

MONTAGEANLEITUNG KIT 175 C.C.CORSA

- Deutsch -

Grundvoraussetzung: Gehäuse mit zwei Überströmern.

EINLEITUNG: Das Kit benötigt keine besonderen Anpassungen, es muss jedoch eine gewissenhafte Montage erfolgen, bei welcher auf die in Folge beschriebenen Kleinigkeiten zu achten ist. Stellen Sie sicher, dass Sie die Baugruppen (Kurbelgehäuse, Welle, Lager ...) gereinigt haben, überprüfen Sie, ob die Lagersitze in gutem Zustand sind. Es ist ratsam, Lager mit Polyamidkäfigen zu montieren, um die Rollreibung zu verringern (ich empfehle NTN Lager); Das Kit ist für eine Pleuellager mit 60 mm Hub und 110 mm Pleuellager konzipiert. Es gibt verschiedene Wellen. Die Welle wird im Verhältnis zum Originalzustand stark beansprucht und ich empfehle eine FALC Welle. In jedem Fall sollte eine Welle mit einem Käfiglager und nicht mit einem Bronze Gleitlager an dem Pleuellager verwendet werden. Beim Einbau des Zylinders überprüfen, dass der Zylinder sauber in das Gehäuse geht. Es darf hier nicht klemmen. Wenn die Stehbolzen krumm sind gehören sie ersetzt. Sollte der Zylinder nicht reibungsfrei montierbar sein, überprüfen ob alles korrekt zusammengebaut wurde.

Bevor Sie das Kit zusammenbauen, waschen Sie jedes einzelne Bauteil mit einem Bremsenreiniger / Entfetter. Am besten danach mit Druckluft ausblasen. Die Zylinderlaufbahn, die Pleuellager und die Pleuellager vor der Montage gut mit Zweitaktöl einölen. Stellen Sie sicher, dass die Bauteile in den vorgesehenen Sitz bzw. an den jeweiligen Anschlag gelangen. Das Kit sieht die Verwendung einer Fußdichtung von 0,2 mm vor. Da die Gehäuse und Zylinder (Manufaktur) Toleranzen haben werden zum korrekten Ausdistanzieren auch eine 0,3 mm und 0,5mm Dichtung mitgeliefert. Am Zylinderkopf wird keine Dichtung verbaut. Im Ergebnis müssen Sie sicherstellen, dass die Quetschkante zwischen 1,2 und 1,3 mm beträgt. Es wird empfohlen besonders am Zylinderfuß eine Montage mit Dichtmasse vorzunehmen um Druckverluste und Undichtigkeiten zu vermeiden. Die Kopfmutter/Schrauben sind mit einem Drehmomentschlüssel über Kreuz mit 20NM anzuziehen.

Der Zylinder ist etwas größer bzw. länger als der ab Werk verbaute. Dementsprechend muss die Zylinderhaube für den korrekten Sitz etwas angepasst werden. Ebenfalls muss der verschraubte Luftführungsring hinter dem Polrad etwas angepasst werden. Auf Bild 1 und 2 sehen Sie die Anpassungen, wobei das im Rahmen der Montage selbsterklärend ist.

Wenn die Aluzylinderhauben Ausreißen, da unter Spannung montiert, bestehen zwei Möglichkeiten. Es gibt Stahlnachbauten oder man vernietet Reparaturbleche.



FOTO 1



FOTO 2

Unten ist die korrekte Anzugsreihenfolge der Kopfschrauben abgebildet. Erst alle 3 Muttern und die beiden Schrauben handfest anziehen bzw. gleichmäßig annähern und dann wie abgebildet mit dem passenden Drehmoment (20NM) anziehen.



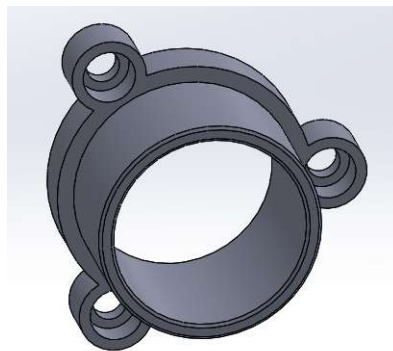
Unten abgebildet finden Sie die empfohlene Vergaserabstimmung. Diese wurde über viele tausend Kilometer getestet und ist im ¾ Gas Bereich recht mager, dafür aber vom Meer bis zu den höchsten Alpenpässen gut fahrbar.

Natürlich sollte das Kerzenbild nach der ersten Fahrt geprüft werden, besonders im Hinblick auf mögliche Montagefehler (Falschluf).

Empfohlene Motorabstimmung:

Zündung var.	23°
Zündung fix.	16°/17°
Vergaser	PHBL24
Hochlaufduse on the road	105
Hochlaufduse on Dyno	100
Leerlaufduse	48
Schwimmernadel	D22 3°to upper
Zerstauber	AQ266
Ventil	60
Luftschraube	open 1 turn and 3/4
Zündkerze	NGK BR8ES

Diese Motorabstimmung wurde mit einem Schwammluftfilter (Malossi geneigt 25 ° Art. 411729) und einem C.C.Corsa v 3.0 Auspuff getestet. Ändert man die Komponenten muss die Abstimmung natürlich überprüft bzw. angepasst werden.



WICHTIG: Der Auslass ist verschraubt. Dies nicht zuletzt, damit eine Sollbruchstelle im Falle des Aufsetzens vorhanden ist. Stellen Sie vor der Installation der drei M5-Schrauben des Auslasses sicher, dass die Gewinde im Zylinder sauber und intakt sind (verwenden Sie ein M5x0,8-Gewindebohrer, falls die Gewinde nachgearbeitet werden müssen), und verwenden Sie beim Verschrauben Loctite endfest um den sicheren Halt des Auslasses über die Zeit zu gewährleisten. Beachten Sie, dass wenn man später eine mit Loctite gesicherte Schraube nachzieht der Sicherungseffekt verloren geht.

Verwenden Sie beim Einbau des Auspuffs Dichtpaste zwischen Auslass und Krümmer (Dirko 350 ° grau). Ich empfehle in jedem Fall eine Feder an der Auslass-Seite zu verbauen. Diese ist ein selbst zu bohrendes Loch in einer Kühlrippe des Zylinderkopfes (oder Andernorts am Motor) und im Auspuffkrümmer einzuhängen. Dies ist wichtig, damit der Auspuff nicht nur geklemmt, sondern doppelt gesichert ist.

Wichtig ist auch, dass der Auspuff nicht verspannt verbaut wird. Ich empfehle an der Traversenschraube die Ausdistanzierung mit Karosseriescheiben und in jedem Fall die Verwendung einer breiten Karosseriescheibe unter und eine über der mit der Traverse zu verschraubenden Lasche.

ACHTUNG: Stets auf die Freigängigkeit zwischen Vergasergummi und Rahmen achten. Sofern es hier beim Einfedern zum Kontakt kommt muss nachgearbeitet werden. Das Loch kann vergrößert werden, alternativ kann der Federweg begrenzt bzw. angepasst werden. Letzteres ist vor allem bei V33 und vorherigen Modellen erforderlich. Viele erweitern das Loch und verbauen den Gummibalg von der PKXL2.

Die Verwendung des Tuningkits ist nur für den Einsatz auf Rennstrecken oder in geschlossenen Umgebungen vorgesehen. Die Nutzung im Straßenverkehr ist jedenfalls ohne entsprechende Eintragung in die Fahrzeugpapiere verboten. Die Verwendung im Straßenverkehr erfolgt auf eigene Verantwortung.

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO KIT 175 C.C.CORSA

– Italiano –

Necessario: Carter con due travasi

PREMESSA: Il kit non prevede modifiche particolari, ma solo alcuni accorgimenti di montaggio. Senza nessun tipo di modifica si riesce a montare solo su carter VN ultimi tipi, VL e VB. Assicurarsi di avere lavato e pulito per bene i componenti che si andranno a montare (carter motore, albero, cuscinetti...), verificare che le sedi dei cuscinetti siano in buono stato. Si consiglia di montare cuscinetti con gabbie in poliammide per abbassare gli attriti di rotolamento (consigliati NTN, contattare per averli); il Kit prevede il montaggio di un albero motore in corsa 60 mm e biella da 110 mm (consigliato albero FALC, per maggiori info contattare). Verificare che il gruppo termico entri correttamente nel carter motore una volta chiuso, verificando che i prigionieri non siano storti, nel caso sostituirli con altrettanti nuovi. Il kit deve entrare libero nei carter senza stringere da nessuna parte, se così non fosse verificare che tutto sia stato assemblato correttamente.

Prima del montaggio del Kit lavare ogni singolo componente con sgrassante e poi soffiare con cura, oliare bene canna del cilindro, piede di biella e gabbia a rulli dello spinotto con olio da miscela. Assicurarsi il corretto montaggio dei segmenti nelle proprie sedi e verificare che si chiudano correttamente sui propri fermi. Il Kit prevede il montaggio della guarnizione di base da 0.2 mm; a corredo sono presenti anche da 0.3 mm e 0.5 mm. La testa non prevede guarnizione. Verificare che lo squish sia $1.2 \div 1.3$ mm quindi sistemarlo con le guarnizioni fornite. Si raccomando l'utilizzo della pasta nel montaggio del gruppo per evitare perdite di pressione durante l'utilizzo. Serrare in modo incrociato i dadi della testa a 20 Nm di coppia con chiave dinamometrica.

Per il corretto montaggio del gruppo termico bisogna eseguire due piccole modifiche alla chiocciola del motore ed alla cuffia copri cilindro nella zona del pacco lamellare (vedi **foto 1 e foto 2**). In alternativa acquistare la cuffia dedicata (contattare per maggiori informazioni)



FOTO 1



FOTO 2

Sotto è riportata la corretta sequenza di serraggio delle viti della testa. Avvicinare prima tutti e 3 i dadi e 3 i viti poi procedere come mostrato per il serraggio a coppia con chiave dinamometrica



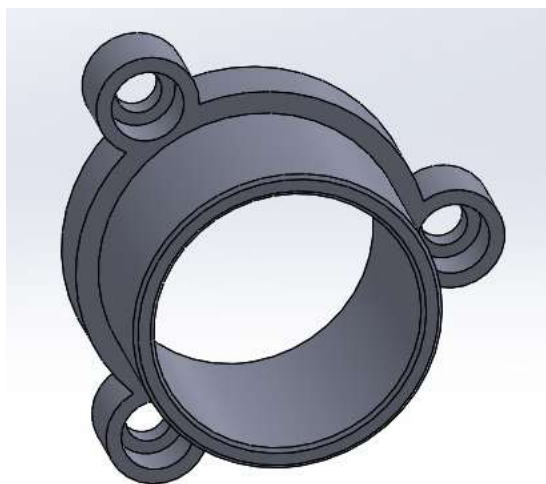
Di seguito la tabella di taratura del carburatore e gradi d'anticipo dell'accensione.

TABELLA CONFIGURAZIONE MOTORE

Anticipo Acc. Variabile	23°
Anticipo Acc. Fisso	16°/17°
Carburatore	PHBL24
Getto max strada	105
Getto max banco	100
Getto min	48
Spillo	D22 3° tacca dall'alto
Polverizzatore	AQ266
Valvola gas	60
Vite aria	aperta 1 giro e 3/4
Candela	NGK BR8ES

Questo tipo di settaggio è stato fatto e testato su strada con filtro in spugna (Malossi inclinato 25° art.411729) e marmitta C.C.C.Corsa v 3.0





IMPORTANTE: Prima di installare le tre viti M5 del collettore, assicurarsi che i filetti nel cilindro siano puliti ed integri (utilizzare un maschio M5x0.8 nel caso fossero da ripassare), utilizzare successivamente Loctite forte per garantire un fissaggio sicuro e duraturo nel tempo. Nell'installazione della marmitta, utilizzare pasta sigillante nell'imbocco del collettore (Dirko 350° grigia) ed una molla di ancoraggio ad un punto fisso del motore per evitare rotture e perdita di marmitta durante l'utilizzo

N.B.: Nel caso in cui il kit venga montato su telaio Vespa V33 o antecedenti, se non si vuole modificare il foro ingresso carburatore, per evitare che nelle oscillazioni venga tranciato il collettore in gomma che unisce il carburatore al collettore, inserire un distanziale che limiti la corsa dell'ammortizzatore. La funzione di molleggio viene rimandata alle molle della sella. Configurazione già testata.

L'utilizzo del kit di trasformazione è dedicato solo per usi in pista o ambienti/luoghi chiusi al traffico; ne è quindi vietato l'uso stradale. Tale uso viene fatto sotto propria responsabilità.

ASSEMBLY INSTRUCTIONS KIT 175 C.C.CORSA - English -

Requirement: base engine case with two boostports

INTRODUCTION: The kit does not require any special modifications, but some precautions during assembly are helpful. Make sure you have cleaned the components you are going to assemble (crankcase, shaft, bearings ...), check that the bearing seats are in good condition. It is advisable to mount bearings with polyamide cages to lower the rolling friction (NTN recommended); the kit is conceived for the use of a crankshaft with 60 mm stroke and 110 mm connecting rod. It is advisable to use a Crankshaft with roller cage (bearing) and not a simple bronze bushing (I recommend a FALC Crankshaft). Check that the Cylinder enters correctly in the engine casing when it is closed. Check that the studs are not crooked, in case replace them with new ones. The kit must enter freely in the crankcases without rubbing or being tight anywhere, if this is not the case, check that everything has been assembled correctly.

Before assembling the Kit, wash every single component with degreaser and then blow it clean carefully. Put some two-stroke oil on the cylinder barrel, the connecting rod bearing and the crankshaft bearings. Make sure the segments are correctly assembled in their seats and check that they close correctly on their stops. The kit is conceived for the installation of a base gasket of 0.3 mm; a 0.5 mm and a 0.8 mm are also provided in case of tolerances. The head does not require a seal. Ensure the the squish is between 1,2mm and 1,3mm. To do this you will have to use the supplied gaskets. It is recommended to use assembly-paste (Dirko or other) to avoid pressure losses and leaks. Criss-cross tighten the head nuts to 20 Nm of torque with a torque wrench. For the correct assembly of the cylinder cover / heat shield, it is necessary to make two small modifications to the cylinder cover and to the screwed on wind director (see photo 1 and photo 2). You will see where it rubs and basically you have to ensure both parts fit.

It is also possible to buy a metal Cylindercover instead of aluminum or an already adapted version.

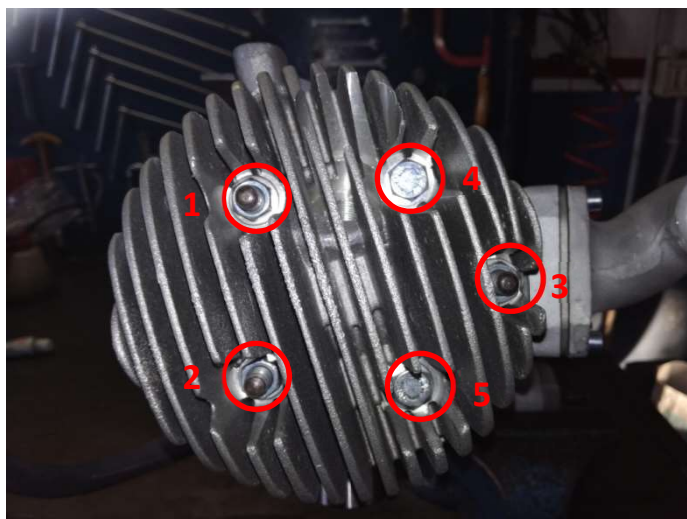


PHOTO 1



PHOTO 2

Below is the correct tightening sequence of the head screws. First of all, make the 3 nuts and 2 screws approach their final position by tightening them slightly, then proceed as shown for torque tightening with a torque wrench (20 NM).



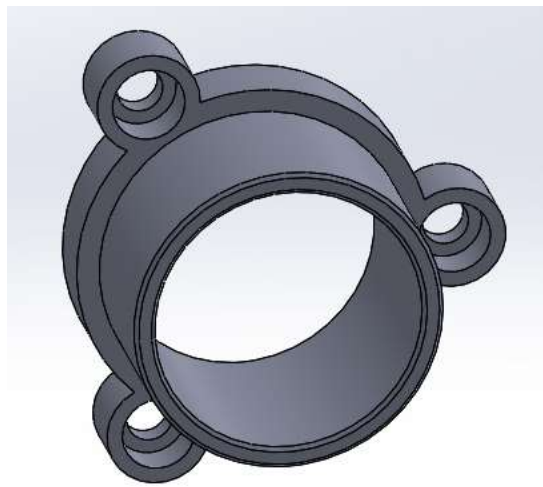
Below you will find an engine configuration recommendation that has been tested for many thousands of kilometers. It is a bit lean in the $\frac{3}{4}$ throttle position but on the upside it works great both at sea level and on high mountain passes in the Alps.

ENGINE CONFIGURATION TABLE

Ignition Variable	23°
Ignition Fix	16°/17°
Carburettor	PHBL24
Main jet on the road	105
Main jet on Dyno	100
Low jet	48
Needle	D22 3°to upper
Atomizer	AQ266
Valve	60
Air screw	open 1 turn and $\frac{3}{4}$
Spark Plug	NGK BR8ES

This type of setting was done and tested on the road with a sponge filter (Malossi inclined 25 ° art.411729) and C.C.Corsa v 3.0 exhaust. If you change any of the components the setting has to be checked and / or adapted!

Remember to take out the spark plug after a few kilometers to check if the setting is ok for your engine. (slightly brown).



IMPORTANT: The exhaust manifold is held on with 3 screws. Not lastly so it can be changed or will fall off in case of an accident. Before installing the three M5 screws of the manifold, make sure that the threads in the cylinder are clean and intact (use an M5x0.8 male in case they need to be reworked), then use strong Loctite to ensure a safe and long-lasting fixing. Remember: once the Loctite has dried you should not touch the screws anymore as further tightening will sabotage the effect of Loctite.

When installing the exhaust, use sealing paste between manifold and exhaust (Dirko 350 ° gray) and an anchoring spring to a fixed point of the engine to avoid breakage and loss of the exhaust during use. You can drill a hole in one of the cooling elements of the header and anchor the spring there.

ATTENTION: Always check that the rubber Mounting between the carburetor and the engine does not touch the frame under any riding circumstance. If the kit is mounted on a Vespa V33 or previous frame, if you do not want to enlarge the carburetor inlet hole of the frame, to prevent the rubber manifold which joins the carburetor to the manifold, insert a spacer that limits the stroke of the shock. The springing function is returned to the springs of the saddle. This has been tested. Many enlarge the hole in the frame to use a PKXL2 rubber.

The use of the transformation kit is only dedicated for track use or closed environments; road use is to be done at your own risk. You have to check with your authorities under which circumstances the modifications can legally be used on the road.