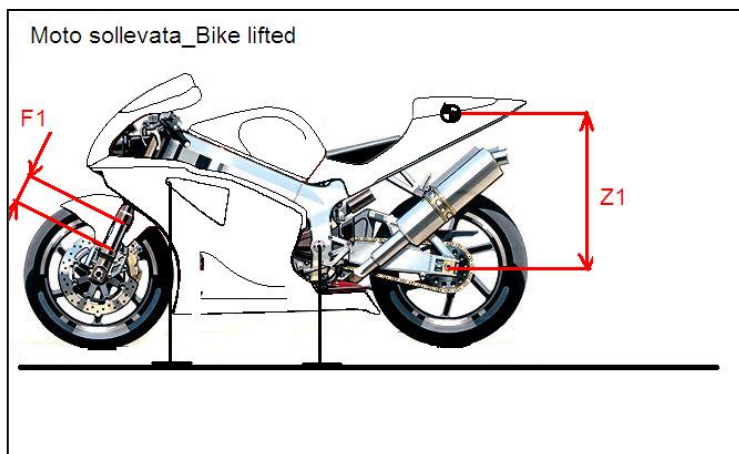


21. Screw and tighten the upper cap making the inverse operation done at the point 15.
22. Re-set the spring preload followed the table in the BASIC SET-UP section (pag. 1).
23. Bring the fork rod near the top cap and screw it in until it stops, without tightening.



24. Once the fork has been reassembled onto the bike, tighten the lower plate making sure the fork is positioned as it was originally (quote **Q**).
25. Tighten the cartridge cap as well as the upper plate cap to the torques stated in the user's manual.
26. Re-assemble all the original parts, following the Vehicle producer's instructions

SAG MEASUREMENT



1) Lift the bike (fork free from loading and lifted tyre from the ground) and press the spring retainer forcing the full extension of the kinematic mechanism of the rear suspension. Follow the same procedure also on the fore-carriage.

2) Individuate two reference points on the vertical axe of the tyre pin: one on the centre, the other one fixed on the little frame under the seat of the bike. Both points shall be precise and well defined in order to make this operation again more and more times. Follow the same procedure on the fore-carriage.

3) Measure the distance between the two points Z1 and F1.

4) Place the bike to the ground with both tyres, press slowly the suspension twice and leave it then be extended freely.

5) **Measure the new distance between the two points Z2 and F2.**

6) **Z2-Z1 (static sag) shall be included between 5mm and 15mm for road replica bikes, between 10mm and 20mm for road and naked bikes, between 15 and 25mm for enduro tourism bikes; F2-F1 (static sag) shall be included between 25mm and 32mm for road and naked bikes; between 30mm and 40mm for enduro tourism bikes.**

7) **Make all measurements again having the rider on the bike in position of riding.**

8) **Z3-Z1 (rider sag) shall be included between 25mm and 30mm for road replica and naked bikes. For enduro and tourism bikes the value shall be included between 30mm and 40mm. F3-F1 (rider sag) shall be included between 35mm and 40mm for road race replica and naked bikes. For enduro tourism bikes the value should be included between 40mm and 50mm.**

In order to decrease the value of static sag, you shall increase the spring preload adjusting; on the other hand, in order to increase the static sag, you shall decrease the spring preload.

PROBLEMS AND SOLUTIONS

Find below some problems you might experience in using the suspension and their respective solutions:

A

Forward suspension excessive vibrations into the bend, disappearing on brake release or acceleration.

Do the following:

- Increase the spring preload by 2 - 3 turns
- Use a harder spring Replace the cartridge spring with a harder one.
- Check the fork plates are aligned correctly and the lower leg is fixed onto the front wheel pin.
- Back shock absorber springs too preloaded, unscrew ring-nut by 2 - 3 turns.

B

The front wheel "jumps" while braking.

Do the following:

- If the fork is not compressed in the last third of the stroke it means the oil level is too high: reduce the oil level by 15 grams.
- If the fork hits the end of stroke, increase the spring preload.

C

The front suspension loses grip out of the bend.

Do the following:

- Lack of damping in extension: close the "R" adjustment by 2 - 3 clicks
- Excessive spring preload: reduce the preload by 2 turns.
- Back suspension too soft: preload the back spring by 3 turns.
- The fork has not been positioned at the right level in the fixing plates: check assembly is correct.

D

The bike is too rigid and tends to jump on bumps.

Do the following:

- Springs are very likely too preloaded: reduce the preload by 2 turns.
- Excessive compression damping: open the "C" adjustment by 2 - 3 clicks.
- Extension damping too closed: open the "R" adjustment by 2 - 3 clicks.

E

Feeling of instability on the handlebar when 2 people are travelling.

Do the following:

- Lack of shock absorber support: increase spring preload by 2 - 3 turns.
- Insufficient damping: close the "C" and "R" adjustments by 1 - 2 clicks.

F

Feeling of heavy steering and poor manoeuvrability when 2 people are travelling.

Do the following:

- Increase the spring cartridge preload by 2 - 3 turns.
- Open the "R" adjustment by 1 - 2 clicks.

**Note**

We wish to remind you that suspensions interact with each other. Whenever the front suspension is adjusted, the back suspension will undergo a consequent effect and vice versa.

**Note**

Sometimes problems are more than one. Our advice is to make an adjustment at a time so that you can feel its effect better.

**Note**

All the above information refer to a vehicle:

- in good condition
- with tyres in good condition and inflated to the correct value
- with efficient brake system
- with forecarriage checked and lubricated to the fifth wheel wear level and axle tightening.