

## MONTAGEANLEITUNG KIT 160 C.C.CORSA - Deutsch -

**EINLEITUNG:** Das Kit enthält keine speziellen Modifikationen, aber nur einige Vorsichtsmaßnahmen für die Montage. 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 (empfohlenes NTN, Kontakt für sie); 57 mm Hub und 110 mm Pleuelstange, ist es ratsam, eine Welle mit Rollenkäfig und nicht Buchse zu verwenden (empfohlen FALC Welle, für weitere Informationen kontaktieren). Es ist geschlossen und überprüft, dass die Bolzen nicht krumm sind, falls sie durch neue ersetzt werden. Das Kit muss in den Kurbelgehäusen frei sein, ohne es festzuziehen, wenn dies nicht überprüft wird.

Bevor Sie das Kit zusammenbauen, waschen Sie das einzelne Bauteil mit einem Entfetter und blasen dann vorsichtig das Ölfass, die Pleuelstange und die Walze. Stellen Sie sicher, dass die Gegenstände korrekt in ihren Sitzen montiert sind und prüfen Sie, ob sie an ihren Anschlängen korrekt schließen. Die Grunddichtung von 0,5 mm; bei 0,2 mm und 0,8 mm geliefert werden. Der Kopf bietet keine Dichtung. Stellen Sie sicher, dass die Quetschwalze 1,5 mm groß ist und legen Sie sie dann mit den mitgelieferten Dichtungen ab. Es wird empfohlen, die Paste beim Zusammenbau der Einheit zu verwenden. Ziehen Sie die Kopfmuttern mit einem Drehmomentschlüssel mit 20 Nm Drehmoment über Kreuz.

Im Bereich des Reedventils (siehe Foto 1). Alternativ können Sie das dedizierte Headset erwerben (für weitere Informationen kontaktieren).



FOTO 1



FOTO 2

Unten ist die korrekte Anzugsreihenfolge der Kopfschrauben. Zuerst nähern Sie sich 3 Muttern und 2 Schrauben, dann gehen Sie wie gezeigt vor, um das Drehmoment mit einem Drehmomentschlüssel festzuziehen.



Unten finden Sie die Vergaser-Kalibriertabelle und die Zündzeitpunkt-Stufen.

### MOTOR KONFIGURATIONS TABELLE

Zündung var.	25°
Zündung fix	16°/17°
Vergaser	PHBL24
Hochlaufdüse on the road	105
Hochlaufdüse on Dyno	100
Leerlaufdüse	48
Schwimmernadel	D22 2° to upper
Zerstäuber	AQ266
Ventil	45
Luftschraube	1 turn and 3/4
Zündkerze	NKG BR7ES

Diese Art der Einstellung wurde durchgeführt und getestet auf der Straße mit einem Schwamm Filter (Malossi geneigt 25 ° Art. 411729) und Abgas C.C.C.Corsa v 2.0





**WICHTIG:** Stellen Sie vor der Installation der drei M5-Schrauben des Verteilers sicher, dass die Gewinde im Zylinder sauber und intakt sind (verwenden Sie ein M5x0,8-Außengewinde, falls sie nachgearbeitet werden müssen), und verwenden Sie dann starkes Loctite, um eine sichere und lange Lebensdauer zu gewährleisten - dauerhafte Fixierung. Verwenden Sie beim Einbau des Auspuffs Dichtpaste im Einlass des Krümmers (Dirko 350 \* grau) und eine Verankerungsfeder an einem festen Punkt des Motors, um Bruch und Verlust des Auspuffs während des Gebrauchs zu vermeiden.

**ACHTUNG:** Wenn der Bausatz an einer Vespa V33 oder einem vorherigen Rahmen montiert ist, wenn Sie die Einlassöffnung des Vergasers nicht wechseln wollen, um zu verhindern, dass der Gummikrümmel, der den Vergaser mit dem Krümmer verbindet, abgeschnitten wird Schlag des Schocks. Die Federfunktion wird in die Federn des Sattels zurückgeführt. Konfiguration bereits getestet.

*Die Verwendung des Transformationskits ist nur für den Einsatz auf Strecken oder in geschlossenen Umgebungen vorgesehen. der Straßenverkehr ist daher verboten. Diese Verwendung erfolgt in Ihrer eigenen Verantwortung.*

## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO KIT 160 C.C.CORSA - Italiano -

**PREMESSA:** Il kit non prevede modifiche particolari, ma solo alcuni accorgimenti di montaggio. 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 57 mm e biella da 110 mm, è consigliabile l'utilizzo di un albero con gabbia a rulli e non a bronzina (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 nel 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 0.5 mm; a corredo sono presenti anche una da 0.2 mm e una da 0.8 mm. La testa non prevede guarnizione. Verificare che lo squish sia 1.5mm quindi sistemarlo con le guarnizioni fornite. Si raccomanda 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 chiodocchia 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 le 2 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	25°
Anticipo Acc. Fisso	16°/17°
Carburatore	PHBL24
Getto max strada	105
Getto max banco	100
Getto min	48
Spillo	D22 2° tacca dall'alto
Polverizzatore	AQ266
Valvola gas	45
Vite aria	aperta 1 giro 3/4
Candela	NKG BR7ES

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 2.0





**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 160 C.C.CORSA - English -

**INTRODUCTION:** The kit does not include any special modifications, but only some assembly precautions. 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, contact for them); the kit provides for the assembly of a crankshaft in 57 mm stroke and 110 mm connecting rod, it is advisable to use a shaft with roller cage and not bushing (recommended FALC shaft, for more info contact). Check that the GT enters correctly in the engine casing when it is closed, checking that the studs are not crooked, in case replace them with new ones. The kit must enter free in the crankcases without tightening anywhere, if this is not, check that everything has been assembled correctly.

Before assembling the Kit, wash every single component with degreaser and then blow carefully, oil the cylinder barrel, connecting rod and roller pin cage with MIX oil. Make sure the segments are correctly assembled in their seats and check that they close correctly on their stops. The kit provides for the installation of the base gasket of 0.5 mm; a 0.2 mm and a 0.8 mm are also supplied. The head does not provide a seal. Check that the squish is 1.5mm and then place it with the supplied gaskets. It is recommended to use the paste in assembly of the unit to avoid pressure losses during use. Criss-cross the head nuts to 20 Nm of torque with a torque wrench.

For the correct assembly of the heating unit, it is necessary to make two small modifications to the motor nut and to the cylinder cover in the area of the reed valve (see photo 1 and photo 2). Alternatively, purchase the dedicated headset (for more info contact).

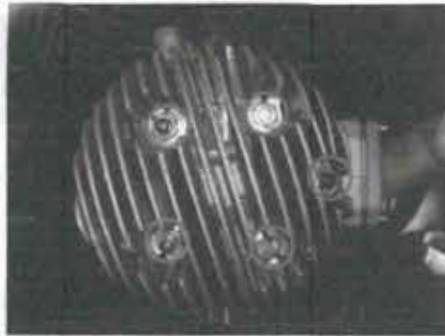


PHOTO 1



PHOTO 2

Below is the correct tightening sequence of the head screws. First of all approach 3 nuts and 2 screws, then proceed as shown for torque tightening with a torque wrench.



Below is the carburetor calibration chart and ignition advance grades.

**ENGINE CONFIGURATION TABLE**

Ignition Variable	25°
Ignition Fix	16°/17°
Carburettor	PHBL24
Main jet on the road	105
Main jet Dyno	100
Low jet	48
Needle	D22 2" to upper
Atomizer	AQ266
Valve	45
Air screw	1 turn and 3/4
Spark plug	NKG BR7ES

This type of setting was done and tested on the road with a sponge filter (Malossi inclined 25 ° art.411729) and exhaust C.C.C.Corsa v 2.0



**IMPORTANT:** 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. When installing the exhaust, use sealing paste in the inlet of the manifold (Dirko 350 ° gray) and an anchoring spring to a fixed point of the engine to avoid breakage and loss of the exhaust during use.

**ATTENTION:** If the kit is mounted on a Vespa V33 or previous frame, if you do not want to change the carburetor inlet hole, to prevent the rubber manifold which joins the carburetor to the manifold to be cut off, insert a spacer that limits the stroke of the shock. The springing function is returned to the springs of the saddle. Configuration already tested.

*The use of the transformation kit is only dedicated for track use or closed environments / places; road use is therefore prohibited. This use is done under your own responsibility.*