

SP09 EVO sport production

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO

SMONTAGGIO

Smontare il vecchio gruppo termico avendo cura di pulire accuratamente il basamento.

Controllare le condizioni della biella e dei cuscinetti di banco.

Con uno straccio chiudere il carter nell'imbocco cilindro, tagliare la parte di carter sovrastante l'accensione e con una lima pareggiare il gradino con il basamento del carter.

A questo punto lavare accuratamente il kit con benzina, soffiare con un getto d'aria compressa, oliare cilindro e tutte le parti in movimento.

MONTAGGIO

Montare il pistone con il grano di fermo segmento sul lato aspirazione.

Inserire il cilindro e, vista l'ampiezza della luce di aspirazione, controllare che il pistone entri senza forzature e/o impuntature del segmento; in caso contrario aiutare con leggere rotazioni del cilindro e del pistone per favorirne il corretto inserimento.

Controllare infine l'allineamento tra cilindro e pistone.

Assieme al kit vengono fornite 3 guarnizioni di base cilindro (0,25-0,30-0,50) per la regolazione dello squish che deve essere 1.3 per uso stradale; questa misura va effettuata col metodo del filo di stagno.

A questo punto montare la testa e serrare i dadi in senso incrociato ad una coppia di 1.3 Kgm usando una chiave dinamometrica (utile per non creare deformazioni indesiderate che potrebbero danneggiare il cilindro per eccessivo tiraggio dei dadi stessi), **le 4 viti a brugola d.6 vanno serrate a 0,8 kgm.**

RODAGGIO:

Evitate di superare i $\frac{3}{4}$ di acceleratore per i primi 300 km usare miscela al 3%

CANDELA: NGK B9ES oppure BOSCH W3CC;

ANTICIPO: SI CONSIGLIA ACCENSIONI NEW AGE per un ottimale funzionamento.

RAPPORTI CONSIGLIATI: 27-69 denti dritti

4MARCIA CORTA DRT 48 o 49

CARBURATORI CONSIGLIATI: dal 19 al 39

SI CONSIGLIA DI NON ALZARE ULTERIORMENTE LO SCARICO

PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE

Kit Vespa 5 travasi

Alesaggio \varnothing 60,00 mm

Corsa 51,00 mm

Cilindrata 144 cc.

Biella 105mm

Testa in alluminio anticorrosione ricavata dal pieno con macchine CNC scomponibile.

Cilindro in alluminio gal-si9 con trattamento termico speciale per garantire un'elevata rigidità anche alle elevate temperature di esercizio.

Canna con trattamento al nichel-silicio per una migliore scorrevolezza ed un'elevata resistenza all'usura, rettificata con diamante usando un particolare incrocio della rugosità

Pistone Vertex FORGIATO e serigrafato.

Segmento in S10 cromato.

BARENATURA CARTER:

W-Force d.58 biella 97: d.63+0,03 + 0,05, profondità' 20mm

W-Force d.58 biella 105: d.63+0,03 + 0,05, profondità' 20mm

W-Force d.60 biella 97: d.65+0,03 + 0,05, profondità' 20mm

W-Force d.60 biella 105: d.65,5+0,03 + 0,05, profondità' 7,5mm dal piano originale.

In caso di un allargamento dei travasi, effettuare saldatura sul carter lato frizione e di spianare il piano togliendo 0,2mm