



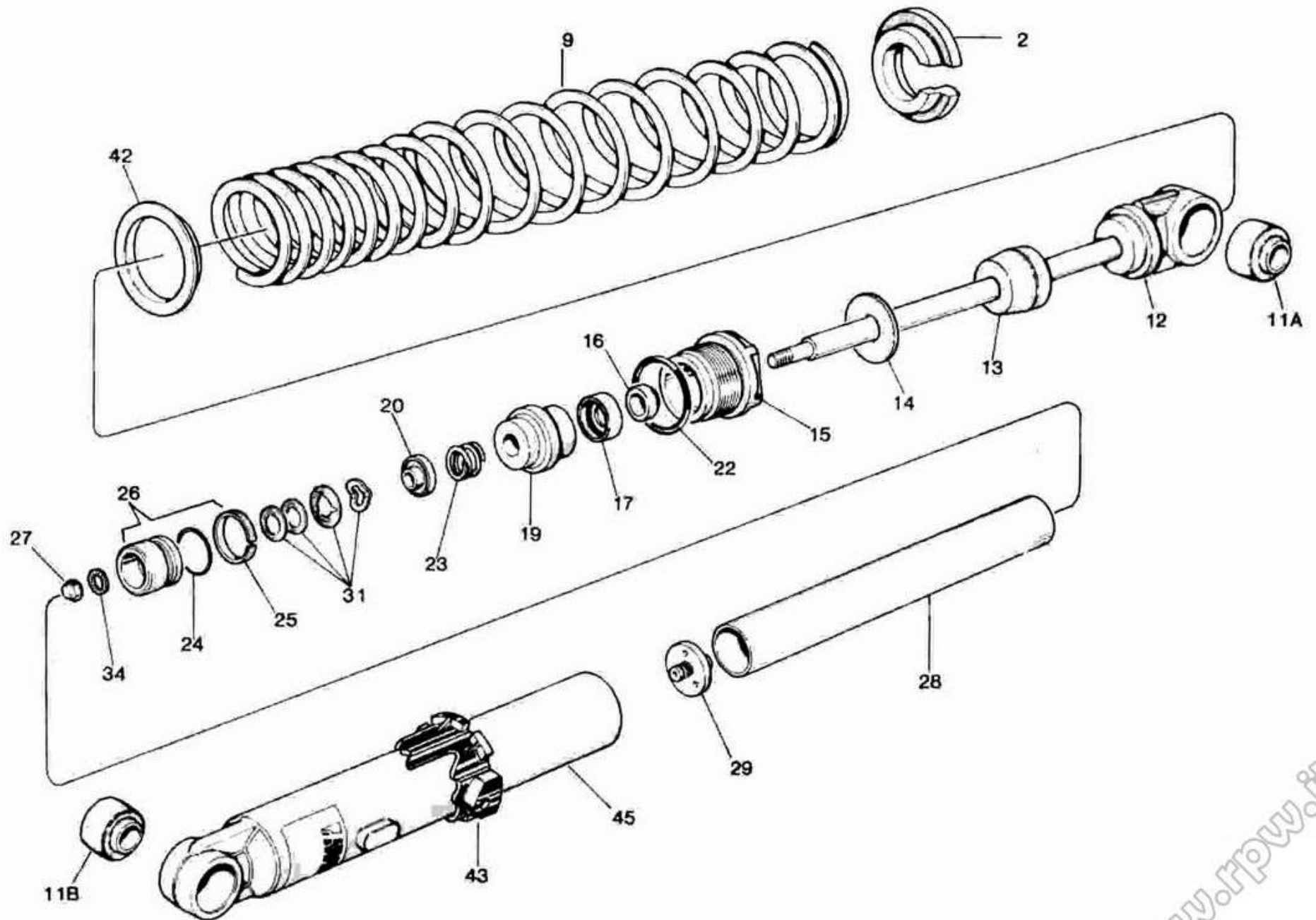
# A 73 Euro 74

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

8/80

**MARZOCCHI**

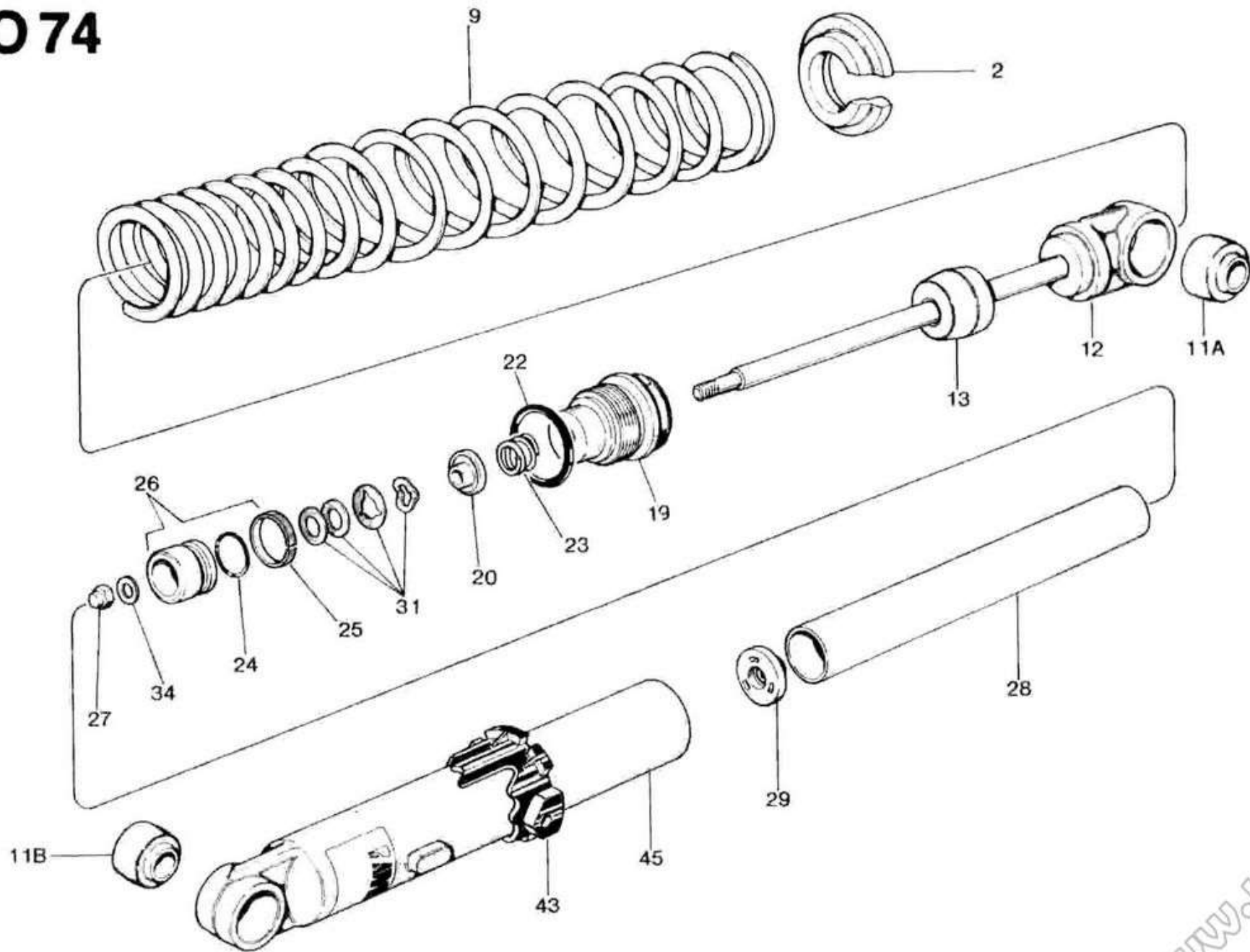
# A 73



**Componenti - Spare parts** **A 73**

<b>Art.</b>	<b>Descrizione - Description</b>	<b>Art.</b>	<b>Descrizione - Description</b>
<b>02</b>	Anello porta molla - Spring retainer	<b>28</b>	Cilindro - Cylinder
<b>09</b>	Molla - Spring	<b>29</b>	Valvola di fondo - Foot valve
<b>11 A</b>	Snodo occhio - Eyelet bushing	<b>31</b>	Serie lamelle - Damper washer set
<b>11 B</b>	Snodo custodia - Shock body bushing	<b>34</b>	Rondella - Washer
<b>12</b>	Asta con occhio - Damper rod	<b>42</b>	Anello guidamolla - Spring guide ring
<b>13</b>	Paracolpi - Buffer	<b>43</b>	Registro molla - Spring adjuster
<b>14</b>	Rondella - Washer	<b>45</b>	Custodia - Shock body
<b>15</b>	Tappo custodia - Shock body plug		
<b>16</b>	Raschiapolvere - Dust seal		
<b>17</b>	Anello di tenuta - Oil seal		
<b>19</b>	Boccola di guida - Pilot boss		
<b>20</b>	Anello sup. pistone - Upper piston ring		
<b>22</b>	Anello OR - O-ring		
<b>23</b>	Contromolla - Rebound spring		
<b>24</b>	OR sottosegmento - Piston O-ring		
<b>25</b>	Segmento - Piston ring		
<b>26</b>	Pistone - Piston		
<b>27</b>	Dado - Nut		

# EURO 74



# Componenti - Spare parts **EURO 74**

<b>Art.</b>	Descrizione - Description	<b>Art.</b>	Descrizione - Description
<b>02</b>	Anello porta molla - Spring retainer	<b>43</b>	Registro molla - Spring adjuster
<b>09</b>	Molla - Spring	<b>45</b>	Custodia - Shock body
<b>11 A</b>	Snodo occhio - Eyelet bushing		
<b>11 B</b>	Snodo custodia - Shock body bushing		
<b>12</b>	Asta con occhio - Damper rod		
<b>13</b>	Paracolpi - Buffer		
<b>19</b>	Boccola di guida - Pilot boss		
<b>20</b>	Anello sup. pistone - Upper piston ring		
<b>22</b>	Anello OR - O-ring		
<b>23</b>	Contromolla - Rebound spring		
<b>24</b>	OR sottosegmento - Piston O-ring		
<b>25</b>	Segmento - Piston ring		
<b>26</b>	Pistone - Piston		
<b>27</b>	Dado -Nut		
<b>28</b>	Cilindro - Cylinder		
<b>29</b>	Valvola di fondo - Foot valve		
<b>31</b>	Serie lamelle - Damper washer set		
<b>34</b>	Rondella - Washer		



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 SAE 5 Art. 52.46).

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 SAE 5 Art. 52.46).

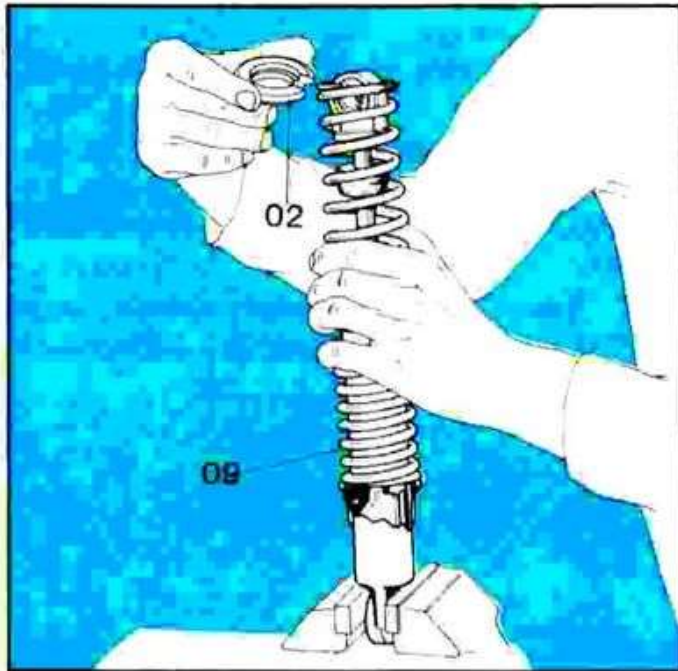


FIG. 1  
Togliere la molla (09) comprimendo la  
stessa verso il basso.  
Sfilare l'anello portamolla (02).

FIG. 1  
Release spring (09) by pressing it down.  
Take off the spring retainer (02).

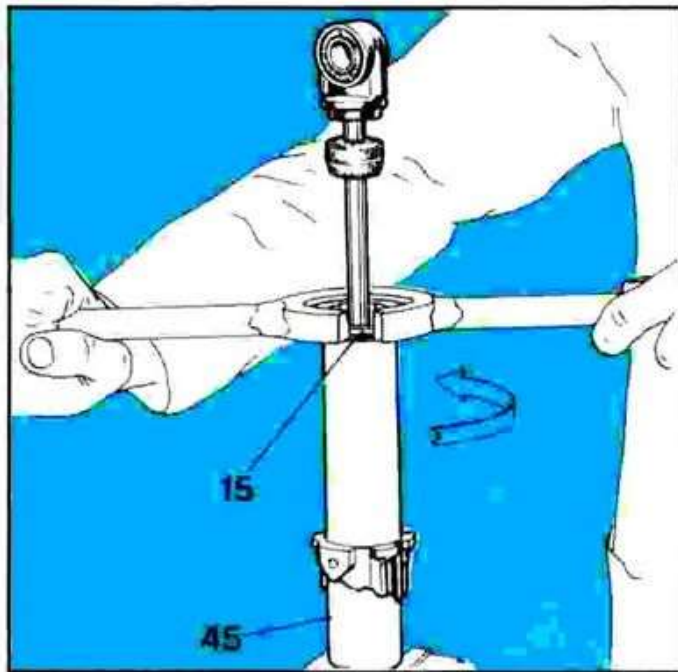


FIG. 2  
Assicurare la base della custodia (45)  
dell'ammortizzatore su di una morsa.  
Svitare con l'apposita chiave in dotazione  
(rif. 17 - 10) il tappo custodia (15).

FIG. 2  
Fix the bottom part of the shock body  
(45) in a vice.  
Unscrew the shock body plug (15) with  
the special tool provided by manufacturer  
(ref. 17 - 10).

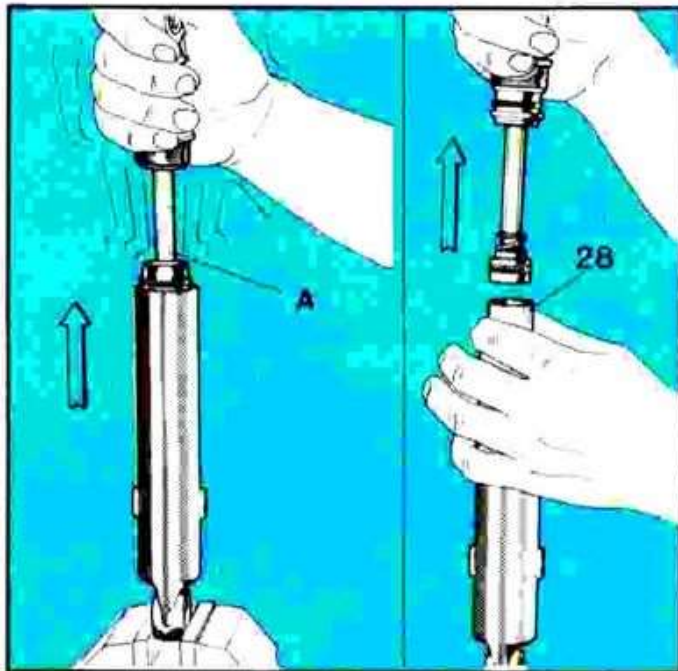


FIG. 3  
Estrarre il gruppo asta completo (A) e il cilindro (28) contenuto nella custodia.

FIG. 3  
Take out the complete rod unit (A) and the cylinder (28) from the shock body.

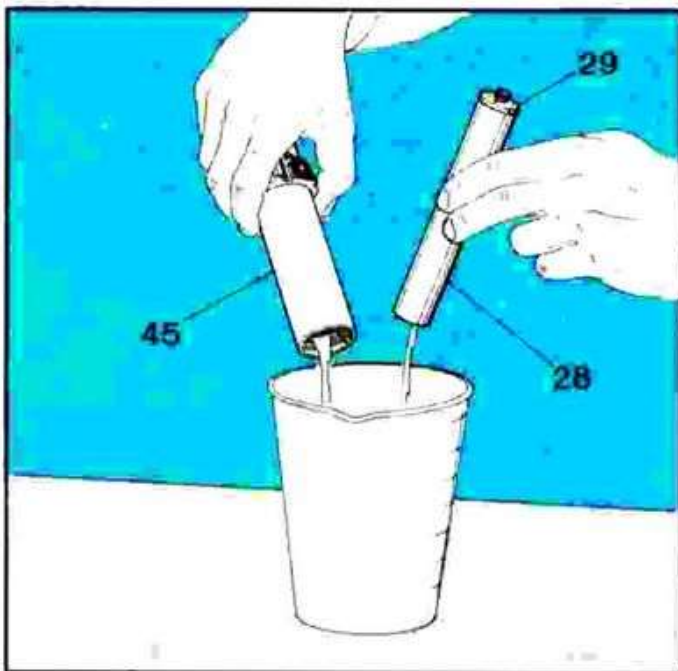
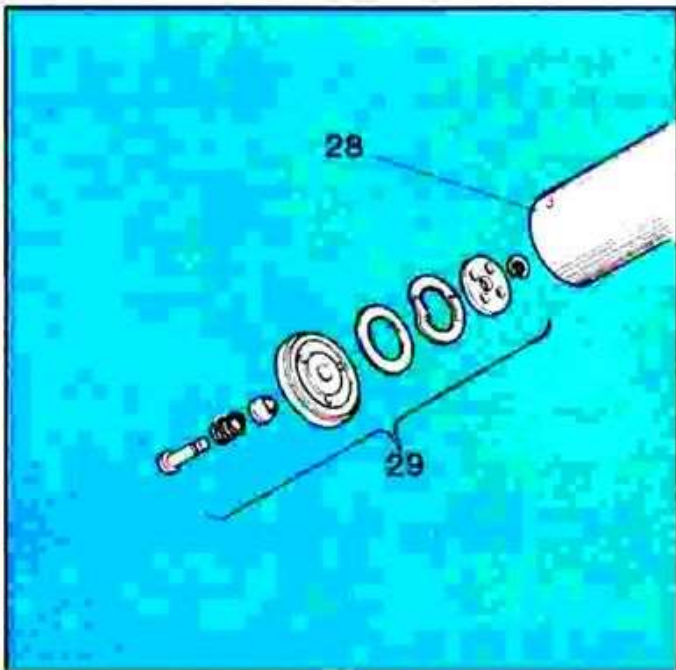


FIG. 4  
Riversare tutto l'olio contenuto nella custodia (45) e nel cilindro (28) dentro ad un recipiente. È consigliato, ogni qual volta si smonta l'ammortizzatore, procedere alla pulizia dei componenti (in questo caso il cilindro e la custodia) con benzina pulitissima. Nell'ammortizzatore mod. EURO 74 la valvola di fondo (29) del cilindro (28) non è asportabile, pertanto occorre pulirla accuratamente prima del rimontaggio. Per l'ammortizzatore mod. A 73 la valvola è asportabile; per la sua revisione vedere la figura successiva.

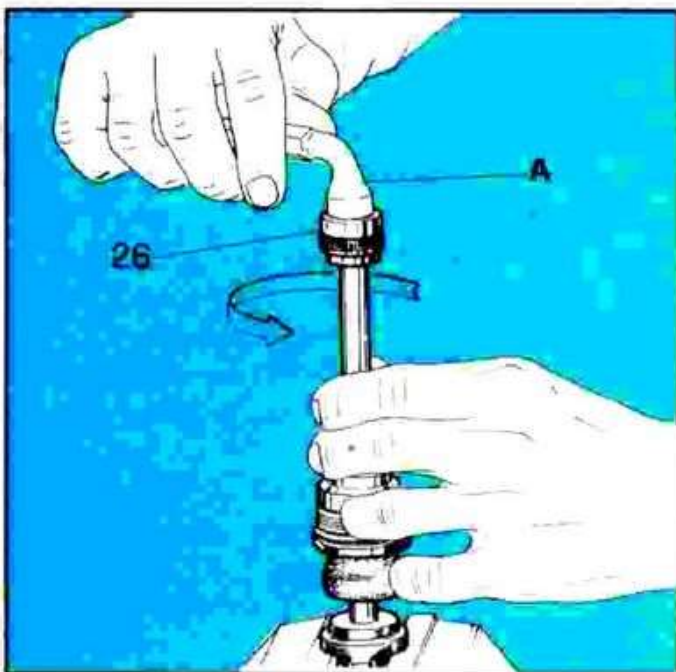
FIG. 4  
Empty all the oil contained in the shock body (45) and cylinder (28) into a receptacle. Each time the shock absorber is dismantled, we suggest that all component parts are cleaned (in this case the cylinder (28) and the shock body) with very clean petroleum or methylated spirit. The foot valve (29) fixed to the cylinder (28) 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. 5**  
 Questa operazione si rende necessaria quando non si riscontra frenata nell'uso dell'ammortizzatore: occorre pertanto procedere allo smontaggio dei componenti della valvola di fondo (29) posta in fondo al cilindro (28).  
 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 (29) located at the bottom of the cylinder (28). Take off the stop 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 GRUPPO AMMORTIZZANTE

**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 (27) di tenuta del pistone (26).

#### OVERHAUL OF DAMPER UNIT

**FIG. 6**  
 Fix the eye of the damper rod un a vice and unscrew the piston locking nut (27) with an 11 mm elbowed wrench or the special tool (ref. 6 - 36).

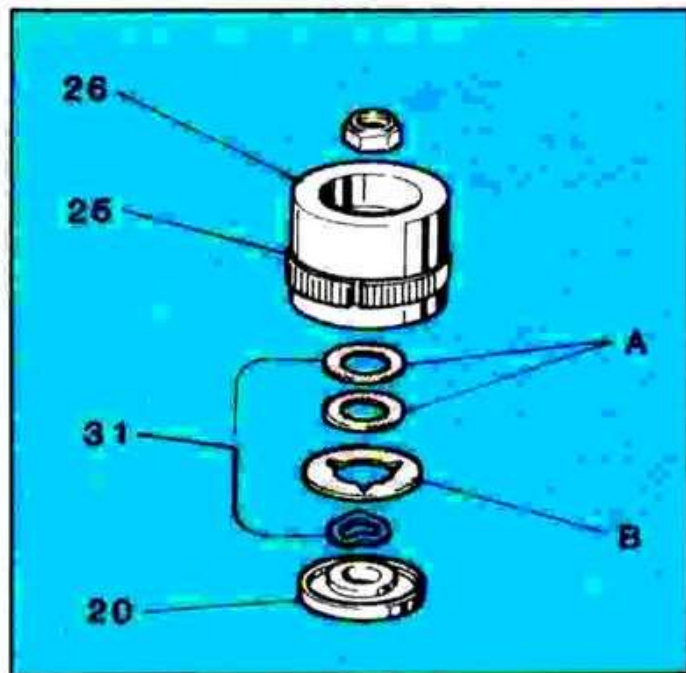


FIG. 7

Sfilare ora tutti i componenti del pistone (26) per una revisione. Controllare lo stato di usura del segmento (25) e dell'OR sottosegmento (24) controllare anche l'incolumità delle lamelle (31). 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 l'anello sup. pistone (20). 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.

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 normale

PS=Pistone spianato

FIG. 7

Now release all the piston components for overhaul. Check the piston ring (25) and piston O-ring (24) for wear. Check also that the washers (31) 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 upper piston ring (20). 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.

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

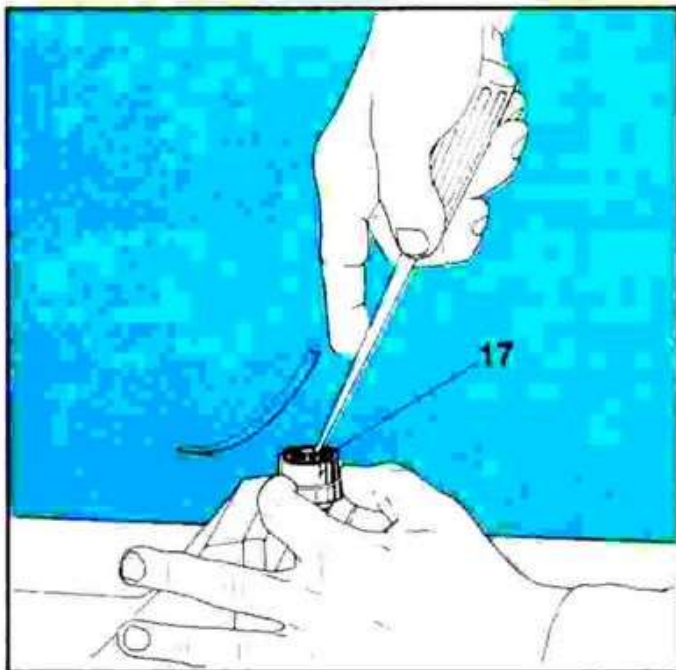


FIG. 8

Per l'ammortizzatore mod. EURO 74 non è prevista la possibilità di revisionare le guarnizioni della boccia di guida (19) in quanto esso costituisce un blocco unico non scomponibile. È pertanto necessaria 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 di guida (19) su di una morsa; con una punta arrotondata fare leva sotto l'anello di tenuta (17) e sfilarlo; sostituire l'anello di tenuta; reinserire il pezzo nuovo.

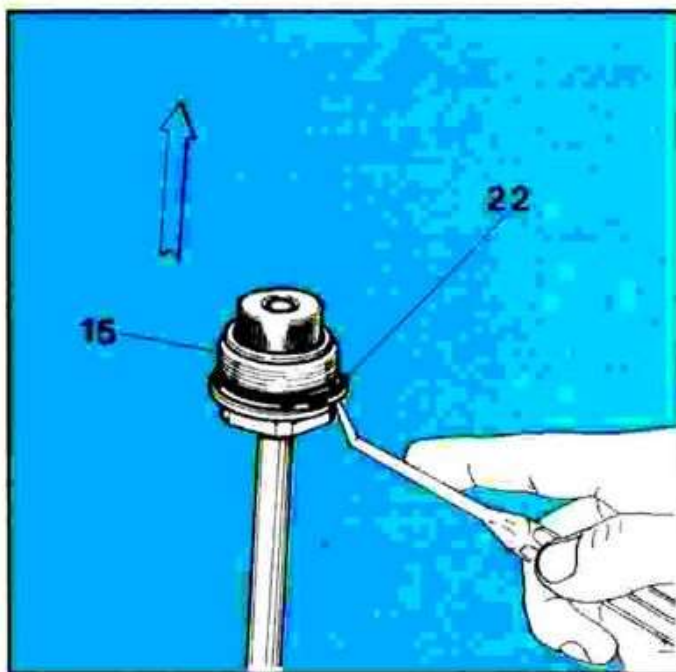


FIG. 9

Nell'ammortizzatore mod. A 73 è possibile anche sostituire l'anello raschiapolvere (16) posto sul tappo custodia (15). Qualora si riscontri qualche imperfezione nell'anello OR (22) 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 l'anello OR nuovo fare attenzione alla parte piatta che deve andare a contatto con la testa del tappo custodia.

FIG. 8

On the EURO 74 shock it isn't possible to replace the seals, as the pilot boss (19) 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 (19) in a vice. With a round ended point, take out the oil seal (17) and replace it. Reassemble.

FIG. 9

On the A 73 shock it is also possible to replace the dust seal (16) on the shock body plug (15). If O-ring (22) 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 point (ref. 3).

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

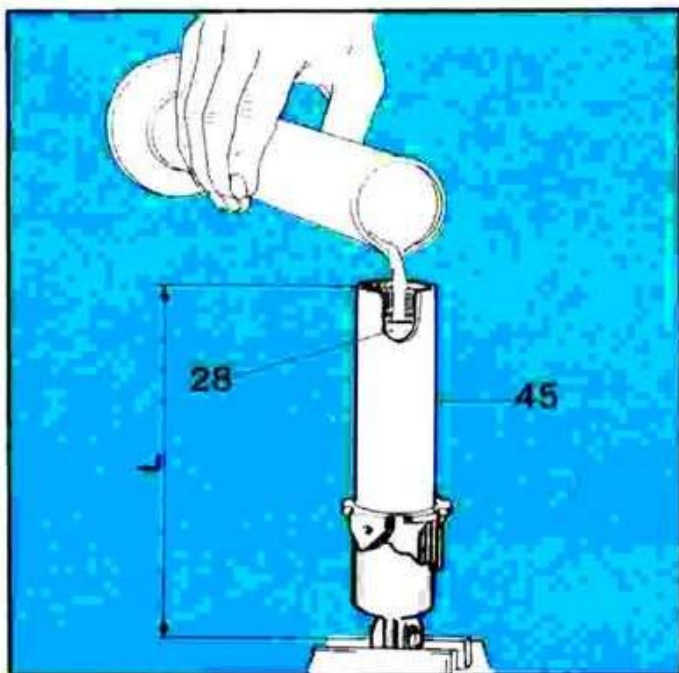


FIG. 10

Quando si immette olio nella custodia (45) è consigliato aver montato precedentemente il cilindro (28) 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

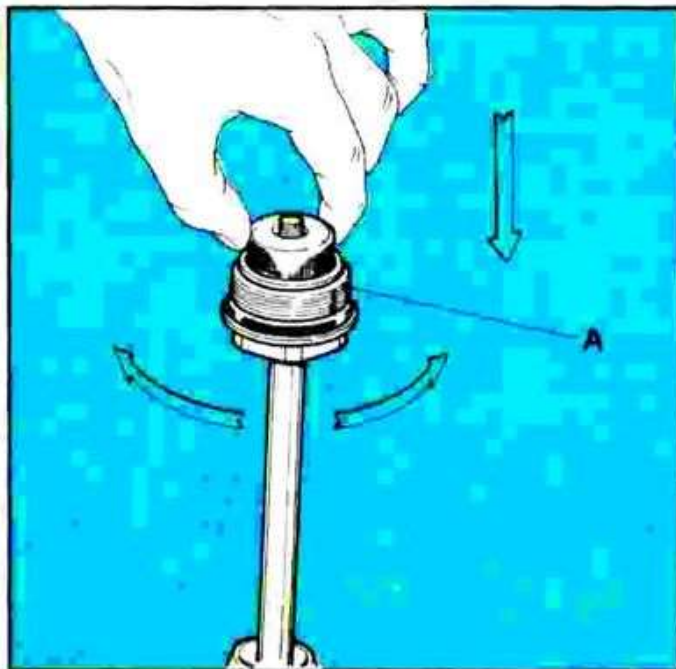
FIG. 10

When filling the shock body (45) with oil, we suggest first to assemble the cylinder (28), 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



## OPERAZIONE DI RIMONTAGGIO

FIG. 11

Quando si rimonta la boccia di guida e il tappo custodia (unico pezzo nel mod. EURO 74) sull'asta, bisogna fare attenzione a non rovinare, con una operazione troppo veloce, il labbro dell'anello di tenuta (17) e del raschiapolvere (16) presenti in esso 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 irrimediabilmente le guarnizioni.

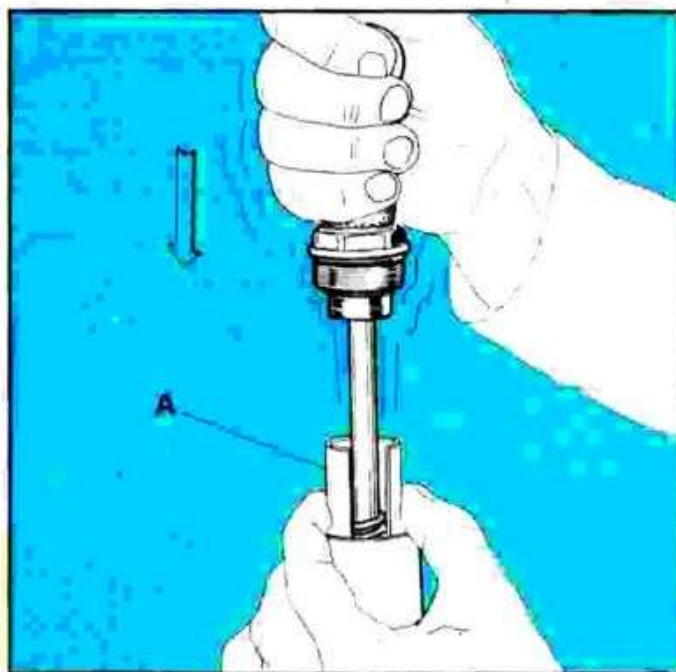


FIG. 12

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

## REASSEMBLY

FIG. 11

When reassembling the pilot boss and shock body plug (single unit in EURO 74 shock) be careful not to damage the edge of the oil and dust seal (17,16) located on the inside 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

Assemble the complete damper rod (be sure that the locking nut (27) 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.

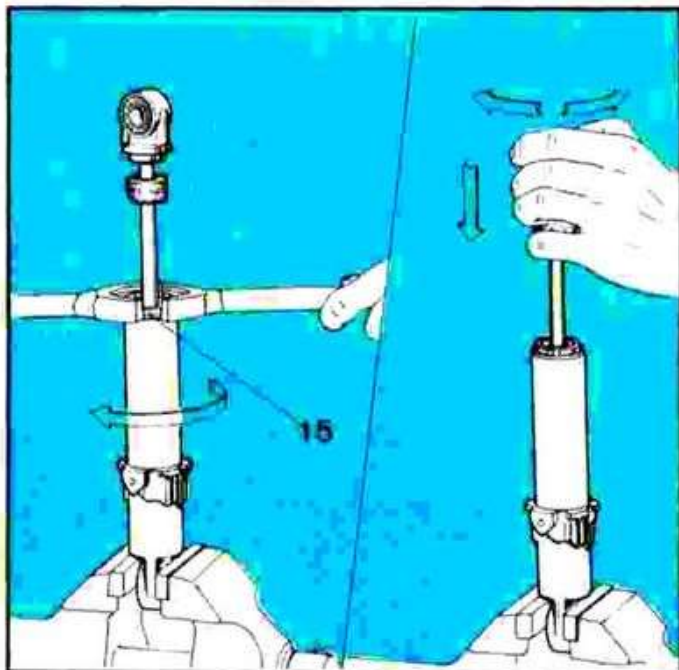


FIG. 13

Dopo aver riavvitato il tappo di custodia (15) con l'apposita chiave in dotazione dalla 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 shock body plug (15) 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.

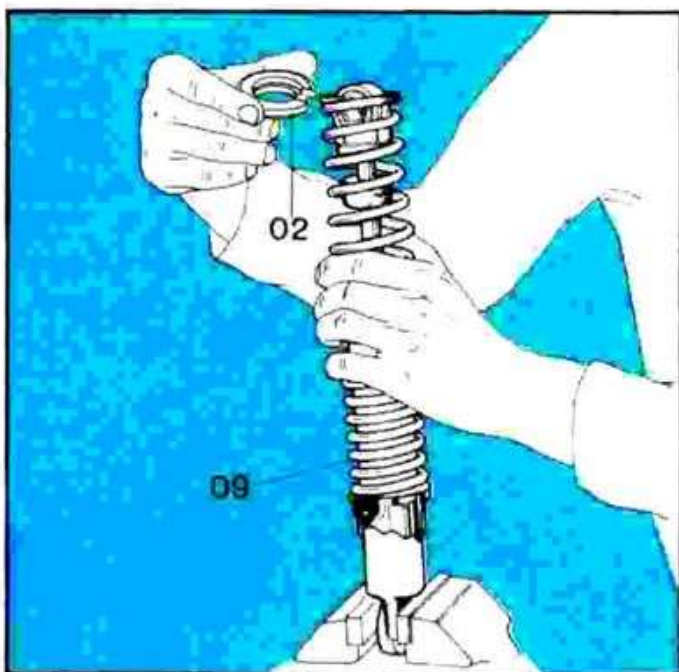


FIG. 14

Rimontare ora la molla (09) e poi, comprimendola, inserire l'anello portamolla (02).

FIG. 14

Reassemble spring (09), then press it down and insert the spring retainer (02).



### 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 tale 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.



40069 LAVINO DI ZOLA PREDOSA  
(bologna Italia)  
VIA GRAZIA, 3  
TELEFONO 051 - 75.42.11  
TELEX: 511102 MABBOL FI