

## KIT PEUGEOT LUDIX 50 c.c.

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 nuova guarnizione di base e montare il pistone senza i segmenti, prestando attenzione a posizionare la freccia del pistone verso lo scarico ed al completo inserimento degli anelli di fermo. A questo punto posizionare il cilindro.

Ruotando l'albero motore verificare che il pistone scorra senza alcun attrito, al contrario, in presenza di qualsiasi tipo di forzaggio, ricercare la causa ed eliminarla.

Inserire dei distanziali di spessoramento al posto della testa e serrarli con i dadi originali; verificare, ruotando l'albero motore con uno spessimetro che il motore scorra allineato nel cilindro, ovvero che nella direzione dello spinotto la distanza fra canna del cilindro e spinotto risulti identica da entrambe le parti.

Se questo controllo non da esito regolare significa che bisogna allineare il cilindro nel carter. Rimuovere bave, tracce di guarnizione o ammaccature sulla base d'appoggio del carter motore che non permettono il totale appoggio del cilindro, oppure smontare l'albero motore e controllare un'eventuale piegatura della biella. Se la biella è storta si deve provvedere alla sostituzione. Ripetere questi controlli fino a quando il pistone non scorra libero e allineato.

**ATTENZIONE:** Solo quando si ritiene che tutto sia stato eseguito correttamente, montare i segmenti nelle proprie sedi e rimontare il cilindro. Montare la testa con relativa guarnizione, bloccare i dadi di fissaggio in senso incrociato a 1,2 kgm (12Nm). Rimontare la marmitta utilizzando la nuova guarnizione di scarico.

**CARBURAZIONE ED 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.

**AVVERTENZE:** Sia in rodaggio che fuori, non richiedete mai la massima potenza del motore prima del raggiungimento della temperatura d'esercizio ottimale. L'assestamento dei vari organi si potrà ottenere dopo i primi 500 km. Si raccomanda di usare esclusivamente ricambi originali Polini Motori e di eseguire accuratamente i consigli di montaggio per una buona resa ed una lunga durata del vostro motore.

### KIT PEUGEOT LUDIX 50 c.c.

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.

Place the new base gasket, assemble the piston without the piston rings directing the arrow printed on the cylinder towards the exhaust system and inserting the pistons pin rings.

Then place the cylinder. Turn the crankshaft and verify that the piston slides freely and if there are some obstacles delete them. Insert some spacers instead of the head and lock them using the original nuts; twist the crankshaft verifying with a thickness gauge that the piston slides straight inside the cylinder, that is to say that in the piston pin direction the distance between the barrel and piston pin must be the same from both sides.

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 bottom surface which don't let the cylinder rest totally or disassemble the crankshaft and check if the connecting rod is bent.

If the connecting rod is bent you have to replace it. Repeat the check out till the piston slides freely and straight.

**ATTENTION:** Only when everything has been correctly done, assemble the piston rings and then the cylinder again. Assemble the head and its gasket and close the nuts in cross-way at 1.2 kgm (12Nm). Assemble the muffler again using the new exhaust gasket.

**CARBURATION:** Original

**RUNNING IN:** During the first 500 km don't exceed the 3/4 of the accelerator opening and avoid covering long upward runs with engine under strain.

**GENERAL SUGGESTIONS:** Both during the running-in and after never try getting the highest power before achieving the best running temperature. The 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.

### KIT PEUGEOT LUDIX 50 c.c.

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 soigneusement le cylindre et le piston avec de l'essence et passer au jet d'aire comprimé; huiler légèrement toutes les parties en mouvement à l'aide d'huile pour mélange. Mettre le nouveau joint de base en place; monter le piston sans les segments, en faisant bien attention à ce que la flèche du piston soit adressée vers l'échappement et que les bagues d'arrêt soient insérées à fonde. A ce point 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. Insérer des cales d'épaisseur à la place de la culasse avec les écrous originaux; 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. 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 vous devez la remplacer. Répéter ces contrôles jusqu'à ce que le piston se meuve librement et en alignement correct.

**ATTENTION:** Quand on considère que toutes ces opérations ont été correctement exécutées, monter les segments dans leurs logements et remonter le cylindre. Monter la culasse avec son joint, serrer à fond les écrous de fixation en séquence croisée à 1.2 kgm (12Nm). Remonter le pôt d'échappement en utilisant le nouveau joint.

**CARBURATION ET AVANCE:** Comme d'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 tentant 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.

La tasse de différents organes sera obtenue après les premiers 500 km. 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.

## KIT PEUGEOT LUDIX 50 c.c.

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 liberamente todas las partes en movimiento con aceite de mezcla.

Poner la junta de base nueva y montar el pistón sin segmentos poniendo atención al posicionar la flecha del pistón hacia la lumbrera y a insertar completamente los anillitos de parada. Luego posicionar el cilindro.

Rotar el cigüeñal y comprobar que el pistón deslice sin fricción; si hay fricción buscar el problema y resolverlo. Insertar los distanciadores en vez de la culata y apretarlos con los bulones originales; averiguar, rotando el cigüeñal y con un calibrador de espesor, que el pistón desliza en sentido lineal en el cilindro, o sea que en la dirección del bulón, la distancia entre la camisa del cilindro y el bulón deben ser las mismas. Si el resultado es negativo significa que es necesario alinear el cilindro en el carter.

Quitar rebabas, huellas de la junta o magulladuras en la base del carter que no permiten el completo apoyo del cilindro o desmontar el cigüeñal y averiguar si la biela está doblada.

Si la biela está doblada y sustituirla con una nueva. Repetir estos controles hasta que el pistón no corre libre y lineal.

**ATENCIÓN:** Sólo cuando crees que todo está bien hecho, montar los segmentos en sus alojamientos y volver a montar al cilindro. Montar la culata con su correspondiente junta y apretar las tuercas en sentido diagonal a 1.2kgm (12Nm). Volver a montar el escape usando la junta de escape en dotación.

**CARBURACION Y AVANCE:** 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.

**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.

Las piezas se arreglarán después de los primeros 500 km.

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

## KIT PEUGEOT LUDIX 50 c.c.

Die Alte Zylinder-Kit 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 Kraftstoffmischungen ölen.

Die neue Basisdichtung einsetzen. Der Kolben ohne die Kolbenringe montieren und dabei darauf achten, dass den Kolbenpfeil beim Auslas gerichtet ist, und dass die Kolbenbolzensicherungsringe perfekt in ihre Sitze gelangen.

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.

Anstelle vom Zylinderkopf Distanzstücke einsetzen und mit Originalmuttern sie anziehen. Dann die Motorwelle drehen und mit einem Dickenmesser kontrollieren, ob der Kolben korrekt zum Zylinder läuft: in Richtung des Bolzens muss der Abstand zwischen der Laubbuchse vom Zylinder und dem Kolben gleich groß sein.

Falls der Abstand nicht gleich ist, muss der Zylinder im Gehäuse ausgerichtet werden. Grate, Dichtungsreste oder Beulen an der Basis, auf der das Motorgehäuse aufsitzt, entfernen, da diese das vollständige Aufsitzen vom Zylinder verhindern könne; oder die Motorwelle ausbauen und kontrollieren, ob die Pleuelstange eventuell verbogen ist. Auswechseln die Pleuelstange wenn sie verbogen ist.

Die Kontrollen wiederholen, bis der Kolben frei und korrekt ausgerichtet läuft.

**ACHTUNG:** Erst wenn Sie alle Kontrolle gemacht haben, die Kolbenringe in ihre Sitze stecken und den Zylinder montieren. Der Kopf mit der entsprechenden Dichtung montieren.

Die Sperrmuttern über Kreuz mit 1,2 kgm (12Nm) anziehen. Der Auspuff wieder montieren und dazu die neue Dichtung benutzen.

**FRÜHZÜNDUNG UND VERGASUNG:** Wie Original

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

**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.