

NUEVO KIT RACING ad. MINARELLI AM6 Ø 52 Mod. 308-3

NUEVO pistón con bulón Ø 14mm bicónico

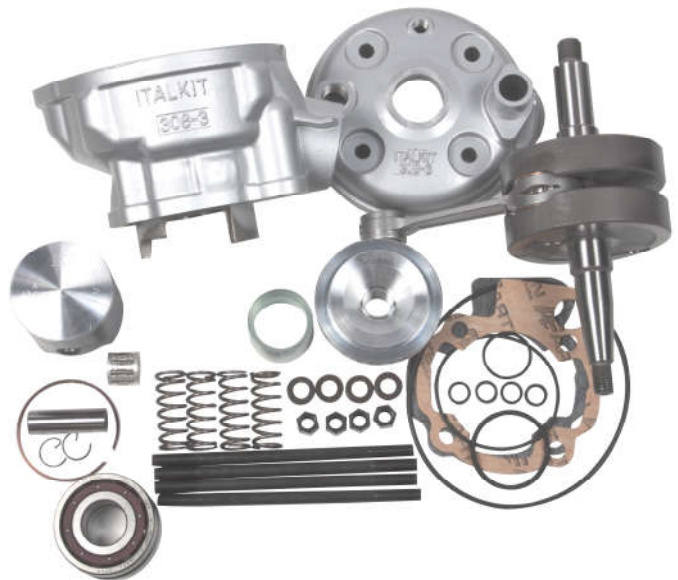
NUEVO cigüeñal carrera larga 44 mm para bulón Ø14mm

Características Técnicas:

Nuevo cilindro de aleación especial de aluminio termo tratado, de níquel silicio, dotado de 9 lumbreras, 6 transfers de carga directa y lumbrera de escape trapezoidal con 2 venturis de nuevo diseño y salida de escape a Ø 32 mm. con control de refrigeración de agua, nueva culata especialmente estudiada con nuevo culatín reforzado con cámara troncocónica.

Este kit ha sido probado en competición con los mejores pilotos actuales, consiguiendo innumerables victorias.

Nuevo cigüeñal de carrera 44 mm, especialmente equilibrado con carburo de tungsteno, monta nueva biela mecanizada más ancha y jaulas especiales de plata para soportar giros superiores a 16000 R.P.M.



KIT (Cilindro + culata + cigüeñal)	Ref.: K.44.952.G14	
EQUIPO-MOTOR (Cilindro + culata)	Ref.: CK.44.952.G14	
Cilindro ITALKIT competición	Ref.: CI.44.952.G14	
Cilindro (Código/Diámetro/Largo)	308-3 / Ø52 mm / Longitud 69 mm	
Pistón ITALKIT	Ø51,95 mm	Ref.: 2151M/1
Segmento	1 segmento x 1 mm (F. I. Cr.)	
Culata con culatín	Ref. Culata completa: CU.44.95	
	Ref. Culatín recambio: CU.44.92.1	
Cigüeñal	Ref.: CB.44.10R14 (Biela mecanizada para bulón Ø14 mm)	
Cilindrada exacta	93,40 cc	
Juego de juntas	Ref.: VJ.44.52	
Junta base cilindro, espesor	0,30 mm	
Volumen cámara combustión (junta)	7,25 cc (0,30)	
Relación de compresión (junta)	13,89:1 (0,30)	
Squish (junta)	0,75 mm (0,30)	
Grados escape (junta)	189,5° (0,30)	
Grados admisión (junta)	133,5° (0,30)	

Para competición recomendamos montar:

Encendido Selettra-ITALKIT de avance variable, con curva 3
Caja de láminas ITALKIT
Bujía fría, de grados térmicos NGK B105EGV
Carburador de difusor 28 mm.

EE.KZD.02.01.3
LC.44.40

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Cilindro de aleación especial de aluminio tratado térmicamente y con recubrimiento interior de Níquel-Silicio dotado de 6 transfers de carga y lumbrera ovalizada de escape; especialmente estudiado para conseguir una óptima potencia y una perfecta combustión, a la vez que una larga duración gracias a su tratamiento galvánico que consigue, con un menor engrase, un deslizamiento del pistón con el menor rozamiento posible, evitando y disipando el calentamiento gracias a su especial composición.

El pistón ha sido igualmente estudiado, tanto en su aleación como en su conicidad, rugosidad, ovalización y tratamiento térmico, para que su dilatación sea acorde con la del cilindro, soportando los bruscos cambios de revoluciones y temperaturas para conseguir una potencia óptima y una larga duración, probados en bancos de fatiga y circuitos, en las condiciones más adversas.

INSTRUCCIONES DE MONTAJE

Antes de montar este equipo deben revisar concienzudamente los rodamientos de bancada, biela, cigüeñal, retenes y muy especialmente el juego de la jaula y el bulón del pistón en la biela, para controlar que queda con la tolerancia adecuada.

Antes de empezar a montar deben lavar y soplar con aire a presión, adecuadamente, el interior del cárter, aportando tanto a la biela como a los rodamientos, un poco de aceite de engrase para mezcla. Se pondrá especial atención a la posición de cierre de los segmentos, así como a montar cuidadosamente los arillos de sujeción del bulón, de manera que queden dentro de las ranuras, con su debida presión para evitar que se salgan y provoquen roturas.

Montar las juntas que acompañan al equipo, tanto en la base como en la culata y los espárragos, para evitar la fuga de agua. Una vez montada la culata, apretar las tuercas por igual y en cruz, a fin de evitar su deformación.

Montar una bujía de grado térmico más frío que la recomendada por el fabricante: 9 a 10 de grado térmico.

RODAJE

Recomendamos, durante los primeros 600 Km., no pasar de los $\frac{3}{4}$ de apertura de acelerador y no hacer funcionar el motor a regímenes superiores a 8.000 revoluciones por minuto. Recomendamos la utilización de aceite para mezcla 100% sintético, de buena calidad, para conseguir un perfecto engrase y una larga duración de todo el motor.

Advertencia muy importante: En los motores con refrigeración líquida, no se debe subir el motor de vueltas hasta que éste no consiga su temperatura óptima de trabajo; es decir, debe estar el cilindro caliente, entre 50 y 60 grados mínimo, para conseguir una dilatación homogénea en todos los componentes del motor.

GARANTÍA

Le agradecemos la confianza que ha depositado en nuestra Empresa y productos. Nuestros kits han sido fabricados tras muchas horas de estudio y diseño; probados en los modernos bancos de ensayos de ITALKIT, hasta conseguir la máxima calidad, que permite comparárseles con los utilizados en motores de alta competición.

Por todo lo anteriormente expuesto, estamos en disposición de garantizar este kit, habiéndose atendido y practicado las recomendaciones dadas.

Estos cilindros deben ser utilizados exclusivamente en competiciones deportivas, en circuito cerrado, estando prohibido su montaje en vehículos que circulen por vías públicas.

ITALKIT, S.L.

Camino de los Pinos, 20 – 30570-BENIAJAN (Murcia) España - Telf.:(+34) 968 259500 –Fax: (+34) 968 262831

Web: www.italkit.com - e-mail: italkit@italkit.com.

RETOQUE CÁRTER PARA ADAPTACIÓN KIT MINARELLI AM6:

- Carrera Larga 42 mm
- Carrera Larga 44 mm

Para montar el Kit de transformación con pistón de diámetro $\varnothing 48$ mm, $\varnothing 50$ mm y $\varnothing 52$ mm en motores Minarelli AM, se debe verificar que el pistón, al bajar, no toque en el cárter; en caso de hacerlo se debe rebajar en la parte delantera del cárter a diámetro de 53 milímetros y una profundidad de 9 milímetros con una fresa especial para aluminio, sin necesidad de desmontar el motor.

Proteger el cigüeñal, soplar y lavar bien el cárter hasta sacar toda la viruta y comprobar antes de montar.

