

Questo set di componente è stato realizzato utilizzando tecniche e materiali di alta qualità.

Particolarmente innovativo è il sistema brevettato che permette di posizionare le lamelle in modo che il flusso attraversi un condotto rotante e venga quindi centrifugato.

Nella certezza che potrà ricavare la massima soddisfazione dall'uso di questi componenti, la invitiamo a leggere attentamente le norme sotto riportate prima di accingersi ad effettuare il montaggio.

#### **Il Kit comprende:**

1 Semicarter	2 Viti	1 Filtro aria in spugna
1 Collettore – valvola a lamelle	2 Rondelle autobloccanti	1 Guarnizione
2 Lamelle	1 Sdoppiatore filo gas	4 Viti testa fresata
2 Fermi lamelle	1 Sdoppiatore tubo	1 Istruzione di montaggio

#### **Semicarter**

Una volta estratto il motore dal telaio (vedi ns. catalogo pag. 28 e 29) smontare il cilindro sempre seguendo le nostre istruzioni con il motore ben bloccato, asportare copriventola e volano. Togliere a questo punto i cinque prigionieri che stringono i due semicarter. Effettuate queste operazioni il semicarter è pronto per essere estratto, operò necessario portarlo ad una temperatura di circa 100 gradi per permettergli di disancorarsi dal cuscinetto di banco che trattiene al suo interno. Il riscaldamento del semicarter può essere effettuato con l'ausilio di un generatore di aria calda o simile. Fare attenzione a non superare di molto la temperatura consigliata, onde evitare deformazioni. Una prova empirica ma funzionale consiste nel far gocciolare sulla parte alcune gocce d'acqua per controllarne l'evaporazione. Una volta riscaldato, il semicarter si dovrebbe estrarre picchiando leggermente sulle estremità. **Non introdurre**

#### **cacciaviti tra i due piani.**

Per il montaggio del nuovo semicarter si consiglia di portarlo a temperatura facendolo bollire in una pentola d'acqua. Cospargere di grasso la sede del cuscinetto prima del montaggio. Per assicurarsi la tenuta dei due piani sostituire la guarnizione e cospargerla di un sottile strato di "Motorsil D" Arexon.

Prima a rimontare il cilindro assicurarsi che il piano tra carter e cilindro sia perfettamente uniforme, nel caso si fosse verificato un sottile scalino tra i due semicarter, stendere un sottile strato di "Motorsil D" sul piano d'appoggio del carter e su quello alla base del cilindro, attendere la completa essiccazione (almeno due ore) e montare.

Il prigioniero del cilindro che è rimasto sul vecchio semicarter può ora essere rimosso e montato sul-nuovo, mediante due dadi che si stringeranno con forza uno contro l'altro sul filetto superiore.

#### **Collettore valvola a lamelle**

Montare prima lamelle, fermi, rondelle e viti sul collettore, facendo attenzione che le lamelle siano bene al centro della valvola. E consigliabile cospargere il filetto delle viti di una goccia "di frenafilletti".

A montaggio effettuato controllare la funzione di "non ritorno" della valvola, soffiando e aspirando aria dal collettore. Montare il collettore **soltanto dopo aver introdotto il motore nel telaio**, ma prima di aver introdotto i due prigionieri e la vite fissaggio al telaio, in questo modo sarà possibile il bloccaggio delle quattro viti del collettore senza ampliare il foro già esistente. Alcuni vecchi modelli di ciclomotore non hanno il foro nel telaio, per praticarlo occorre tracciarle ed eseguire una serie di tori con un trapano sulla tracciatura. In caso di motori con accensione a puntine, la bobina estrema dovrà essere spostata, si consiglia di posizionarla anteriormente ad uno dei due prigionieri bloccaggio motore, con una staffetta a forma di elle.

#### **Sdoppiatori**

Lo sdoppiatore del tubo carburante va introdotto nel tubo di alimentazione a circa 12 centimetri dal carburatore di serie. Per scoppiare il cavo gas occorre invece intervenire in un punto preciso per ogni mezzo, ma nei "SI" ad esempio è consigliabile posizionare lo sdoppiatore sotto la copertura frontale, a circa metà strada tra il carburatore e la manopola. Data la diversità dei modelli non è stato possibile includere nel kit cavi e guaine già predeterminati, è consigliabile utilizzare tre cavi del tipo giapponese bloccati da tre morsetti ai carburatori e alla manopola. Le guaine sarebbero preferibili con l'interno in teflon.

#### **Albero motore**

Con il nostro albero in K2D non necessitano modifiche in quanto uno dei due bracci è già completamente cavo. Gli alberi motore non predisposti dovranno essere forati. Si dovrà praticare un foro passante per svuotare il bracciolo destro ad un diametro interno di 11 mm. Gli alberi in commercio non essendo in K2D si lavorano facilmente con punte normali. I nostri vecchi alberi in K2D che non erano predisposti per il doppio carburatore, possono anch'essi essere lavorati con punte al vizio fatte girare morto lentamente e dopo aver asportato con una mola il primo millimetro di materiale indurito dal trattamento.

#### **Regolazione carburatori**

Sarebbe consigliabile utilizzare due SHA 13/13 infatti anche se il condotto dell'albero è soltanto di 11 mm una parte della miscela penetra attraverso il cuscinetto di banco che viene in questo modo abbondantemente e costantemente lubrificato. In questo caso la somma dei due getti non deve superare 130 (esempio: 60 carb. di serie, 70 supplementare). Utilizzando carburatori più piccoli (come supplementare è possibile utilizzare il carburatore montato dalla casa in origine evitando una parte di spesa) ridurre il getto di circa 4 punti per ogni mm di diffusore. Pur non essendo di particolare importanza la distribuzione dei getti (si può benissimo ingrassare o smagrire la carburazione agendo su di un solo carburatore) e consigliabile per smagrire la progressione utilizzare il getto più grande sul carburatore supplementare che è provvisto di lamelle.

Montare il filtro a lavoro ultimando, prima di rimontare il carterino laterale in plastica. Ricordarsi di posizionare la parete a fori grandi verso il motore e di ungere il filtro con una piccola quantità d'olio.