



KAST G-RV CYLINDER KIT FOR VESPA SMALLFRAME

CARATTERISTICHE TECNICHE

Kit di trasformazione per motori Vespa

Cilindro	6 travasi in GHISA perlitica di alta qualità Con aspirazione lamellare al cilindro
Alesaggio	57.5 mm
Corsa	51 mm
Cilindrata	132 cc
Fasi	Travasi principali 125° Scarico 175°
Pistone	in lega di alluminio con trattamento in grafite antigrippaggio
Testa	in alluminio ricavata da lavorazione CNC o in fusione
Segmenti	in acciaio cromati
Spinotto	in acciaio
Squish	1.2 mm ± 0.1mm
Viti testa	TCEI M6x30 (10÷11 Nm)
Dadi cilindro	M7 (14÷15 Nm)
Guarnizioni in carta	da 0.1 - 0,2 - 0,3 - 0,5mm

RODAGGIO

Fino a 300km	non superare i 5/6 mila giri per lunghi periodi di tempo oltre i 3/4 acceleratore; miscela al 3%
Candela :	NGK B9ES; BOSCH W3CC
Anticipo:	16° prima del PMS con accensione fissa come l'originale. 23° con accensioni variabili come le nostre ITALKAST

TECHNICAL DATA

Conversion kit for Vespa engines

Cylinder	6 ports, cast iron With Reed valve cylinder Intake
Bore	57.5 mm
Stroke	51 mm
C.c	132 cc
Timing ports	Intake 125° Exhaust 175°
Piston	aluminium alloy with grafite trattamento
Head	CNC machined aluminum or casted aluminum
Rings	Steel chromed S10
Piston axis	in steel
Squish	1.2 mm ± 0.1mm
Screws head	TCEI M6x30 (10÷11 Nm)
Cylinder nuts	M7 (14÷15 Nm)
Gaskets	(0,1 - 0,2 - 0,3 - 0,5mm)

RUNNING IN

Up to 300km do not exceed 6000 RPM OR 3/4 throttle; 3% petrol mixture
Spark plug: NGK B9ES; BOSCH W3CC
Ignition advance:
- 16° before top dead center with a original ignition
- 23° TDC at 3000rpm with variable ignition like our ITALKAST

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Smontare il gruppo termico originale come da istruzioni di officina; pulire e preparare le sedi di appoggio del cilindro; eliminare la mezza luna del parapolvere presente sul basamento del cilindro.

PULIRE BENE L'INTERNO DEI TRAVASI DA EVENTUALI RESUIDI DELLA SABBIA DI FUSIONE

Montare la piastra di chiusura della valvola di aspirazione sui carter con la piastra e le viti con testa bombata in dotazione apponendo un velo di pasta siliconica tra le due superfici; controllare con il cilindro montato sui prigionieri che la base di questo non tocchi sulla vite superiore della piastra di chiusura della valvola, in caso limare il cilindro dove serve; montare il pistone (no segmenti) il cilindro e la testa e con le guarnizioni in dotazione verificare lo squish con il metodo del filo di stagno; aggiungere e/o togliere le guarnizioni per ottenere lo squish indicato nelle caratteristiche tecniche; premontare il collettore di aspirazione con le 4 viti per verificare che non ci siano impedimenti con il telaio o con il fissaggio del carburatore quando l'ammortizzatore è a fine corsa, nel caso ci siano impedimenti è possibile montare un rialzo sull'ammortizzatore; controllate che il pacco lamellare entri perfettamente nella sede del cilindro in caso è possibile limare leggermente gli spigoli per agevolare l'inserimento; controllare con uno spessimetro che la distanza tra le punte degli anelli pistoni una volta inseriti nel cilindro non siano inferiori a 0.15/0.18mm in caso limare le estremità per portare la distanza a 0.20/0.25mm ; ungere spinotto, segmenti e la canna del cilindro con olio miscela; montare i segmenti sul pistone; montare il pistone con lo spinotto ed i fermi; montare il cilindro; montare la testa con le apposite viti ed un velo di pasta siliconica; serrare le viti e gli appositi dadi m7 come da caratteristiche tecniche incrociando la sequenza di serraggio; montare il pacco lamellare nella sede sul cilindro apponendo un leggero velo di pasta siliconica tra piastra guida flussi e cilindro; montare il collettore e serrate le 4 viti a brugola; montare manicotto in gomma e carburatore.

Carburatori consigliati diametro 26, 28, 30mm per attacco elastico.

E' fondamentale montare un filtro aria in spugna impregnato di olio per allungare la durata del kit.

ATTENZIONE

Prodotti per esclusivo uso agonistico.

ASSEMBLING INSTRUCTION

Disassemble the original thermal group as per the workshop instructions; clean and prepare the seating surfaces of the cylinder; remove the half-moon of the dust seal present on the cylinder base.

THOROUGHLY CLEAN THE TRANSFER PORTS FROM ANY RESIDUE OF CASTING SAND.

Assemble the intake valve closing plate onto the engine casing using the provided plate and countersunk screws, applying a thin layer of silicone paste between the two surfaces; check with the cylinder installed on the studs that its base does not touch the upper screw of the valve closing plate; if necessary, file the cylinder where needed; install the piston (without rings), the cylinder, and the head, and use the provided gaskets to verify the squish using the solder wire method; pre-mount the intake manifold with the 4 screws to ensure there are no obstructions with the frame or carburetor attachment when the shock absorber is fully compressed, in case of obstructions, a spacer can be installed on the shock absorber; check that the reed block fits perfectly into the cylinder seat, and if necessary, lightly file the edges to facilitate insertion; use a feeler gauge to check that the distance between the piston ring ends, once inserted into the cylinder, is not less than 0.15/0.18mm, and if necessary, file the ends to achieve a distance of 0.20/0.25mm; lubricate the piston pin, rings, and cylinder bore with premix oil; install the rings onto the piston; assemble the piston with the pin and circlips; mount the cylinder; mount the cylinder head using the provided screws and a thin layer of silicone paste; tighten the screws and the M7 nuts as per the technical specifications, following a crisscross tightening sequence; install the reed block onto the cylinder, applying a light layer of silicone paste between the flow guide plate and the cylinder; mount the intake manifold and tighten the 4 hex screws; install the rubber sleeve and carburetor.

Recommended carburetor sizes: 26mm, 28mm, 30mm for elastic fitting.

It is essential to install an oiled sponge air filter to prolong the lifespan of the kit.

WARNINGS

Products for competitive use only