

MOTORE LEADER 125/180/200 4V H2O

CARATTERISTICHE TECNICHE DEL KIT Ø74

- N. 1 pistone Ø74
- N. 1 segmento superiore 74x1 cromato
- N. 1 segmento inferiore 74x1 in ghisa sferoidale
- N. 3 segmenti raschiaolio spessore 2 mm.
- N. 1 cilindro in alluminio Ø74 con riparto in nichel
- N. 2 boccole di centraggio testa per motore 125/180
- N. 2 boccole di centraggio testa per motore 200
- N. 1 spinotto Ø15x44
- N. 2 anelli di fermo spinotto Ø15x1
- N. 1 guarnizione di base cilindro sp. 0,4
- N. 1 guarnizione di base cilindro sp. 0,6
- N. 1 guarnizione di base cilindro sp. 0,8
- N. 1 guarnizione della testa
- N. 1 guarnizione coperchio tendicatena
- N. 1 istruzione
- N. 1 certificato di garanzia

PREPARAZIONE DEL VEICOLO

- Lavare tutto il veicolo.
- Smontare le plastiche posteriori.
- Scollegare la batteria e l'impianto elettrico che va al motore.
- Rimuovere la marmitta.
- Togliere la scatola del filtro.
- Scollegare il freno posteriore e il cavo del comando.
- Svuotare il circuito del raffreddamento.
- Staccare i manicotti dal cilindro e dalla testa.
- Togliere la ruota posteriore.
- Rimuovere il motore dal telaio per una migliore posizione di lavoro.

RIMOZIONE DEL GRUPPO TERMICO ORIGINALE

- Rimuovere il collettore d'aspirazione.
- Togliere il coperchio della testa (Attenzione alla guarnizione).
- Portare il motore in fase di scoppio e prendere nota dei riferimenti della messa in fase della distribuzione (Fig. 1-3).
- Rimuovere la candela.
- Sbloccare le vite che fissa la campana dell'albero a camme (Fig. 2).
- Smontare la campana.
- Sfilare la molla e l'alza valvola centrifuga (Fig. 3).
- Allentare il dado centrale del tendicatena della distribuzione.
- Togliere il tendicatena dal cilindro originale.
- Smontare la catena.

Rimuovere la testa e il cilindro dal basamento.

Togliere il pistone (Attenzione che non cada l'anello di fermo nel basamento).

Pulire il basamento, il carter e la testa.

Controllare che tutte le parti meccaniche siano in perfetta efficienza (cuscinetti di banco, albero motore, tenuta valvole).

MONTAGGIO DEL NUOVO GRUPPO POLINI

Prima di assemblare il motore lavare accuratamente con benzina: cilindro, pistone e spinotto, soffiare con un getto d'aria compressa ed infine oliare tutti i componenti. (In particolar modo lo spinotto e il piede di biella). Montare il pistone, controllando che gli anellini fermo spinotto siano alloggiati nella propria sede e non abbiano gioco. Montare il segmento raschia olio completo ed i restanti segmenti di tenuta, posizionando il segmento nero sotto quello cromato.

IMPORTANTISSIMO: PROCEDERE COME ILLUSTRATO SUL DISEGNO 1. LA LETTERA "N" STAMPIGLIATA SUI SEGMENTI DEVE ESSERE RIVOLTA VERSO LA TESTA.

Misurare con un calibro lo spessore della guarnizione di base originale e montare quella con lo spessore uguale all'originale, scegliendola tra le diverse guarnizioni del kit. Montare le due spine di centraggio originale del cilindro e calzare il cilindro. Montare la guarnizione della testa.

PER I MOTORI 125/180c.c., UTILIZZARE LE BUSSOLE IN DOTAZIONE UGUALI ALLE ORIGINALI.

PER I MOTORI 200 c.c., UTILIZZARE LE BUSSOLE SPECIALI FORNITE NEL KIT COME ILLUSTRATO NEL DISEGNO 2.

Montare la testa e bloccare i dadi di fissaggio in senso incrociato (Coppia serraggio dadi M8 20Nm; viti M6 10Nm). Con un gancetto estrarre la catena di distribuzione dalla testa e calzarla sull'ingranaggio della distribuzione.

MESSA IN FASE DEL MOTORE

- Ruotare il motore a mano e mettere il pistone al PMS (Fig. 1 riferimento sul volano).
- Allineare i riferimenti dell'ingranaggio dentato dell'albero a camme con i riferimenti della testa e rimontare la catena di distribuzione prestando attenzione a non ruotare i riferimenti sopra indicati.
- Mettere in tensione manualmente la catena e controllare che la fasatura non si sia spostata.
- Rimontare il tendicatena.
- Rimontare l'alzavalvola centrifuga e chiuderla a 10-12 Nm con frenafiletto (controllare il gioco valvola e nel caso fosse variato, ripristinarlo a scarico = 0.2 mm, aspirazione = 0.15 mm).
- Far compiere all'albero motore 4/5 giri completi e riportarlo al PMS (Fig. 1) e controllare che la corona dentata della catena di distribuzione sia ancora allineata con il riferimento (Fig. 3).

ATTENZIONE: SE L'ALBERO MOTORE DOVESSE BLOCCARSI DURANTE IL GIRO MANUALE RICONTROLLARE LE FASI.

Montare il coperchio della testa e il carter volano (Fig. 4) rimontare in senso inverso il motore e tutte le sue parti sul veicolo. Riempire il circuito di raffreddamento e fare lo spurgo. Accendere il motore e verificare che non vi siano perdite di liquido e che tutto funzioni al meglio e, a motore spento, ripetere lo spurgo ed un eventuale rabbocco. A questo punto potete completare il montaggio completo della moto.

ANTICIPO

Come originale.

RODAGGIO

Si raccomanda durante i primi 500 km di non superare i 3/4 d'apertura dell'acceleratore ed evitare di percorrere lunghi tratti in salita tenendo il motore sotto sforzo. A rodaggio ultimato sostituire filtro e olio motore.

AVVERTENZE GENERALI

Sia prima sia dopo il completamento del rodaggio, non richiedere mai la massima potenza del veicolo prima del raggiungimento della temperatura ottimale d'esercizio. Si raccomanda di usare esclusivamente ricambi originali POLINI MOTORI e di seguire accuratamente le istruzioni di montaggio per un corretto e longevo funzionamento del vostro motore.

CONSIGLI TECNICI

Installando questo kit termico è consigliabile sostituire i rapporti originali con quelli allungati specifici POLINI. Per sfruttare al meglio l'aumento della potenza del kit 074 è indispensabile modificare la taratura del variatore originale, sostituendo le masse centrifughe originali con quelle specifiche POLINI cod. 242.091 per variatore originale; se invece avete installato il variatore SPEED CONTROL POLINI cod. 241.609, sostituite le masse centrifughe con il cod. 242.167.

TECHNICAL FEATURES KIT 074

- N. 1 piston 074
- N. 1 upper chromate piston ring 74x1
- N. 1 bottom iron piston ring 74x1
- N. 3 scraper ring th. 2 mm.
- N. 1 aluminium cylinder 074 with nickel coating
- N. 2 engine head centring bushes 125/180
- N. 2 engine head centring bushes 200
- N. 1 piston pin 015x44
- N. 2 piston pin lock rings 015x1
- N. 1 cylinder base gasket th. 0,4
- N. 1 cylinder base gasket th. 0,6
- N. 1 cylinder base gasket th. 0,8
- N. 1 head gasket
- N. 1 chain tightener cover gasket
- N. 1 instruction
- N. 1 certificate of warranty

MOTORCYCLE SET UP

Wash the vehicle.

Remove the rear body work.

Disconnect the battery and the electric system connected to the engine.

Remove the exhaust system.

Remove the filter box.

Disconnect the rear brake and the level cable.

Pump the cooling system down.

Take the coupling sleeves out from the head and the cylinder.

Take the rear wheel out.

To work easily, remove the engine from the frame.

REMOVAL OF THE ORIGINAL CYLINDER GROUP

Remove the intake manifold.

Remove the cover from the head (Be careful not to loose the gasket).

Put the engine in the bursting phase and take note of the timing system references (Pict. 1-3).

Remove the spark plug.

Release the screw that fix the bell to the cam shaft (Pict. 2).

Remove the bell.

Extract the spring and the centrifugal valve lifter (Fig. 3).

Unloose the central nut of the timing chain tightener.

Remove the chain tightener from the original cylinder.

Remove the chain.

Remove the head and the cylinder from the block.

Remove the piston (Be careful that the key do not fall into the block).

Clean the block, the crankcase and the head.

Verify that all the mechanical parts are in perfect conditions (bearings, crankshaft and valves).

CYLINDER KIT ASSEMBLY

Before assembling the engine wash cylinder, piston and piston pin accurately with petrol and blow in a jet of compressed air; then lubricate everything (in particular piston pin and the connecting rod small end). Assemble the piston checking the piston pin rings enter perfectly and without slack. Assemble the scraper ring and the piston rings putting the black one under the chromate one.

IMPORTANT: FOLLOW THE INSTRUCTIONS OF DRAWING 1 AND CHECK LETTER "N" ON THE SEGMENTS IS TOWARDS THE HEAD.

Gauge the thickness of the original base gasket. Comparing the value with the base gaskets supply with the kit and use the one with the same thickness. Assemble the two original cylinder dowel pins and fit the cylinder. Assemble the gasket head.

125/180 cc ENGINES: USE THE PROVIDED BUSHES LIKE THE ORIGINAL ONES.

200cc ENGINES: USE THE SPECIAL BUSHES PROVIDED WITH THE KIT AS SHOWN IN DRAWING 2.

Assemble the cylinder and close the nuts in cross-way. (Nuts driving torque M8 20 Nm; screws M6 10Nm). Extract the timing system chain from the head using a hook and assemble it on the timing gear.

ENGINE SETTING

- Turn the engine manually and put the piston at the T.D.C. (Pict. 1 reference point on the flywheel)
- Align the references of the cam shaft gear with the head ones and re-assemble the chain being careful not to invert the above mentioned references.
- Stretch the chain manually and check the timing
- Assemble the chain tightener.
- Assemble the centrifugal valve lifter and close it at 10-12Nm using the thread-glue (check the valve play and if it has changed, restore it at exhaust =0,2mm, intake =0.15mm)
- Make the engine run 4/5 times completely and restore it to T.D.C. (Pict. 1) and check that the chain crown gear is aligned with the references (Pict.3).

ATTENTION: IF THE CRANKSHAFT SHOULD LOCK WHILE RUNNING MANUALLY, CHECK THE TIMING AGAIN

Assemble the head cover and the flywheel case. (Pict. 4). Assemble the engine in the opposite way and all the parts of the vehicle. Fill in the cooling system and drain it. Run the engine and check not liquid leaking and that all the parts are working correctly. When the engine is switched off, drain it again and if necessary, top it up. Now you can complete the bike assembly.

SPARK ADVANCE

Original One

RUNNING IN

During the first 500 Km don't exceed the 3/4 of the accelerator opening and avoid to cover long upward runs putting with engine under strain. When over, change filter and the engine oil.

GENERAL SUGGESTIONS

Both during the running-in and after never try getting the highest power before achieving the best running temperature. We suggest your using original POLINI MOTORI spare parts only and carefully following the assembling suggestions to ensure a good and long life of your engine.

TECHNICAL SUGGESTIONS

The great increase in torque and power obtained by fitting the kit will be further increased with the Polini Motori extended transmission ratio gear unit. To enhance the enormous capacity of this Ø74 cylinder kit even more it is essential to modify the gauge of the original variator by changing the original centrifugal rollers with Polini ones, part. No 242.091 for the original variator. If you have already assembled the Polini Speed Control variator, part. no 241.609, change the centrifugal rollers with the part no. 242.167.

FRANÇAIS

MOTEUR LEADER 125/180/200 4V H2O

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU KIT Ø 74

- N.1 piston Ø 74
- N.1 segment supérieur chromé 74x1
- N.1 segment inférieur en fonte sphéroïdal 74x1
- N.3 segments racleur d'huile d'épaisseur de 2mm
- N.1 cylindre en aluminium Ø 74 avec repaisseur en nickel
- N.2 douilles de centrage de la culasse pour moteur 125/180
- N.2 douilles de centrage de la culasse pour moteur 200
- N.1 axe de piston Ø 15x44
- N.2 anneaux de clip de l'axe Ø 15X1

- N.1 joint de cylindre ép.0,4
- N.1 joint de base du cylindre ép. 0,6
- N.1 joint de base du cylindre ép. 0,8
- N.1 joint de la culasse
- N.1 joint du couvercle tendeur de chaîne
- N.1 instruction
- N.1 certificat de garantie

PREPARATION DU VÉHICULE

Laver le véhicule.

Démonter les plastiques postérieures.

Déconnecter la batterie et l'installation électrique qui va au moteur.

Enlever le pot.

Enlever la boîte du filtre.

Déconnecter le frein postérieur et le câble de commande.

Vider le circuit de refroidissement.

Détacher les fourreaux du cylindre et de la culasse.

Enlever la roue postérieure.

Lever le moteur du châssis pour une meilleure position de travail.

ENLEVEMENT DU GROUPE THERMIQUE D'ORIGINE

Enlever le collecteur d'admission.

Enlever le couvercle de la culasse. (Attention au joint).

Porter le moteur en phase d'explosion et noter les références de la mise en phase de la distribution. (Fig. 1-3).

Démonter la bougie.

Débloquer la vis que fixe la cloche de l'arbre à cames. (Fig.2).

Démonter la cloche.

Désenfiler le ressort et le lève-soupape centrifugeuse. (Fig.3).

Désserrer le dé central du tendeur de chaîne de la distribution.

Enlever le tendeur de chaîne du cylindre d'origine.

Désenfiler la chaîne.

Enlever la culasse et le cylindre du bâti.

Lever le piston. (Attention, ne pas faire tomber le bague d'arrêt dans le bâti).

Nettoyer le bâti, le carter et la culasse.

Controler que toutes les parties mécaniques soient en parfaite efficacité (roulements de banc, arbre moteur, étanchéité des soupapes).

MONTAGE DU NOUVEAU KIT POLINI

Avant d'assembler le moteur, nettoyer soigneusement avec de l'essence cylindre, piston et axe, souffler à l'aide d'un jet à air comprimé et finalement lubrifier (surtout l'axe et le pied de bielle). Monter le piston en contrôlant que les clips de l'axe entrent parfaitement dans leur logements. Monter le racleur d'huile et les segments en plaçant le segment noir au dessus du segment chromé et lubrifier parfaitement toutes les parties.

TRES IMPORTANT : SUIVRE LA PROCÉDURE INDIQUÉ DANS LE DESSIN N. 1. CONTROLER QUE LA LETTRE " N " ESTAMPILLÉE SUR LES SEGMENTS SOIT DIRIGÉE ENVERS LA TÊTE.

Mesurer à l'aide d'un calibre l'épaisseur du joint d'embase original et monter celui d'épaisseur égal à l'original, le choisissant entre les joints du kit. Monter les deux épines de centrage originales du cylindre et monter le cylindre et le joint de la culasse.

POUR LES MOTEURS 125/180 cc, UTILISER LES DOUILLES EN DOTATION EGALES AUX ORIGINALES

POUR LES MOTEURS 200 cc, UTILISER LES DOUILLES SPECIALEMENT FOURNIES DANS LE KIT COMME INDIQUÉ DANS LES DESSIN N.2.

Monter la tête et serrer les écrous en croix. (Couple de serrement écrou M8 20Nm; vis M6 10Nm).

A l'aide d'un crochet extraire la chaîne de distribution de la culasse et la monter dans l'engrenage de la distribution.

MISE EN PHASE DU MOTEUR

- Tourner le moteur avec la main et mettre le piston au PMS (Fig. 1 réf. dans le volant).
- Aligner les références de l'engrenage denté de l'arbre à cames avec les références de la culasse et remonter la chaîne de distribution en faisant attention à ne pas tourner les références indiqués ci-dessous.
- Mettre en tension manuellement la chaîne et controler que le calage ne soit pas déplacé.
- Remonter le tendeur de chaîne.

- Remonter le lève-soupape centrifugeuse et le serrer à 10-12 Nm avec le fermeur de filet (controler le jeu de la soupape et s'il est changé, le rétablir à échappement =0.2 mm aspiration =0.15 mm).
- Faire faire 4/5 tours complets à l'arbre moteur et le reporter au PMS (Fig.1) et controler que la couronne dentée de la chaîne de distribution soit encore alignée avec la référence (Fig.3).

ATTENTION : SI L'ARBRE MOTEUR DEVAIT SE BLOQUER PENDANT LE TOUR MANUEL CONTROLER DE NOUVEAU LES PHASES.

Monter le couvercle de la culasse et le carter du volant (Fig. 4), remonter en sens inverse le moteur et toutes ses parties dans le véhicule. Remplir le circuit de refroidissement et faire la purge. Mettre le contact et vérifier qu'il n'y ait pas de perte de liquide et que le tout fonctionne au mieux et, à moteur éteint, répéter la purge et un éventuel remplissage.

A ce point là vous pouvez compléter le montage de la moto.

AVANCE

Comme d'origine.

RODAGE

On vous conseille, pendant les premiers 500 km de 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. A rodage ultimé substituer filtre et huile moteur.

AVERTISSEMENTS GENERAUX

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

CONSEILS TECHNIQUES

Suite à l'installation de ce kit thermique on conseille de remplacer les rapports originaux avec les allongés spécifiques Polini. Pour mieux exploiter l'augmentation de la puissance du kit Ø 74 il est indispensable de modifier le réglage du variateur original, en remplaçant les masses centrifugeuses originales avec celles spécifiques Polini cod.N. 242.091 pour variateur d'origine ; si, au contraire, vous avez monté le variateur SPEED CONTROL POLINI cod. N. 241.609 remplacer les masses centrifugeuses avec le cod. N. 242.167.

ESPAÑOL

MOTOR LEADER 125/180/200 4V H2O

CARACTERISTICAS TECNICAS DEL KIT Ø74

- N. 1 pistón Ø74
- N. 1 segmento superior 74x1 cromado
- N. 1 segmento inferior 74x1 de hierro esferoidal
- N. 3 aros raspador de aceite espesor 2 mm.
- N. 1 cilindro de aluminio Ø74 con tratamiento al níquel
- N. 2 casquillos de centrage culata para motor 125/180
- N. 2 casquillo de centrage culata para motor 200
- N. 1 bulón Ø15x44
- N. 2 anillos de parada bulón Ø15x1
- N. 1 junta de base cilindro esp. 0,4
- N. 1 junta de base cilindro esp. 0,6
- N. 1 junta de base cilindro esp. 0,8
- N. 1 junta culata
- N. 1 guarnición tapa tensor de cadena
- N. 1 instrucciones
- N. 1 certificado de garantía

PREPARACION DEL VEHICULO

- Limpier el vehiculo
- Desmontar los plásticos traseros.
- Desconectar la batería y el impianto eléctrico que une al motor

- Desmontar el escape.
- Desmontar la caja del filtro.
- Desconectar el freno trasero y el cable del mando
- Vaciar el circuito de refrigeración
- Quitar los manguitos del cilindro y de la culata
- Desmontar la rueda trasera
- Desmontar el motor por el chasis para trabajar de manera más facil

REMOCION DEL CILINDRO ORIGINAL

- Desmontar el colector de aspiración.
- Desmontar la tapa de la culata (Atención!!! no perder las juntas).
- Poner el motor en fase de explosión y tomar nota de las referencias de la puesta en fase de la distribución. (Fig. 1-3).
- Desmontar la bujía.
- Desbloquear el tornillo que fija la campana al eje de excéntrica. (Fig. 2).
- Desmontar la campana
- Desmontar el muelle y el alza-válvula centrifuga (Fig. 3)
- Aflojar la tuerca central del tensor de la cadena de la distribución
- Desmontar el tensor de cadena por el cilindro original.
- Desmontar la cadena.
- Desmontar la culata y el cilindro.
- Desmontar el pistón ¡ATENCIÓN!: Tener cuidado que los anillos del pistón no caigan dentro del motor.
- Limpier el motor, el carter y la culata.

Comprobar que todos los componentes están en perfectas condiciones (rodamientos de bolas, cigüeñal y jaula agujas del bulón).

MONTAJE DEL NUEVO CILINDRO POLINI

- Antes de montar el motor, limpiar cuidadosamente el cilindro, pistón y bulón con gasolina y secarlo con un chorro de aire a presión, lubricar ligeramente todas las partes, en particular el bulón y la base de la biela.
- Montar el pistón y controlar que los anillos de parada del bulón se han posicionado correctamente y no se mueven. Montar el segmento raspador de aceite y los segmentos poniendo el segmento negro debajo el cromado.
- MUY IMPORTANTE: SEGUIR EL DIBUJO 1 Y CONTROLAR QUE LA LETRA "N" EN LOS SEGMENTOS ESTÁ HACIA LA CULATA.**
- Medir con el calibre el espesor de la junta original y comparar con las juntas incluidas en el kit, (poner la más apta), montar las dos chavetas de centrage originales del cilindro y colocar el cilindro. Montar la juntas de la culata.
- PARA MOTORES 125/180c.c., UTILIZAR LOS BUJES EN DOTACION COMO LAS ORIGINALES.
- PARA MOTORES 200 c.c., UTILIZAR LOS BUJES ESPECIALES EN DOTACION EN EL KIT COMO ESTA ILUSTRADO EN EL DIBUJO 2.
- Montar la culata y apretar las tuercas de fijación en sentido diagonal (para la sujeción tuercas 20Nm; tornillos M6 10Nm). Con un gancho sacar la cadena de distribución por la culata y montarla en el engranaje de la distribución.

PUESTA EN FASE DEL MOTOR

- Rotar el motor manualmente y poner el pistón al PMS (Fig. 1 ref. en el volante).
- Alinear las referencias del engranaje dentado del eje de excéntricas con las referencias de la culata y volver a montar la cadena de la distribución, poner mucha atención en no rotar las referencias sobredichas.
- Tensar manualmente la cadena y controlar que la puesta en fase no se haya movido.
- Volver a montar el tensor de la cadena.
- Volver a montar el alzaválvula centrifuga y cerrarlo a 10-12 NM con cola para rosca (controlar el movimiento de la válvula y si está modificado reestablecerlo a descarga = 0.2 Mm., aspiración = 0.15 Mm.).
- Hacer rotar el motor de 4/5 vueltas y volver a ponerlo al PMS (Fig. 1) y controlar que la corona dentada de la cadena de distribución está aún alineada con las referencias (Fig. 3).

ATENCION: SI EL CIGÜEÑAL SE BLOQUEA DURANTE LA VUELTA MANUAL, VOLVER A CONTROLAR LAS FASES

Montar la tapa de la culata y el carter del volante (Fig.4); volver a montar el motor y todos los componentes de su vehículo. Rellenar el circuito de refrigeración y purgar. Arrancar el motor y comprobar que el liquido no salga y que todo está bien. Parar el motor y volver a purgar y rellenar. Ahora se puede volver a montar la moto.

ANTICIPO

Como el original

RODAJE

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

Una vez terminado reemplazar el filtro y el aceite del motor.

ADVERTENCIA

Ante 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 MOTORI, y de seguir de forma escrupulosa las instrucciones para un motor más duradero.

CONSEJOS TECNICOS

Consejamos montar el grupo de engranajes POLINI MOTORI con una relación de transmisión aumentada. El enorme incremento del par de potencia que se obtiene montando el kit Ø74, es muy importante modificar el calibrado del variador original, y reemplazar los rodillos centrifugadores especiales Polini ref. 242.091 para el variador original; si en lugar de este ya han instalado el variador SPEED CONTROL POLINI cod. 241.609, reemplazar los rodillos ref. 242.167

DEUTSCH

MOTOR LEADER 125/180/200 4V H2O

TECHNISCHE DATEN DES KITS Ø 74

- Kolben Ø 74
- Verchromten oberen Segment 74x1
- unteren Sphäroguß-Segment 74x1
- Ölabstreifer- 2 mm
- Zylinder aus Aluminium Ø 74 mit Nickel Zusatz
- Zentrierbüchsen des Zyl.-Kopfes für Motor 125/180
- Zentrierbüchsen des Zyl.-Kopfes für Motor 200
- Kolbenbolzen Ø 15x44
- Kolbenbolzenverschlußbringe Ø 15x1
- Zylindersfussdichtung mit einer Dicke von 0,4
- Zylindersfussdichtung mit einer Dicke von 0,6
- Zylindersfussdichtung mit einer Dicke von 0,8
- Zyl.-Kopfdichtung
- Dichtung für Kettenspannersverschlußkappe
- Montageanleitung
- Gewährleistungszertifikat

VORBEREITUNG DES FAHRZEUGS

- Das Fahrzeug waschen.
- Die hinteren Abdeckungen abmontieren.
- Die Batterie und die elektrische Anlage zur Motor abtrennen.
- Den Auspuff abmontieren.
- Den Luftfilterkasten abmontieren.
- Die hintere Bremse und den Gaszug abnehmen.
- Die Kühlflüssigkeit aus dem Kühlkreislauf entleeren.
- Den Ansaugstutzen vom Zylinder und Zyl.-Kopf abnehmen.
- Das hintere Rad abmontieren.
- Für eine bessere Arbeitsposition, den Motor aus dem Rahmen entnehmen.

MONTAGE DES ORIGINALEN ZYLINDERKITS

- Den Ansaugsammler abnehmen.
- Die Abdeckung des Zyl.-Kopfes entfernen (Auf die Dichtung achten).
- Den Motor in OT Punkt (Phase der Explosion/Verdichtungstakt) drehen und hier die Phaseneinstellung markieren.
- Die Kerze herauserschrauben.
- Die Schraube lösen, die die Nockenwellen Abdeckung fixiert. (Bild 2)
- Die Glocke abmontieren.

Die Feder und den Zentrifugalventilaufrichter ausfüdeln. (Bild 3)

Die Zentralmutter des Steuerungskettenspanners lösen.

Den Kettenspanner vom Originalzylinder nehmen.

Die Kette abmontieren.

Den Kopf und den Zylinder aus dem Kurbelgehäuse abnehmen.

Den Kolben nehmen. (Achten Sie, dass der Verschlußring nicht in das Kurbelgehäuse fällt.)

Das Kurbelgehäuse, das Gehäuse und den Kopf reinigen.

Die Funktionstüchtigkeit aller mechanischen Teile (Rollerlager, Motorwelle, Ventile) überprüfen.

MONTAGE DES NEUEN ZYLINDERKITS POLINI

Vor der Montage, den Zylinder, den Kolben und den Kolbenbolzen mit Benzin reinigen. Mit Druckluft nachblasen und alle Teile ölen (ganz besonders den Kolbenbolzen und Pleuelstange). Kolben mit ausgerichteten Kolbenringsicherungen montieren und dabei sicherstellen, dass die Kolbenbolzenverschlußbringe perfekt in ihre Sitze gelangen. Den Ölabstreifer und die Sphärogußdichtringe montieren: der schwarze Sphärogußdichtring unter den verchromten Sphärogußdichtringe.

SEHR WICHTIG: WIE IM BILD 1 ACHTEN. DER AUFGESTEMPELTE BUCHSTABE "N" AUF DEM KOLBENBOLZEN MUSS IN RICHTUNG KOPF ZEIGEN.

Mit einer Lehre die Dicke der Originalfussdichtung messen und die Dichtung mit der selben Dicke der Originaldichtung montieren. Die Originalzentrierbüchse und den Zylinder montieren. Die Kopfdichtung montieren.

FÜR MOTOREN 125/180 cc, DIE BEILIEGENDE BUCHSE (WIE DIE ORIGINALBUCHSE) BENUTZEN.

FÜR MOTOREN 200 cc, DIE SPEZIELLE BEILIEGENDE BUCHSE WIE IM BILD 2 BENUTZEN.

Den Kopf mit den Fixiermuttern über Kreuz montieren (Verschraubung der Muttern M8 20Nm; der Schrauben M6 10Nm). Die Kette mit einem Haken aus dem Kopf ausziehen und sie an den Steuerungsgetriebe montieren.

MOTORPHASENSTELLUNG

- Den Motor mit der Hand drehen und den Kolben am Totpunkt positionieren. (Bild 1. Hinweis am Kurbelrad)
- Die Markierung der Nockenwellen-Stellung mit der Markierung des Kopfs angleichen und die Steuerungskette montieren. Achten Sie darauf, die Positionierung nicht zu drehen.
- Die Kette mit der Hand spannen und prüfen, dass die Phasenstellung nicht geändert wurde.
- Den Kettenspanner montieren.
- Den Zentrifugalventilaufrichter montieren und ihn mit einem Verschlußgewinde mit 10-12Nms schließen. (Das Ventilspiel prüfen und, wenn geändert, es am auspuff =0.2 mm, ansaugen =0.15mm wiederherstellen)
- 4-5 komplette Umläufe (Laufrichtung des Motors einhalten) dem Motor machen lassen und ihn zum Totpunkt tragen (Bild.1); prüfen Sie, dass der Kettezahnkranz noch mit der Markierung übereinstimmt. (Bild.3)

ACHTUNG: DIE PHASENSTELLUNG NOCHMAL PRÜFEN, WENN DER MOTOR WÄHREND DER HANDUMDREHUNGEN BLOCKT.

Die Kopfabdeckung und Kurbelradgehäuse montieren (Bild 4). Den Motor und alle Komponenten in umgekehrter Folge wieder an das Fahrzeug montieren. Den Kühlkreislauf wieder mit Kühlflüssigkeit füllen und entlüften. Den Motor anzünden: prüfen Sie, dass es keinen Flüssigkeitsverlust gibt und dass alles gut funktioniert. Den Motor drosseln: noch einmal entlüften und eventuell nachfüllen. Die Montage des Fahrzeugs beenden.

FRÜHZÜNDUNG

Wie im Original.

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. Den Luftfilter und das Motoröl nach dem Einfahren ersetzen.

ALLGEMEINE HINWEISE

Sowohl beim Einfahren als auch danach nie den Motor auf Höchstleistung bringen, bevor nicht die optimale Betriebstemperatur erreicht worden ist. 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.

TECHNISCHE HINWEISE

Wir empfehlen die Originalübersetzungsverhältnisse mit dem spezifischen Polini Übersetzungsverhältnisse zu ersetzen. Um die neue Leistungen des kits Ø 74 auszunützen, ändern Sie die Abgleich des Original-Variator; ersetzen Sie die Originalfliehkörper mit dem Polini Artikelnummer 242.091 für Original-Variator; Wenn Sie den SPEED CONTROL POLINI Variator Artikelnummer 241.609 eingebaut haben, ersetzen Sie die Originalfliehkörper mit Artikelnummer 242.167.

FIGURA 1
PICTURE 1
FIGURE 1
FIGURA 1
BILD 1

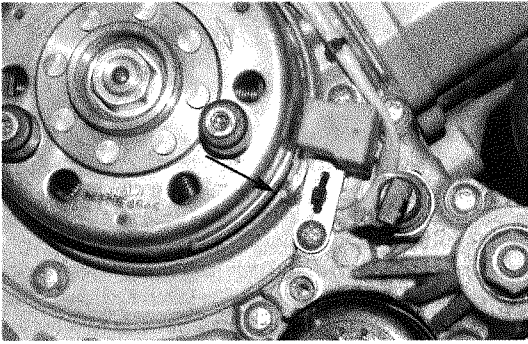
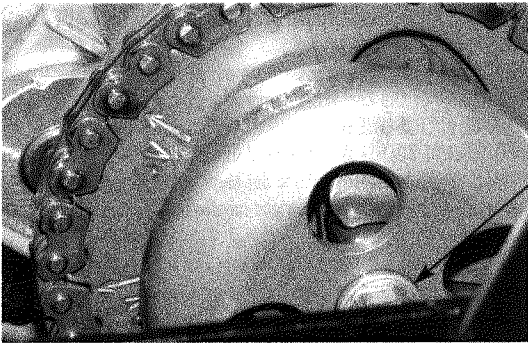


FIGURA 2
PICTURE 2
FIGURE 2
FIGURA 2
BILD 2



10/12 Nm con freno filetto
10/12 Nm with thread-glue
10/12Nm avec ferme filet
10/12 Nm con cola para roscas
10/12 Nm mit Verschlussgewinde

FIGURA 3
PICTURE 3
FIGURE 3
FIGURA 3
BILD 3

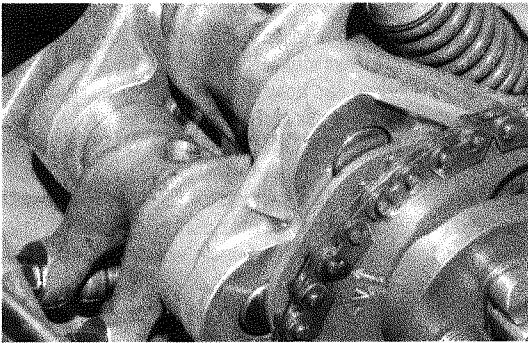
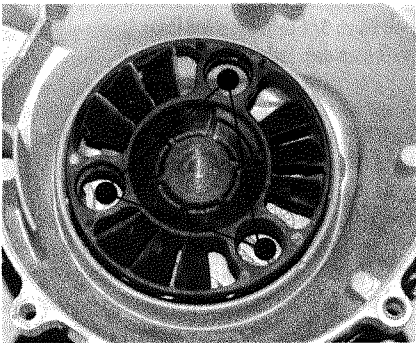


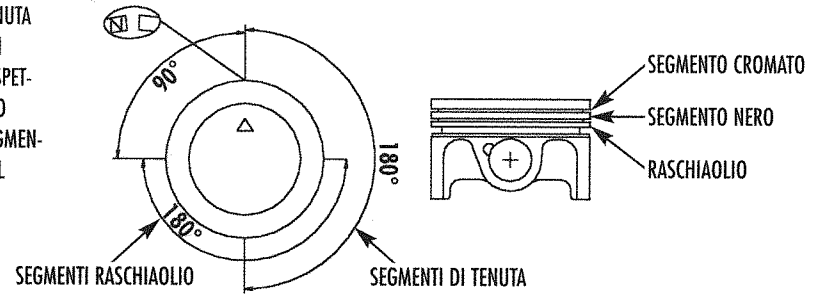
FIGURA 4
PICTURE 4
FIGURE 4
FIGURA 4
BILD 4



ATTENZIONE: LE SEDI DELLA POMPA H₂O NON SONO EQUIDISTANTI
ATTENTION: THE WATER PUMP HOUSINGS ARE EQUIDISTANT
ATTENTION: LES SIÈGES DE LA POMPE H₂O NE SONT PAS ÉQUIDISTANTS
ATENCION: LOS ALOJAMIENTOS DE LA BOMBA DE AGUA NO ESTAN EQUIDISTANTES
ACHTUNG: DER SITZ DER WASSERPUMPE SIND NICHT IN GLEICHEM ABSTAND

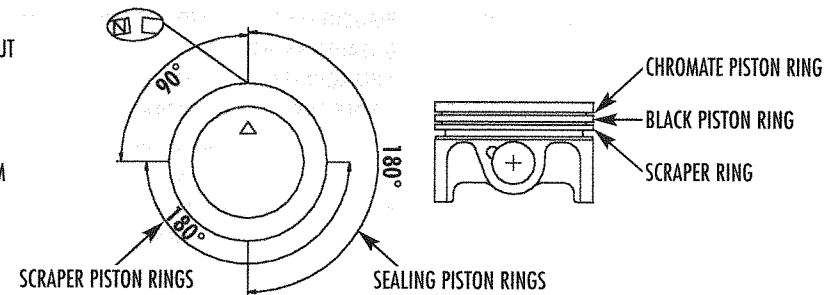
DISEGNO 1. IMPORTANTE PER IL MONTAGGIO DEI SEGMENTI

MONTARE I SEGMENTI DI TENUTA POSIZIONANDO IL TAGLIO DI OGNI SEGMENTO A 180° RISPETTO AL TAGLIO DEL SEGMENTO PRECEDENTE. RUOTARE I SEGMENTI RASCHIAOLIO TENENDO IL TAGLIO FRA LORO A 180° E A 90° RISPETTO A QUELLI DI TENUTA.



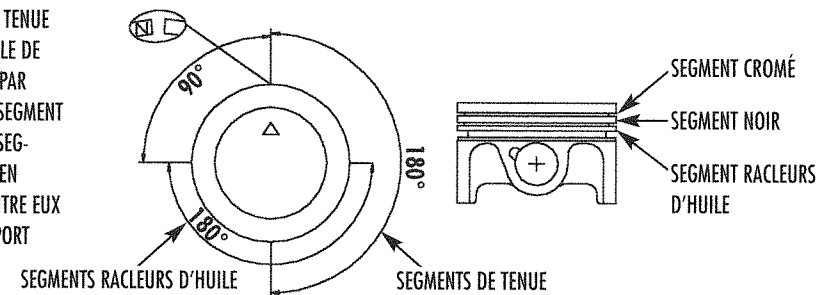
DRAWING 1. ADVISE FOR PISTON RINGS ASSEMBLY

ASSEMBLE THE SEALING PISTON RINGS WITH THE CUT AT 180° BY THE PREVIOUS ONE. TURN THE SCRAPER PISTON RING KEEPING THE CUT AT 180° AND 90° FROM THE SEALING ONES



DESSIN 1. IMPORTANT POUR LE MONTAGE DES SEGMENTS

MONTRE LES SEGMENTS DE TENUE EN POSITIONNANT L'ENTAILLE DE CHAQUE SEGMENT À 180° PAR RAPPORT À L'ENTAILLE DU SEGMENT PRÉCÉDENT. TOURNER LES SEGMENTS RACLEURS D'HUILE EN MAINTENANT L'ENTAILLE ENTRE EUX À 180° ET À 90° PAR RAPPORT À CEUX DE TENUE



DIBUJO 1. ADVERTENCIA PARA EL MONTAJE DE LOS SEGMENTOS

MONTAR LOS SEGMENTOS CON EL CORTE A 180° RODAR LOS SEGMENTOS ARO RASPADORES DE ACEITE CON EL CORTE A 180° Y 90° RESPECTO A OTROS SEGMENTOS

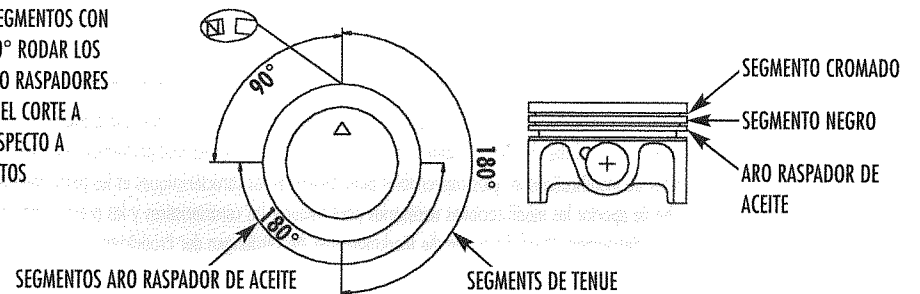
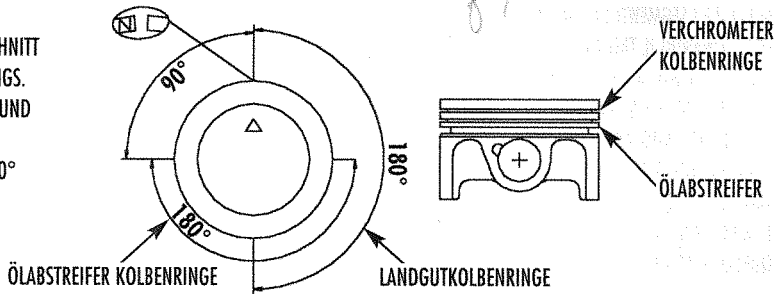


BILD 1. WICHTIG FÜR KOLBENRINGE MONTAGE

STELLEN SIE DEN SCHNITT DES KOLBENRINGS AM 180° VOM SCHNITT DES VORHERGENDEN KOLBENRINGS. ROLLEN SIE DIE ÖLABSTREIFERN UND ERHALTEN DEN SCHNITT DES ÖLABSTREIFERS AM 180° UND 90° VOM SCHNITT DES LANDGUTKOLBENRINGS.



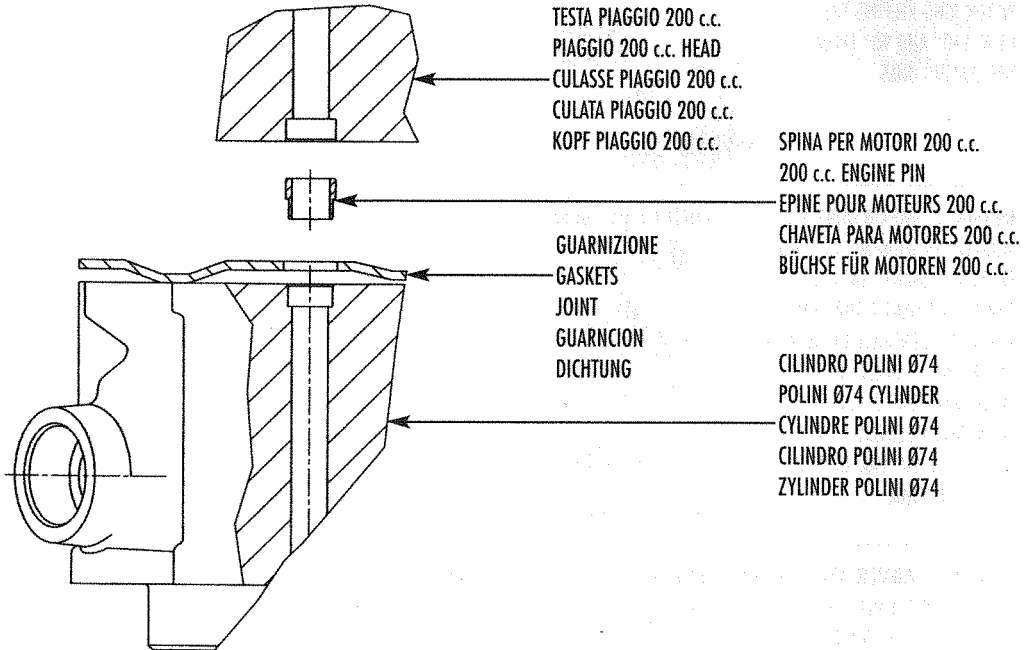
DISEGNO 2. MONTAGGIO SPINA PER IL CILINDRO PIAGGIO LEADER 4V H2O 125/200 c.c.

DRAWING 2. ASSEMBLING OF THE PIN FOR THE PIAGGIO LEADER 4V H2O 125/200 c.c. CYLINDER

DESSIN 2. MONTAGE POUR LE CYLINDRE PIAGGIO LEADER 4V H2O 125/200 cc

DIBUJO 2. MONTAJE CHAVETA PARA EL CILINDRO PIAGGIO LEADER 4V H2O 125/200 c.c.

BILD 2. MONTAGE DER ZENTRIERBÜCHSE DES ZYLINDER FÜR PIAGGIO LEADER 4V H2O 125/200 CC



Il produttore sarà libero si apportare le modifiche che riterrà più opportune per migliorare le caratteristiche e le prestazioni dei prodotti.
 The manufacturer will be free to introduce all the changes he thinks right for the best characteristics and performance of the products.
 Le producteur sera libre d'apporter de modifications les plus convenables pour améliorer les caractéristiques et les performances des produits.
 El productor se reserva el derecho de aportar las modificaciones necesarias para mejorar las características y las prestaciones del los productos.
 * Der Hersteller wird frei sein, alle Änderrungen einzuführen, um die Merkmale und die Leistungen der Produkten zu verbessern.