

KIT 144.0151

- **ITA - KIT 144.0151** - Su alcuni tipi di motore può verificarsi che il collare del cilindro non entri liberamente nel carter. In questo caso modificare il carter come da disegno M. Per ottenere le massime prestazioni è necessario raccordare la travasera del carter motore con quella del cilindro. Chiudere con dello stucco l'entrata della camera di manovella, posizionare la guarnizione di base in dotazione e segnare con una punta da segno la parte eccedente; togliere la guarnizione e procedere alla accordatura. Soffiare con getto d'aria compressa, asportare lo stucco, riempire il carter di benzina e facendo ruotare l'albero motore soffiare con un getto d'aria compressa eliminando i residui della lavorazione.

Squish:	1,1 ± 0,1 mm.
Rapporto di compressione:	10,5:1
Candela:	NGK BR9EG o simili
Olio Miscela:	2/3 % sintetico

- **ENG - KIT 144.0151** - For some engines it may happen that the cylinder collar does not enter the crankcase smoothly. In this case, modify the crankcase as per figure M. To achieve the best performance of this kit you have to align the ports of the crankcase together with those of the cylinder. Carefully close the inlet of the crankcase with some stopping and place the new base gasket. Mark with a scribe the zone to remove. Take off the base gasket and go on with the alignment. Blow in a jet of compressed air, remove the stopping and fill the crankcase with petrol. Make the crankshaft rotate and remove the working residuals, blowing in a jet of compressed air.

Squish:	1,1 ± 0,1 mm.
Compression ratio:	10,5:1
Spark plug:	NGK BR9EG o similar
Mixture oil:	2/3 % synthetic

- **FRA - KIT 144.0151** - Pour quelques types de moteur le collier n'entre pas librement dans le carter. Si c'est le cas, modifier le carter selon figure M. Pour obtenir la qualité maximale, il faut raccorder les transfers du carter moteur avec ceux du cylindre. Fermer l'ouverture du carter avec du mastic. Positionner le joint d'embase du cylindre sur le carter et signer avec une pointe à tracer le nouveau profil du conduit et fraisier-le en l'adaptant au nouveau profil. Nettoyer le carter des résiduels du travail; souffler de l'air comprimé. Enlever le mastic, nettoyer à l'essence et faire tourner le vilebrequin de la façon à ce que les parties externes entrées dans le carter puissent en sortir; souffler de nouveau de l'air comprimé.

Squish:	1,1 ± 0,1 mm
Rapport de compression:	10,5:1
Bougie:	NGK BR9EG ou similaire
Huile mélange:	2/3 % synthétique

- **ESP - KIT 144.0151** - En unos modelos puede pasar que el collar del cilindro no entra en el carter. En este caso modificar el carter como se indica en el dibujo M. Para conseguir las máximas prestaciones del kit es necesario alinear los transfers del cárter del motor con los del cilindro. Tapar la puerta de entrada de la cámara sellándola con masilla. Colocar la junta de base del cilindro, marcar la zona sobresaliente. Quitar la junta y alinear. Secarlo con un chorro de aire, quitar la masilla y rellenar el cárter de gasolina y para eliminar los residuos de mecanización, roteam el carter y secarlo con un chorro de aire otra vez.

Squish:	1,1 ± 0,1 mm.
Relación de compresión:	10,5:1
Bujía:	NGK BR9EG o similar
Aceite mezcla:	2/3 % sintético

M
