



## Kit CRONO 187cc

### CARATTERISTICHE TECNICHE

#### Kit di trasformazione per motori Vespa

Cilindro	7 travasi in alluminio, tecnologia shell moulding; canna con trattamento al nichel-silicio, luce di scarico con "booster"	
Alesaggio	63mm	
Corsa	60mm	
Biella	110mm	
Cilindrata	187cc	
Fasi	Travasi principali 120° Scarico 178°	
Pistone	in lega di alluminio by METEOR	
Testa	in alluminio ricavata da lavorazione CNC	
Segmenti	in acciaio cromati	
Spinotto	in acciaio	
Squish	1.3 mm ± 0.1mm	
Viti testa	TCEI M6x25	(10÷11 Nm)
Viti collettore	TCEI M6x20	(10÷11 Nm)
Prigionieri cilindro	M7	(14÷15 Nm)
Guarnizioni cilindro da:	(0,2÷0,3÷0,4-0,5 mm)	
Guarnizioni collettore	in Viton	

### APPLICAZIONI

Vespa big frame come: PX125-150; TS; SPRINT VELOCE; COSA 125

### TECHNICAL DATA

#### Conversion kit for Vespa engines

<i>Cylinder</i>	<i>7 aluminum ports, shell technology molding; barrel with nickel silicon treatment, exhaust port with "boosters"</i>	
<i>Bore</i>	<i>63mm</i>	
<i>Conrod</i>	<i>110 mm</i>	
<i>Stroke</i>	<i>60mm</i>	
<i>C.c</i>	<i>187 cc</i>	
<i>Timing ports</i>	<i>Intake 120° Exhaust 178°</i>	
<i>Piston</i>	<i>aluminium alloy by METEOR</i>	
<i>Head</i>	<i>CNC machined aluminum</i>	
<i>Rings</i>	<i>chromed S10 cast iron</i>	
<i>Piston axis</i>	<i>in steel, chromed</i>	
<i>Squish</i>	<i>1.3 mm ± 0.1mm</i>	
<i>Screws head:</i>	<i>TCEI M6x30</i>	<i>(10÷11 Nm)</i>
<i>Screws exhaust:</i>	<i>TCEI M6x20</i>	<i>(10÷11 Nm)</i>
<i>Cylinder studs</i>	<i>M7</i>	<i>(14÷15 Nm)</i>
<i>Gaskets</i>	<i>(0,2÷0,3÷0,4-0,5 mm)</i>	
<i>Exhaust ORing</i>	<i>in Viton</i>	

### APPLICAZIONI

Vespa big frame like: PX125-150; TS; SPRINT VELOCE; COSA 125



## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

**Smontare** il gruppo termico originale come da istruzioni di officina; pulire e preparare le sedi di appoggio del cilindro;

pre-montare il collettore e l'OR con le apposite viti;

**pre installare** cilindro + pistone (no segmenti) con le guarnizioni in dotazione; verificare lo squish con il metodo del filo di stagno; aggiungere e/o togliere le guarnizioni per ottenere lo squish indicato nelle caratteristiche tecniche; montare il collettore e l'O-ring con le apposite viti; ungere spinotto, segmenti e la canna del cilindro con olio miscela; montare i segmenti sul pistone; montare il pistone con lo spinotto ed i fermi; montare il cilindro; montare la testa con le apposite viti e un velo di pasta siliconica; serrare le viti e gli appositi dadi della testa come da caratteristiche tecniche

## RODAGGIO

Fino a 300km non superare i 5000giri  
/3/4 acceleratore; miscela  
al 3%

## COMPLEMENTI CONSIGLIATI

Candela

NGK B9ES; BOSCH W3CC

Anticipo 16° prima del PMS con accensioni ad anticipo fisso come le originali.

23° prima del PMS con accensioni ad anticipo variabile come la nostra VMC

## AVVERTENZE

**Prodotti per esclusivo uso agonistico.**

## ASSEMBLING INSTRUCTION

**Remove** the cylinder to be replaced; clean the crankcase and cylinder base; mount the O-ring on the exhaust manifold with the 4 screws;

**Pre install** cylinder + piston (no rings) with the supplied gaskets; check the squish with the tin wire method on the piston crown; add and / or remove the seals to have the squish indicated in the technical instructions; mount the exhaust manifold on the cylinder with the O-ring + a film of silicone sealant with the appropriate screws; grease the piston pin, rings and the cylinder liner with mixture oil; mount the rings on the piston; fit the piston with the pin and the retainers; mount the cylinder; mount the head with the appropriate screws, the O-ring and a sealing silicone film; tighten the screws and nuts with the crossing technique with the values written in the technical instructions

## RUNNING IN

Up to 300km do not exceed 5000rpm / 3/4 throttle; 3% petrol mixture

## RECOMMENDED COMPONENTS

spark plug NGK B9ES; BOSCH W3CC  
original ignition: 16° before top dead center  
variable ignition like VMC:  
23°before TDC

## WARNINGS

Products for competitive use only