

ITALIANO

KIT PIAGGIO CIAO-BRAVO-BOXER-SI-CBA-ECO-GRILLO

GARANZIA: prima di iniziare il montaggio del nuovo gruppo termico Polini, leggere attentamente il certificato di garanzia allegato.

PROCEDIMENTO: il montaggio del Kit non comporta difficoltà particolari, ma richiede una serie di precauzioni che si consiglia di seguire attentamente.

Per il montaggio del kit Ø 38,4 - 41 - 43 è necessario rimuovere il motore dal telaio. Solo per il kit Ø 46 aprire il carter motore, togliere l'albero ed i prigionieri di fissaggio cilindro, montare i carter ed alesarli fino ad ottenere un diametro di 50,6 mm. ed una profondità di 34 mm. Per incrementare ulteriormente il flusso dei gas, si consiglia di raccordare i travasi del carter motore con quelli del nuovo cilindro e di modificare l'albero motore (disegni A-B-C). Prima del montaggio lavare accuratamente cilindro, pistone e testa (quando presente) con benzina e soffiare con un getto di aria compressa; oliare leggermente la canna del cilindro e tutte le parti in movimento con olio per miscela. Montare il pistone con la freccia rivolta verso lo scarico; in mancanza della freccia, montare il pistone con i fermi dei segmenti rivolti verso l'aspirazione. Controllare che gli anellini di fermo spinotto entrino perfettamente nella loro sede. Smerigliare la valvola della testa e, per controllarne la tenuta, versare della benzina nella cupola con la candela montata; nel caso si verificassero perdite si consiglia di ripetere l'operazione. Sistemare la guarnizione di base, montare il cilindro, la testa e bloccare i dadi di fissaggio in senso incrociato.

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 GENERALI: sia nella fase di rodaggio che successivamente, non richiedere mai la massima potenza del veicolo prima del raggiungimento della temperatura ottimale di esercizio. L'assestamento dei vari organi si ottiene mediamente dopo circa 500 km. Si raccomanda una buona messa a punto generale del motore, del carburatore e del variatore. Questo kit è stato studiato per alte prestazioni ad alto numero di giri. Una taratura errata potrebbe comprometterne il buon funzionamento. Consigliamo quindi di usare accessori e

ricambi originali Polini Motori presenti sui nostri cataloghi e su www.polini.com.

Carburazione per kits Ø38,4-41-43: carburatore Dell'Orto SHA 13-13 con filtro speciale Polini, getto max. 52-56. **Carburazione per kit Ø46:** getto max. 64-68

Anticipo: mm. 1,8 prima del P.M.S.

Candela: Champion. L82C

Attenzione! E' estremamente importante eseguire le istruzioni sopraccitate, specialmente per i parametri di carburazione e anticipo.

Si rischia infatti di avere un eccessivo surriscaldamento con inevitabile grippatura.

Avvertenze generali: per il montaggio e lo smontaggio della marmitta, non fare mai leva sulla parte del terminale ma (aiutandosi con un cacciavite) tra il cilindro e il collettore di scarico.

Albero motore: asportare con una mola (dis. A) le zone tratteggiate rispettando le quote indicate; dopo la molatura smussare gli spigoli con tela abrasiva fine.

Carter motore: eseguire un'allargatura del condotto di aspirazione (dove si monta il carburatore) con una lima tonda di Ø13 (dis. B, vista esterna). Allargare la finestrella visibile all'interno del carter (dis. C), avendo cura di non modificare le quote K e Z, che devono rimanere originali.

ENGLISH

KIT FOR PIAGGIO CIAO-BRAVO-BOXER-SI-CBA-ECO-GRILLO

WARRANTY: before starting the assembling of the new Polini cylinder kit, carefully read the warranty manual provided with the product.

PROCEDURE: it's quite easy to assemble this kit, but it is important to follow very carefully some precautions. Remove the engine from the frame to assemble the Ø 38,4 - 41 - 43 kits. For the Ø 46 kit only open the crankcase, remove the shaft and the cylinder studs, fit the cases and ream till 50,6 diameter and depth of 34mm. For those who want to improve the gas stream we suggest jointing the engine case ports with the new cylinder ones and then modify the crankshaft (see picture A-B-C). Before assembling the engine, wash the cylinder, the piston and the head (if provided) accurately with petrol and blow in a jet of compressed air; then lubricate the cylinder liner and all the parts in movement with mixture oil. Assemble the piston keeping the arrow towards the exhaust; if there isn't any arrow fit the piston with the piston pin rings towards the induction. Check that the piston pin rings enter perfectly and without slack. Lap the head valve and, to check its tightness, pour some petrol in the head cover with the spark plug fitted; in case of oil leakage repeat this operation. Place the base gasket, assemble the cylinder and lock the nuts in cross-way.

RUNNING IN: during the first 500 Km don't exceed the $\frac{3}{4}$ of the accelerator opening and avoid to cover long upward runs putting 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. Bedding of the various parts will be obtained after an average of about 500 km. We suggest to set up the engine, the carburettor and the variator with great care. This kit has been studied for extreme performance at high rev. Wrong calibration could compromise the engine performance. We suggest using the original Polini Motori spare parts listed in our catalogues or in our web site www.polini.com
Ø38,4-41-43 kits carburetion: Dell'Orto SHA 13-13 carburettor with special Polini filter, main jet 52-56. **Ø46 kits carburetion:** max. jet 64-68

Advance: mm. 1,8 before the Upper Dead Centre

Spark plug: Champion L82C

Attention! It's extremely important to follow the above mentioned instructions, carburetion and spark advance parameters. There is the risk to have an excess of heat that could cause the seizure of the cylinder.

General suggestions: to fit and disassemble the muffler never force the end part of the muffler but, using a screwdriver, force between the cylinder and the exhaust manifold.

Crankshaft: using a grinder (picture A) remove the broken line zones according to the indicated dimensions; after grinding it remove the sharp corners using a thin emery cloth.

Crankcase: expand the intake pipe (where the carburettor fits) using a Ø 13 round file (picture B, external view). Expand the window, visible inside the case (picture C), being careful not to modify the K and Z measures, which must be the original ones.

FRANÇAIS

KIT PIAGGIO CIAO-BRAVO-BOXER-SI-CBA-ECO-GRILLO

GARANTIE: Avant de commencer le montage du nouveau group thermique, lire attentivement le certificat de garantie ci-joint.

PROCEDE: le montage du kit ne comporte pas de difficultés particulières, mais requiert une série de précautions qu'on vous conseille de suivre attentivement.

Pour le montage du kit Ø 38,4 - 41 - 43 il faut enlever le moteur du châssis. Seulement pour le kit Ø 46 il faut ouvrir le carter moteur, enlever le vilebrequin et les goujons de fixation du cylindre, monter les carters et les aléser au diamètre de 50,6 mm et à une profondeur de 34 mm. Pour augmenter ultérieurement l'écoulement des gazes, on conseille de raccorder les transferts du carter moteur avec ceux du nouveau cylindre et de modifier le

vilebrequin (dessins A – B- C). Avant l'assemblage, on recommande de laver soigneusement cylindre, piston et culasse (si présente) avec essence et souffler avec un jet d'air comprimé; lubrifier légèrement le canon du cylindre et toutes les parties en mouvement avec huile pour mélange. Monter le piston avec la flèche tournée vers l'échappement. S'il n'y a pas de flèche, monter le piston avec les arrêts des segments tournés vers l'aspiration. Contrôler que les petites bagues d'arrêt de l'axe entrent parfaitement dans leur emplacement.

Roder la soupape de la culasse. Pour contrôler sa tenue, verser de l'essence dans le dôme avec la bougie montée. En cas de déperdition, répéter l'opération. Installer le joint de base, monter le cylindre et la culasse et serrer les écrous de fixation en sens croisé.

RODAGE: 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 pendant les premiers 500 km.

AVERTISSEMENTS GENERAUX: soit en rodage, soit après le rodage, ne pas monter en régime maximum avant d'obtenir la température optimale de fonctionnement. Le bon fonctionnement du moteur sera obtenue après les premiers 500 km. On recommande une bonne mise au point générale du moteur, du carburateur et du variateur. Ce kit a été développé pour joindre les meilleures performances à un numéro élevé de tours. Par conséquence on recommande d'utiliser uniquement les pièces de rechange POLINI MOTORI présentes dans nos catalogues et sur www.polini.com.

Carburant pour kits Ø 38,4 - 41 - 43: carburateur Dell'orto SHA 13-13 avec filtre spécial Polini, jet du maximum 52-56.

Carburant pour kits Ø 46: jet du maximum 64-68.

Avance: mm. 1,8 avant le P.M.S.

Bougie: Champion L82C

Attention! Il est extrêmement important de suivre les instructions sous indiquées, en particulier les paramètres de carburant et avance. On risque en effet d'avoir une excessive surchauffe, pour conséquence le grippage.

Avertissements généraux: pour le montage et le démontage du pot, ne jamais faire pression sur la partie finale, mais au contraire (à l'aide d'un tournevis) entre le cylindre et le collecteur d'échappement.

Vilebrequin: à l'aide d'une meule (dessin. A), enlever les zones en tirets, en respectant les cotes indiquées; après le meulage, finaliser au papier de verre.

Carter moteur: évaser la conduite d'admission (où on monte le carburateur) avec une lime ronde à Ø 13 (dessin B, vue extérieure). Elargir la fenêtre visible à l'intérieur du carter (dessin C), faisant attention à ne pas modifier les cotes K et Z, qui doivent rester comme d'origine.

KIT PARA PIAGGIO CIAO-BRAVO-BOXER-SI-CBA-ECO-GRILLO

GARANTIA: antes de empezar el montaje del nuevo kit Polini, leer cuidadosamente el certificado de garantía anexo.

PROCEDIMIENTO: el montaje del kit no es difícil pero es muy importante seguir unas precauciones. Para el montaje del kit Ø 38,4 - 41 - 43 es necesario desmontar el motor del chasis. Sólo para el kit Ø 46 abrir el carter, desmontar el cigüeñal y los espárragos de fijación del cilindro, montar los carters y escararlos hasta conseguir el diámetro de 50,6 mm. y una profundidad de 34mm. Para quién quisiera aumentar el flujo de gas, aconsejamos alinear los tranfers del carter motor con los del nuevo cilindro y modificar el cigüeñal (dibujos A-B-C). Antes de montar el motor, limpiar cuidadosamente cilindro, pistón y culata (si hay) y secarlos con un chorro de aire; aceitar ligeramente la camisa del cilindro y todas las partes móviles con aceite para mezcla. Montar el pistón con la aguja hacia el escape. Si falta la aguja sobre el pistón, 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. Esmerilar la válvula de la culata y, para controlar su capacidad, derramar un poco de gasolina en la campana con la bujía montada; en caso de salida de gasolina aconsejamos repetir esta operación. Colocar la junta, montar el cilindro, la culata y apretar las tuercas en sentido diagonal.

RODAJE: durante los primeros 500 Km no superar los $\frac{3}{4}$ de apertura del acelerador y evitar largos trayectos con el motor a sobrerégimen.

ADVERTENCIAS GENERALES: tanto en el período de rodaje como en general, no buscar nunca la máxima potencia del motor antes de haber alcanzado la temperatura óptima de funcionamiento. El correcto funcionamiento de todos los órganos del motor no se podrá observar antes de haber realizado 500 kms. Se recomienda la puesta a punto general del motor, del carburador y del variador. Este kit ha sido realizado para prestaciones a un alto número de revoluciones. Cualquier error podría perjudicar el resultado final. Se recomienda la utilización de recambios originales Polini que se encuentran en nuestros catálogos o en la página web www.polini.com.

Carburación para kit Ø 38,4 - 41 - 43: carburador Dell'orto SHA 13-13 con filtro especial Polini y chicle de alta 52-56. **Carburación para kit Ø 46:** chicle de alta 64-68

Avance: mm. 1,8 antes de Punto Muerto Superior.

Bujía: Champion. L82C

¡Atención! Es muy importante seguir las instrucciones anteriores, en particular para los

parámetros de carburación y de avance, de lo contrario, existe riesgo de un calentamiento excesivo y por lo tanto de gripaje.

Advertencias Generales: para el montaje y desmontaje del escape, nunca hacer fuerza en la parte final sino (con la ayuda de un destornillador) en la parte entre cilindro y colector de escape.

Cigüeñal: eliminar con una muela (dibujo A) las partes señaladas siguiendo las medidas indicadas; después de mecanizar descantonar las esquinas con lija.

Carter motor: esanchar el canal de admisión (donde se monta el carburador) con una lima redonda con $\varnothing 13$ (dibujo B, visión exterior). Esanchar la ventanita que se vee en el interior del carter (dibujo C), sin modificar las medidas K y Z, que deben quedarse originales.

DEUTSCH

KIT PIAGGIO CIAO-BRAVO-BOXER-SI-CBA-ECO-GRILLO

GARANTIE: Bevor der Montage, lesen Sie unbedingt den beiliegenden Garantieschein.

VERFAHREN: Die Montage von diesem Zylinderkit ist nicht mit besonderen Schwierigkeiten verbunden, aber sie erfordert einige Vorsichtsmaßnahmen, die Sie sorgfältig folgen müssen. Um den Kit $\varnothing 38,4 - 41 - 43$ zu montieren, den Motor vom Rahmen ausziehen. Nur für Kit $\varnothing 46$: das Motorgehäuse öffnen; die Welle und die Zylinderhalterungsstiftschrauben wegnehmen. Die Gehäusen montieren und sie bis zu einem Diameter von 50,6 mm und zu einer Tiefe von 34 mm ausbohren. Um die Gasströmung zu erhöhen, empfehlen wir die Überstromkanälen des Motorgehäuses mit der Überstromkanälen des neuen Zylinders zu verbinden und die Motorwelle zu ändern (Bilder A - B - C). Bevor der Montage, den Zylinder, den Kolben und den Kopf (wenn anwesend) sorgfältig mit Benzin säubern und mit Druckluft trocknen. Dann die Zylinderlaufbüchse und alle beweglichen Teile leicht mit Öl für Kraftstoffölmischungen ölen. Den Kolben mit dem Pfeil in Richtung des Auspuffs montieren. Sollte der Pfeil abwesend sein, den Kolben mit der Kolbenringsicherungen in Richtung der Ansaugung montieren. Dabei darauf achten, dass die Kolbenbolzensicherungsringe perfekt in ihre Sitze gelangen. Das Kopfventil schleifen. Um seine Dichtheit zu prüfen, Mischung in den Dom gießen (die Kerze muss in seinem Sitz montiert sein). Im Falle einigen Verlusten, empfehlen wir die Operation zu wiederholen. Die Basisdichtung einsetzen. Den Zylinder und den Kopf montieren und die Sperrmuttern über Kreuz anziehen.

EINFAHREN: Während der ersten 500 km den Gasgriff nicht mehr als bis zu $\frac{3}{4}$ 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 Teilen ist im Durchschnitt nach den ersten 500 km abgeschlossen.

Wir empfehlen eine gute Einstellung des Motors, des Vergasers und des Variomatiks. Dieser Motor wurde für die maximale Leistung bei hohen Drehzahlen entworfen. Ein falscher Abgleich könnte die gute Arbeitsweise des Motors gefährden.

Es wird empfohlen, ausschließlich POLINI MOTORI Originalersatzteile zu verwenden, die Sie in unseren Katalogen und auf www.polini.com finden können.

Vergasung für Kit Ø 38,4 - 41 - 43: Vergaser Dell'Orto SHA 13-13 mit speziellem Polini Luftfilter; Höchlaufdüse 52-56. **Vergasung für Kit Ø 46:** Höchlaufdüse 64-68.

Frühzündung: 1,8 mm vor dem O.T.P.

Kerze: Champion L82C

Achtung! Sorgfältig die hier oben zitierten Anleitungen folgen, besonders bezüglich der Parametern der Vergasung und der Frühzündung. Denn die Heizung kann übermäßig sein und deshalb kann sie ein Kreischen verursachen. Während der Montierung und der Abmontierung des Auspuffs, nie den Endverschluß wie ein Hebel benutzen, aber einen Schraubenzieher wie Hebel zwischen den Zylinder und den Auspuff.

Motorwelle: mit einer Schleifscheibe (Bild A) die gestrichelte Zone entfernen.

Die gegebene Höhen beachten. Nach dem Schleifen die Kanten mit Feinschleiftuch runden.

Motorgehäuse: mit einer Ø 13 Rundfeile die Einlassleitung erweitern (wo der Vergaser montiert ist) (Bild B, Außensicht). Die Fenster in dem Gehäuse erweitern (Bild C). Beachten Sie die Höhen K und Z nicht zu ändern: sie müssen wie im Original sein.

A

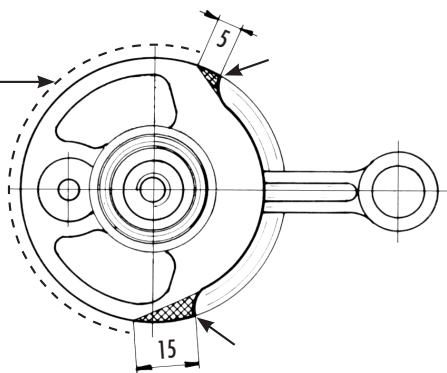
Attenzione! Questa superficie non deve subire ammaccature.

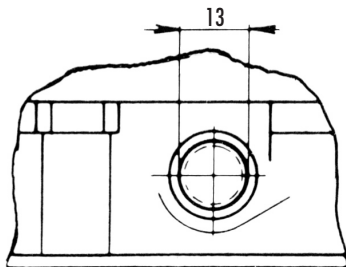
Attention! Do not dent the surface.

Attention! Cette surface ne doit pas subir de coups.

¡Atención! Esta superficie no debe sufrir magulladuras.

Achtung! Diese Oberfläche nicht verbeulen.



B**C**