

trasforma il meglio in massimo



trasforma il meglio in massimo

über Kreuz anziehen. Anstelle vom Zylinderkopf Distanzstücke einsetzen. Dann die Motorwelle drehen und mit einem Dickenmesser kontrollieren, ob der Kolben korrekt zum Zylinder läuft: in Richtung Bolzen muss der Abstand zwischen der Laufbuchse vom Zylinder und dem Kolben bei jeden Seiten dem Kolben gleich groß sein. Falls der Abstand nicht gleich ist, muss der Zylinder im Gehäuse ausgerichtet werden. Grate, Dichtungreste oder Beulen an der Basis, auf der das Motorgehäuse aufsitzt, entfernen, da diese das vollständige Aufsitzen vom Zylinder verhindern können; oder die Motorwelle ausbauen und kontrollieren, ob die Pleuelstange eventuell verbogen ist. Wenn die Pleuelstange verbogen ist und nicht ausgewechselt werden soll, sollte zum Geraderichten am besten ein Stift in das Bolzenloch unten an der Pleuelstange gesteckt und die Stange durch vorsichtiges Hebeln gerade gebogen werden. Die Kontrollen wiederholen, bis der Kolben frei und korrekt ausgerichtet läuft. Erst dann die Segmente in ihre Sitze stecken und den Zylinder montieren.

Den Zylinderkopf mit der entsprechenden Dichtung (größere O-Ring Dichtung) montieren. Die Sperrmuttern über Kreuz mit 1,2 kgm (12 Nm) anziehen. Die Dichtung der Zündkerze durch die beiliegende Dichtung (kleinere O-Ring Dichtung) ersetzen. Den Deckel vom Zylinderkopf mit der dazugehörigen Gummidichtung einsetzen und die Schrauben vom Zylinderkopf anziehen. Das Lamellar-Ventil ausbauen, die Lamellen herausnehmen und durch die im Kit enthaltenen Speziallamellen aus Kohlenstoff ersetzen. Den Auspuff wieder montieren und dazu die neue Dichtung benutzen.

GEMISCHAUFBEREITUNG

Wie ursprünglich.

EINFAHREN

Während der ersten 500 km den Gasgriff nicht mehr als bis zu 3/4 aufdrehen und lange Steigungen, bei denen der Motor unter Last gehalten wird, vermeiden.

ALLGEMEINE HINWEISE

Sowohl beim Einfahren als auch danach nie den Motor auf Höchstleistung bringen, bevor nicht die optimale Betriebstemperatur erreicht worden ist. Der Einlaufvorgang der verschiedenen Teile ist im Durchschnitt nach den ersten 500 km abgeschlossen. Es wird empfohlen, ausschließlich POLINI MOTORI Originalersatzteile zu verwenden und die Montageanleitungen genau zu befolgen, um eine gute Leistungsausbeute und eine lange Lebensdauer des Motors zu erhalten.

trasforma il meglio in massimo



trasforma il meglio in massimo

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

Desmontar el cilindro antiguo, verificar que todos los componentes están en perfectas condiciones (rodamientos de bolas, cigüeñal y jaula a rodillos del bulón). Limpiar cuidadosamente el cilindro y pistón con gasolina y secarlo con un chorro de aire, aceitar ligeramente todas las partes en movimiento con aceite de mezcla.

Poner la junta de base (medir con el calibre el espesor de la junta de base original y confrontar esta medida con la de las tres juntas de base que vienen con el kit y poner la más apta); montar el pistón sin segmentos poniendo atención al insertar completamente los anillitos de parada y luego posicionar el cilindro. Rotar el cigüeñal comprobar que el pistón deslice sin fricción; si hay fricción buscar el problema y resolverlo. Apretar las tuercas de fijación del cilindro en sentido diagonal, insertar los distanciadores en vez de la culata y averiguar, rotando el cigüeñal y con un calibrador de espesor, que el pistón desliza en sentido lineal en el cilindro, o sea en la dirección del bulón, la distancia entre la camisa del cilindro y el pistón debe ser la misma a cada lado del pistón. Si el resultado es negativo significa que es necesario alinear el cilindro en el carter. Quitar rebabas, huellas de la juanta o magalladuras en la base del carter que no permite el completo apoyo del cilindro o desmontar el cigüeñal y averiguar si la biela está doblada.

Si la biela está doblada y no quiere sustituirla, aconsejamos insertar cuidadosamente un perno en el agujero del bulón de la base de la biela y hacer leva para enderezarla. Repetir estos controles hasta que el pistón no corre libre y lineal, y solo cuando crees que todo está bien, montar los segmentos y volver a montar el cilindro.

Montar la culata con su correspondiente junta (OR más grande), y apretar las tuercas en sentido diagonal, sustituir la junta de la bujía con la en dotación (OR más pequeño) y al final poner la tapa de la culata con la junta de goma y apretar los tornillos de la culata.

Desmontar la válvula lamelar

Montar el pistón con los agujeros de sujeción de los segmentos del lado de la admisión, controlar que los clips del bulón se han posicionado correctamente y no se mueven. Después de montar el cilindro poner el escape usando la junta de escape en dotación.

CARBURACION

La carburación se mantiene como original.

RODAJE

Durante los primeros 500 Kms no superar los 3/4 de apertura del acelerador, y evitar largos trayectos con el motor en sobre esfuerzo.

trasforma il meglio in massimo



trasforma il meglio in massimo

ADVERTENCIA

Tanto en el período de rodaje como en general, no solicitar nunca la máxima potencia del motor antes de haber alcanzado la temperatura óptima de funcionamiento.

Se recomienda la utilización de recambios originales Polini, y de seguir de forma escrupulosa las instrucciones para un motor más duradero.

HIGH QUALITY
HQ
TESTED

polini motor®
trasforma il meglio in massimo

polini motor®
trasforma il meglio in massimo

- ISTRUZIONI DI MONTAGGIO
- DIRECTIONS FOR ASSEMBLY
- INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE
- MONTAGEANLEITUNG FÜR DEN
- INSTRUCCIONES DE MONTAJE

PIAGGIO HEXAGON 125/180 2T
GILERA RUNNER 125-180V 2T

X 140 0193 - 140 0199 ESAVRITI

trasforma il meglio in massimo



Cod. PI 229

Trasforma il meglio in massimo



Trasforma il meglio in massimo

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Smontare il vecchio gruppo termico e verificare che tutte le parti meccaniche siano in perfetta efficienza (cuscinetti di banco, albero motore e gabbia a rulli dello spinotto). Lavare accuratamente cilindro e pistone con benzina e soffiare con un getto d'aria compressa; oliare leggermente tutte le parti in movimento con olio per miscela.

Sistemare la guarnizione di base (rilevare con il calibro lo spessore della guarnizione di base originale, confrontando tale valore con quello delle tre guarnizioni di base comprese nel kit e posizionare quindi la più adatta); montare il pistone senza i segmenti prestando attenzione al completo inserimento degli anellini di fermo e posizionare il cilindro. Ruotando l'albero motore verificare che il pistone scorra senza alcun attrito; se ci fosse qualsiasi tipo di forzaggio ricercare la causa ed eliminarla. Bloccare i dadi di fissaggio del cilindro in senso incrociato, inserire dei distanziali di spessore al posto della testa e verificare, ruotando l'albero motore e con uno spessore, che il pistone scorra allineato nel cilindro, ovvero che nella direzione dello spinotto, la distanza fra canna del cilindro e pistone risulti identica da entrambi i lati del pistone. Se questo controllo non dovesse dare esito positivo si deve allineare il cilindro nel carter. Rimuovere bave, tracce di guarnizione o ammaccature sulla base d'appoggio del carter motore che potrebbero non permettere il totale appoggio del cilindro, oppure smontare albero motore e controllare un'eventuale piegatura della biella. Se la biella è storta e non si vuole sostituirla, consigliamo con prudenza di infilare un perno nel foro dello spinotto del piede di biella e di fare cautamente leva per raddrizzarla. Ripetere questi controlli fino che il pistone non scorrerà libero e allineato, e solo quando si ritiene che tutto sia stato eseguito correttamente, montare i segmenti nelle proprie sedi e rimontare il cilindro.

Montare la testa con la relativa guarnizione (OR più grande), bloccare i dadi di fissaggio in senso incrociato a 1.2 kgm (12 Nm), sostituire la guarnizione della candela con quella in dotazione (OR più piccolo), ed infine alloggiare il coperchio della testa con l'apposita guarnizione di gomma e serrare le viti della testa.

Smontare la valvola lamellare, rimuovere le lamelle e montare quelle speciali in carbonio in dotazione nel kit. Rimontare la marmitta utilizzando la nuova guarnizione.

CARBURAZIONE E ANTICIPO

Come originale

RODAGGIO

Durante i primi 500 km non superare i 3/4 d'apertura dell'acceleratore ed evitare di percorrere lunghi tratti in salita tenendo il motore sotto sforzo.

Trasforma il meglio in massimo



Trasforma il meglio in massimo

AVVERTENZE

Sia in rodaggio che fuori, non richiedete mai la massima potenza del motore prima del raggiungimento della temperatura d'esercizio ottimale. L'assiestamento dei vari organi si potrà ottenere mediamente dopo i primi 500 km.

Si raccomanda di usare esclusivamente ricambi originali POLINI MOTORI e di seguire accuratamente i consigli di montaggio per una buona resa ed una lunga durata del vostro motore.

ASSEMBLING INSTRUCTIONS

Disassemble the old cylinder group and verify that all the mechanical parts are in perfect conditions (roller bearings, crankshaft and piston pin cage). Wash cylinder and piston accurately with petrol and blow in a jet of compressed air, lubricate all the parts in movement with mixture oil.

Arrange the base gaskets (gauge the original base gasket thickness, comparing the size with the one of the base gaskets included in the kit, and then place the proper one); assemble the piston without the piston-rings paying attention to the stop rings and then place the cylinder. Turn the crankshaft and verify that the piston slides freely and if there are some obstacles delete them. Lock the cylinder fixing nuts in cross way, insert some spacer instead of the head and twisting the crankshaft verify with a thickness gauge that the piston slid straight inside the cylinder, that is to say that in the piston pin direction the distance between barrel and piston must be the same for each side of the piston. If the checkout gives a negative answer you should line up the cylinder in the crankcase. Remove flashes, rubber traces or dents on the crankcase button surface which don't let to the cylinder to rest totally or disassemble the crankshaft and check if the connecting rod is bent. If the connecting rod is bent and you don't want to change it, we suggest you to insert a pin in the piston pin hole of the connecting rod foot and lever carefully in order to straighten it. Repeat the check out till the piston slides freely and straight and only when all is well done, assemble the piston rings and then the assemble the head and its gasket (bigger OR) and close the nuts in cross-way at 1.2 kgm (12Nm); change the spark plug gasket with the one supplied (smaller OR) and then place the head cap with its rubber gasket and close the screws. Once assembled the complete cylinder kit, put the muffler using the exhaust gasket supplied with the kit.

Disassemble the reed valve, take the reed off and assemble the special carbon ones you find with the kit, and then assemble the exhaust pipe using the new gasket.

Trasforma il meglio in massimo



Trasforma il meglio in massimo

CARBURATION

Original carburation.

GENERAL SUGGESTIONS

Both during the running-in and after never try getting the highest power before achieving the best running temperature. Settling of the various parts will be obtained after an average of about 500 km.

We suggest your using original Polini Motori spare parts only and carefully following the assembling suggestions to ensure a long life of your engine.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Démonter l'ancien groupe thermique et vérifier si toutes les parties mécaniques sont bien en parfait état de fonctionnement (roulements de vilebrequin, arbre moteur et cage à rouleaux de l'axe).

Laver avec soin le cylindre et le piston avec de l'essence et passer au jet d'air comprimé; huiler légèrement toutes les parties en mouvement à l'aide d'huile pour mélange.

Mettre le joint de base en place (mesurer à l'aide d'un calibre l'épaisseur du joint de base d'origine et confronter cette valeur avec celle des trois joints de base fournis avec le kit; choisir celui qui s'adapte le mieux et le mettre en place); monter le piston sans les segments, en faisant bien attention à ce que les bagues d'arrêt soient insérées à fond et mettre le cylindre en place. Tourner le vilebrequin pour vérifier si le piston ne frotte nulle part; s'il force en quelque point, chercher la cause de cet inconvénient et l'éliminer. Serrer à fond les écrous qui fixent le cylindre en séquence croisée, insérer des cales d'épaisseur à la place de la culasse et vérifier, en faisant tourner l'arbre moteur et à l'aide d'une jauge d'épaisseur, si le piston se meut dans le cylindre suivant un alignement correct, c'est à dire si, dans la direction de l'axe, la distance entre la paroi du cylindre et le piston est toujours la même pour chaque côté du piston. Après ce contrôle, en cas de résultat négatif, on devra aligner le cylindre dans le carter. Eliminer les bavures, les traces de joints ou les bosses sur la base d'appui du carter moteur qui pourraient empêcher que le cylindre appuie parfaitement, ou bien démonter le vilebrequin et contrôler si la bielle n'est pas tordue. Si elle n'est pas droite et qu'on ne veuille pas la remplacer, on conseille d'enfiler prudemment une tige dans le trou de l'axe du pied de bielle et de faire délicatement levier pour la redresser. Répéter ces contrôles jusqu'à ce que le piston se meuve librement et en alignement correct. Quand on considère que toutes ces opérations ont été correctement exécutées, monter les segments dans leurs logements et remonter le cylindre.

Trasforma il meglio in massimo



Trasforma il meglio in massimo

Monter la culasse avec son joint (le plus grand OR), serrer à fond les écrous de fixation en séquence croisée à 1.2 kgm (12 Nm), remplacer le joint de la bougie par celui qui est fourni avec le kit (le plus petit OR), positionner le couvercle de la culasse avec son joint spécial en caoutchouc et serrer les vis de la culasse.

Démonter la soupape à ressorts, retirer les ressorts à lames et monter ceux au carbone spécialement fournis avec le kit. Remonter le collecteur d'échappement en utilisant le nouveau joint.

CARBURATION

Comme à l'origine.

RODAGE

Pendant les premiers 500 km, ne pas dépasser 3/4 d'ouverture de l'accélérateur et éviter de parcourir des longues distances en côte en tenant le moteur sous effort.

INSTRUCTIONS GENERALES

Soit en rodage, soit après le rodage, ne pas monter en régime maximum avant d'obtenir la température optimale de fonctionnement. Cela pourrait occasionner la tasse différents organes après les premiers 500 kilomètres. On recommande d'utiliser uniquement pièces de rechange POLINI MOTORI et de suivre soigneusement les conseils de montage pour une bon retour et une longue durée du votre moteur.

MONTAGEANLEITUNG

Die alte Zylinder-Kitz ausbauen und kontrollieren, ob alle mechanischen Teile voll funktionstüchtig sind (Kurbelwellenlager, Motorwelle und Walzenkäfig vom Bolzen). Den Zylinder und den Kolben sorgfältig mit Benzin säubern und mit Druckluft trocknen. Dann alle beweglichen Teile leicht mit Öl für Kraftstoffölmischungen ölen.

Die Basisdichtung einsetzen (mit einer Schieblehre die Dicke der Originalbasisdichtung messen und den Wert mit dem der drei Basisdichtungen vergleichen, die im Kit enthalten sind; dann die am besten geeignete Basisdichtung auswählen). Den Kolben ohne die Segmente montieren und dabei darauf achten, dass die Sperrringe vollständig eingesetzt werden. Dann den Zylinder platzieren. Die Motorwelle drehen und kontrollieren, ob der Kolben ohne Reibung läuft. Falls sich Reibung feststellen lässt, die Ursache ermitteln und beheben. Die Sperrmuttern vom Zylinder