

INSTRUCCIONES DE MONTAJE/ ASSEMBLY INSTRUCTION /  
INSTRUCTIONS DE MONTAGE



**J.COSTA<sup>®</sup>**

MANUFACTURED BY:



# ÍNDICE/ INDEX/ INDICE

ESPAÑOL.....	3
Montaje del variador.....	3
Recomendaciones.....	6
Especificaciones especiales.....	7
El mantenimiento.....	9
ENGLISH.....	13
Variator mounting.....	13
Recommendations.....	16
Special recommendations.....	17
Maintenance.....	19
FRANÇAIS.....	23
Montage du variateur.....	23
Recommandations.....	26
Spécifications importantes.....	27
Entretien.....	29
Par de apriete/ Tightening torque/Couple de serrage.....	33

## DISFRUTA DE LA INNOVACIÓN

J. COSTA ha escogido siempre el camino de la innovación. Innovación y tecnología es lo que corre por nuestras venas. Ser, no es suficiente motivación, lo importante es luchar, competir y trabajar para ser el número 1. Con J. COSTA serás el N° 1 en Prestaciones; con J. COSTA tendrás todo el control en el puño del gas, una suavidad de funcionamiento increíble, aceleraciones fulgurantes, empuje en medios, mayor rapidez para llegar a la velocidad punta y recuperaciones que nunca imaginaste. Con J. COSTA serás el N° 1 en Tecnología; con J. COSTA tendrás la tecnología exclusiva y patentada del variador transversal®, variador mecanizado en CNC con una tolerancia  $\pm 0,002$  mm, la tecnología exclusiva y patentada del casquillo central con incrustaciones de grafito para lubricar en seco, la exclusiva tecnología del tratamiento antifricción del bulón, la tecnología exclusiva de las masas con un compuesto alta resistencia para un mejor deslizamiento y durabilidad; en algunos casos el variador incorpora el tratamiento cerámico del aluminio para poder garantizarlo por más kilómetros.

## MONTAJE DEL VARIADOR

1



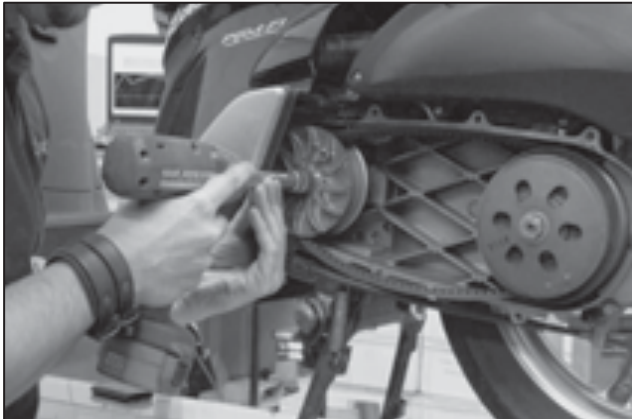
Antes del montaje del variador debemos retirar la tapa que cubre el sistema de transmisión automático.

2



Una vez retirada la tapa procederemos a reducir la presión en la polea trasera para que la correa quede destensada.

3



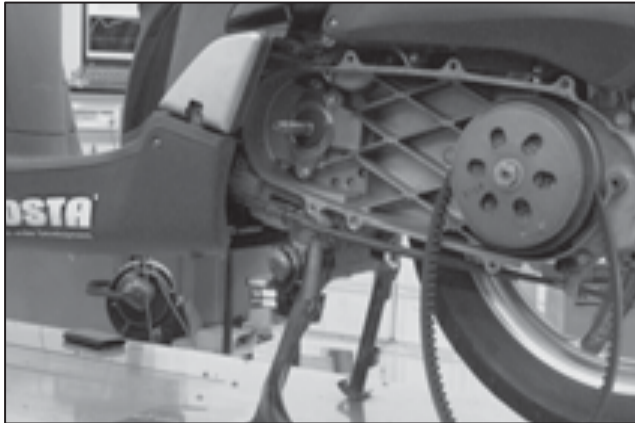
Aflojaremos la tuerca del cigüeñal.

4



Desmontamos la polea fija

5



Retiramos el variador que lleve montado. Una vez retirado procedemos a limpiar todos los residuos de grasa, aceite y polvo de la transmisión primaria, cuello del cigüeñal y bulón. El bulón se lubrica con las inserciones de grafito que lleva el casquillo central del variador J. COSTA. Si no se elimina la grasa, esta junto con el grafito generará una pasta que puede bloquear el movimiento del bulón sobre el casquillo (gripado). Si esto ocurre limpiarlo todo bien con un solvente y volver a montar.

7



Colocar el bulón sobre el casquillo.

6



Comprobar que el kit esté completo, que no falte ninguna masa antes de realizar el montaje. Si el kit incorpora un bulón, éste debe sustituir al de origen, sino, se debe montar el original (comprobar que realmente sea el de origen y no de otro proveedor). Comprobar que el bulón tenga las mismas dimensiones que el original.

8



Colocar el variador sobre el cuello del cigüeñal. Respetar siempre la posición de las posibles arandelas que vengan con el variador original. J.COSTA recomienda sustituir la correa por una reforzada en el momento de hacer el cambio del variador.

9



Antes de colocar la polea fija comprobar que la correa esté destensada. Colocar la polea fija y la tuerca, respetando siempre la posición de las posibles arandelas que vengan con el variador original.

11



Antes de apretar la tuerca colocar el útil para el bloqueo de la polea fija.

13



Apretar la tuerca con la llave **dinamométrica aguantando** la polea fija con el útil especial.

10



Antes de apretar la tuerca, comprobar que la correa sigue destensada

12



Ajustar la llave dinamométrica a la presión de par de apriete recomendado por el fabricante del motor. Disponés de una lista al final del manual.

14



Volver a colocar la tapa que cubre y protege el sistema de transmisión automático. El variador ya está listo para ser utilizado.

## RECOMENDACIONES

- 1** La continua evolución de los motores de los vehículos puede causar la no compatibilidad de los productos J.COSTA.
- 2** Utilizar siempre la polea trasera, el muelle y el embrague de origen. J.COSTA siempre realiza sus comprobaciones y puestas a punto trabajando con el sistema de transmisión original, por lo que garantiza las prestaciones siempre y cuando no se modifique nada de la transmisión. Por otro lado un sistema de transmisión automática, cuanto más suave funcione mayor durabilidad serán sus componentes, ya que van a sufrir mucho menos. Para el correcto funcionamiento del variador es necesario desmontar completamente la polea trasera, engrasarla siguiendo las recomendaciones del fabricante y sustituir los retenes si están en mal estado.
- 3** Para una óptima respuesta del Variador la relación de compresión del motor debe encontrarse entre los valores recomendados por el fabricante y comprobar que el filtro de aire este limpio.
- 4** Usando el variador J.COSTA, las masas necesitan un periodo de adaptación, durante dicho periodo estas deben sufrir un pequeño desgaste. Este desgaste es absolutamente normal y necesario.  
Es necesario cambiar las masas cuando el usuario nota que el motor gira a altas revoluciones y no empuja.

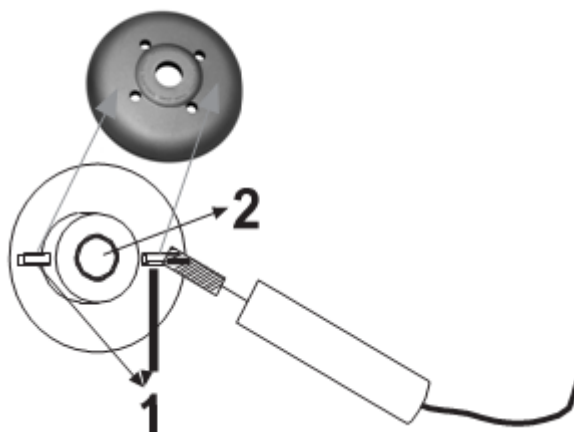
# ESPECIFICACIONES ESPECIALES

## ESPECIFICACIONES IMPORTANTES SEGÚN MODELO

**MOTOR PIAGGIO 50:** Antes de montar el variador J.COSTA se ha de retirar la arandela que hay en el cuello del cigüeñal y colocar la que trae el variador J.COSTA.

**MOTOR PIAGGIO 125/150:** Para el montaje del variador J.COSTA se recomienda montar la correa J.COSTA reforzada.

En algunos modelos se ha de realizar una pequeña modificación en el carter motor tal y como se indica en el dibujo. Se ha de eliminar los resaltes señalados con el nº 1 que están a derecha e izquierda del cigüeñal nº2 para permitir que la campana entre hasta el fondo del cuello del cigüeñal.



**MOTOR HONDA 125/150:** Para el buen funcionamiento del variador J.COSTA se recomienda montar nuestra correa reforzada.

**HONDA SH 300:** Este variador trae una arandela de origen. Antes de ponerla, colocar la campana sobre el cuello del cigüeñal, apretar contra él, hacerla girar sin bajar la presión y comprobar si roza, en caso afirmativo sacar la campana, colocar la arandela en el cuello del cigüeñal y montar el variador tal y como se indica en el punto 8 de las instrucciones. Si no roza, prescindir de la arandela.

**SUZUKI BURGMAN 125/150/200:** Este variador viene con una arandela, esta es para evitar que la campana toque las rebabas del cárter. Antes de ponerla, colocar la campana sobre el cuello del cigüeñal, apretar contra él, hacerla girar sin bajar la presión y comprobar si roza, en caso afirmativo, sacar la campana, colocar la arandela en el cuello del cigüeñal y montar el variador tal y como se indica en el punto 8 de las instrucciones. Si no roza, prescindir de la arandela.

**KYMC O SUPERDINK 300:** Antes de montar el variador J.Costa, sacar la arandela del cigüeñal ref.90403.

**KYMC O 250/300:** Este variador viene con una arandela, esta es para evitar que la campana toque las rebabas del cárter. Antes de ponerla, colocar la campana sobre el cuello del cigüeñal, apretar contra él, hacerla girar sin bajar la presión y comprobar si roza, en caso afirmativo, sacar la campana, colocar la arandela en el cuello del cigüeñal y montar el variador tal y como se indica en el punto 8 de las instrucciones. Si no roza, prescindir de la arandela.

**MOTOR GY6 125/150:** Antes de montar el variador J.COSTA se debe colocar, en el cuello del

cigüeñal, la arandela que trae el variador.

**XINLING 250 (JC801B):** En este variador viene una tuerca que debe sustituir a la de origen.

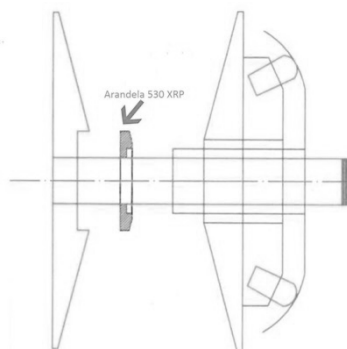
**GILERA GP800:** Este KIT viene con una arandela, sirve para que el variador tenga un buen empaquetamiento. Primero hay que ponerla sobre el cuello del cigüeñal y seguidamente todo el KIT variador, apretar a 27,8kg y no poner ningún tipo de engrase. Es imprescindible poner la arandela para el correcto funcionamiento del variador.

**YAMAHA N-MAX 125:** Este variador trae una arandela de origen. Antes de ponerla, colocar la campana sobre el cuello del cigüeñal, apretar contra él, hacerla girar sin bajar la presión y comprobar si roza, en caso afirmativo sacar la campana, colocar la arandela en el cuello del cigüeñal y montar el variador tal y como se indica en el punto 8 de las instrucciones. Sino roza, prescindir de la arandela.

**YAMAHA TMAX 500:** A diferencia del resto de Scooters el variador va por el lado derecho de la moto, una vez sacada la plástica y tengamos la tapa de aluminio que cubre las poleas de transmisión, soltamos todos los tornillos de la tapa. En la parte inferior derecha hay una pequeña hendidura para hacer palanca y poder soltar la tapa. Entonces nos queda la polea trasera y el variador con la polea fija. Procedemos a aflojar la tuerca del cigüeñal, la soltamos y la retiramos conjuntamente con el casquillo que nos queda. Utilizamos uno de los tornillos de la tapa, de M8, para colocarlo en uno de los dos agujeros roscados de la polea trasera para dejar completamente descansada la misma y así poder dejar la correa sin tensión. Retiramos el variador original y procedemos a la instalación del nuestro variador J.Costa.

Una vez instalado el variador centrar bien la campana y colocar la tuerca. Con el útil de Yamaha bloquear la campana y con la dinamométrica apretar la tuerca a 16Kgr (160Nm). Soltar el tornillo de la polea trasera, para recuperar la tensión de la correa. Una vez hecho esto, se procede a colocar la tapa y ya se pueden poner todos los tornillos de la misma.

**YAMAHA TMAX 530:** El variador PRO, PRORACER y XRP es un KIT, compuesto por el variador completo y una arandela. Para ello, es necesario colocar la arandela de una manera específica tal y como mostramos en la siguiente imagen. Este variador está optimizado para un uso deportivo agradable, no es compatible con otros componentes de transmisión no originales.



Los variadores J.Costa se pueden personalizar a gusto del consumidor. J.Costa dispone de masas con un mayor o menor peso, el cambio de un gramo de influye en  $\pm 200$ rpm.

Para el correcto montaje es necesario la utilización de la dinamométrica apretando el variador a los 16 kg (160Nm) tal y como indica el fabricante de dicha motocicleta.

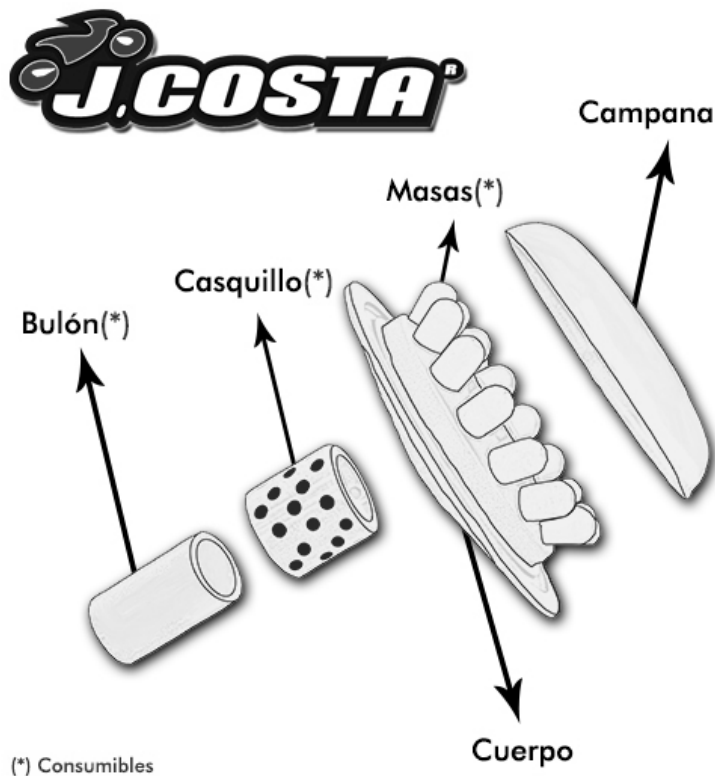




# EL MANTENIMIENTO



## EL VARIADOR



## MANTENIMIENTO

Es imprescindible que el variador tenga un mantenimiento correcto.

El cuerpo del variador, montado en un taller oficial J.Costa, y con el mantenimiento correcto tiene una garantía de dos años, los demás componentes del variadores es decir el bulón, casquillo, campana y masas, se consideran consumibles y deberán ser substituidos al final de su vida.

Para evitar averías, recomendamos montar siempre el variador en un taller autorizado para poder garantizar un correcto montaje del mismo.

Se recomienda que cada revisión de cambio de aceite, también se haga la revisión del variador para la comprobación de las masas, casquillo y bulón, así como revisar la correa.

Es necesario cambiar las masas cuando el usuario siente que el motor gira a altas revoluciones y no empuja. (Aprox. Cada dos cambios de aceite).

Si el juego entre el bulón y casquillo central es superior a 0,2mm el casquillo se ha substituir para el perfecto funcionamiento del variador. (Aprox. Cada 4 cambios de aceite).

En función del tipo de conducción y las características físicas del conductor (Peso/altura), los consumibles pueden ver afectada su durabilidad de diferente manera.

### IMPORTANTE

Usando el variador J.Costa las masas necesitan un periodo de adaptación (entre 200-300km), durante dicho periodo pueden sufrir un pequeño desgaste (Este desgaste es absolutamente normal y necesario).

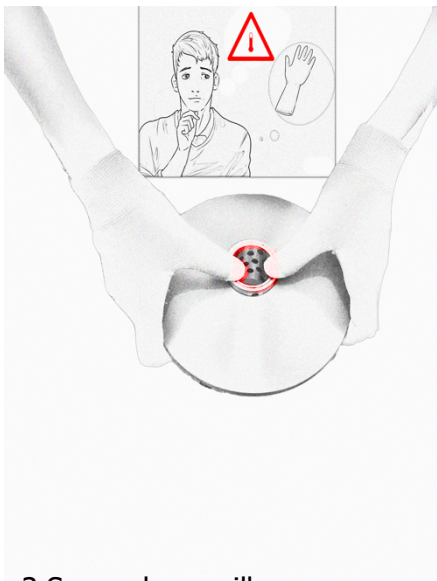
## ¿COMO PROCEDER?



1. Calentar el cuerpo del variador



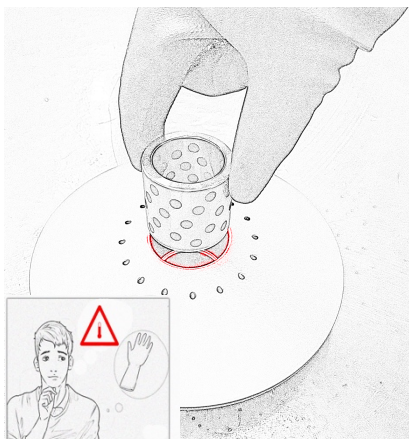
2. Comprobar la temperatura del cuerpo del variador que este mas o menos a 160°C



3. Sacar el casquillo



4. Volver a calentar, como en el paso 1



5. Una vez este caliente insertar el casquillo nuevo



6. Dejar enfriar

## **GARANTÍA**

Todos y cada uno de los productos J.COSTA, están pensados, diseñados y concebidos para satisfacer las expectativas de los motoristas más exigentes, que quieren dar una personalización técnica a su vehículo. El alto nivel tecnológico de la producción, la severidad de las pruebas y el control de calidad, garantizan una larga vida a nuestros productos, siempre y cuando se haya hecho el mantenimiento correcto del variador.

Si nuestro producto presentara alguna anomalía de funcionamiento, será necesario que el variador sea revisado por un profesional y en todo caso rellenar el la hoja de garantía o en todo caso contactar con [info@itscooter.es](mailto:info@itscooter.es) para que se les adjunte dicha hoja de garantía.

Una vez el taller o profesional se haya puesto en contacto con nosotros, J.Costa llevara a cabo la petición de garantía, y en caso de que fuese necesario el envío del producto a nuestras instalaciones, el punto de venta donde se haya comprado el variador, se encargará del envío siempre a portes pagados.

También puedes registrarte en el apartado "garantía" de nuestra página web ([www.jcosta.com](http://www.jcosta.com)) y para que se haga efectivo la garantía debe rellenarse el formulario específico que se encuentra en un libro aparte con los datos de la moto y tipo de producto montado, para tener una mayor seguridad que el variador tenga un buen montaje debería estar sellado por el taller.

- No se aceptan devoluciones de mercancía que no procedan de nuestros puntos de venta.
- La garantía no se reconoce en los productos alterados.
- La garantía se limitará a la sustitución de las partes de nuestra producción que nosotros consideremos defectuosas por errores de procesamiento u otros y no cubre posibles daños sufridos por el producto, las cosas o las personas.
- Rehusamos toda responsabilidad debida al uso inadecuado de nuestros productos.

## ENJOY THE INNOVATION

J.Costa has always chosen innovation. Innovation and Technology is in our blood. To be is not enough; we are fighting every day and working hard to be the number one. With J.Costa you will be number one on Performance; you will have full control of your vehicle, fulgurating accelerations, better throttle response, more torque available at all times... you will enjoy unknown sensations that you've never imagined with your scooter. With J.Costa you will be the number one on Technology; with J.Costa you will have our exclusive and patented technology of the variator, machined CNC aluminum variator with 0,002mm tolerance, the exclusive & patented bronze with graphite inserts (no grease needed) , the exclusive technology of antifriction of the slider, and our exclusive high tech plastic technology for a better sliding and durability. Even in some models the variator has a ceramic treatment on the aluminum in order to be more durability.

## VARIATOR MOUNTING

1



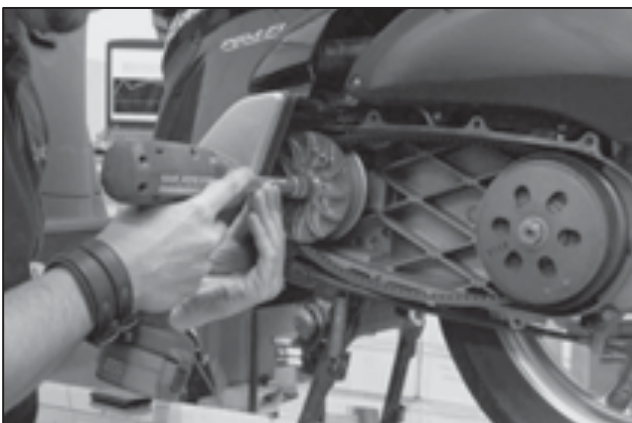
Before mounting the variator you must remove the cover

2



When the cover is off, you must reduce the rear pulley pressure in order to reduce the belt tension

3



Loosen the nut.

4



Remove the fixed pulley.

5



Take off the variator. You must eliminate all the dust, oil and grease off the crankshaft and slider before mounting anything. The slider is self-lubricated by the graphite inserts of the bushing. If you do not remove all the oil and grease, it together with the graphite can create a paste that could block the movement of the variator on the slider. Clean with any solvent and install again.

6



Check that the kit is complete, with all the gliding rollers present before installing the variator. If there is a slider in the kit, it must replace the original one. If there isn't, you must use the original one (check if it is really the original one not third-party one). Check if the supplied slider with the kit has the same measurements as the original one.

7



Install the bell; put the slider through the bushing as shown in the picture.

8



Fit the variator on the crankshaft. Install any washers to their original location (if applicable). Always in the same position as it were. J.COSTA recommends to change the original belt for the J.Costa belt (reinforced kevlar belt) in the moment of installing the variator.

9



Fit the fixed pulley, washer and nut in same position as the original variator.

10



Make sure the belt has no tension.

11



Before tightening the nut, secure the fixed pulley with the special tool.

12



Adjust the torque wrench at the right torque before tightening the nut. You have the entire torque setting list in the manufacturer's instructions or service manual.

13




Tighten the nut with the **torque wrench**, **while holding the fixed pulley** with key tool.

14



Install the cover that protects the automatic transmission system. The variator is ready to use.

 When you start using the J.Costa variator you need to know that the weights needs a running-in time (between 200-300 km) During this time they could have a little worn. Is totally normal and necessary.

## **RECOMENDATIONS**

1. The ever-changing engine designs may cause a compatibility issue for J.COSTA products. Check it with your dealer or with J.COSTA.
2. Always use the original rear pulley, spring and clutch. J.COSTA always develops their variator to be used with original parts as we only warranty the performance using original parts.  
An automatic transmissions system, the more smoother it Works, the more durability will have their components because they will suffer less. To allow the speed control to work properly, it is necessary to completely disassemble and grease (following the engine manufacturer instructions) the rear pulley. Charge the retainers if necessary.
3. To get the best performance of the variator, the engine compression needs to fit on the recommended values by the manufacturer. Check that the air filter is clean.
4. When you start using the J.Costa variator you need to know that the weights needs a running-in time (between 200-300km) during this time they could have a little worn. Is totally normal and necessary.  
You will need to change the weights when you feel that the engine is going to a high RPM and the scooter is no running.



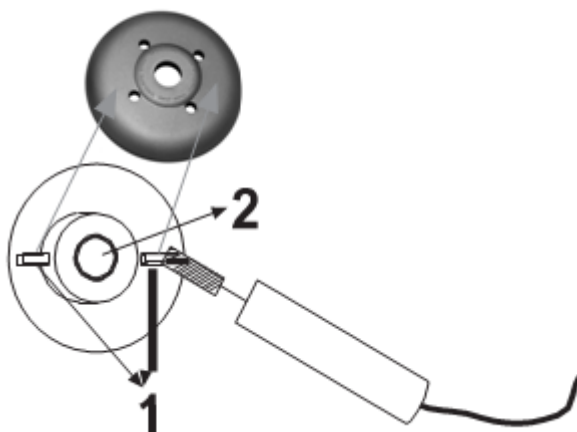
# SPECIAL RECOMENDATIONS

## SPECIAL RECOMENDATIONS FOR DIFFERENT MODELS

**MOTOR PIAGGIO 50:** Before installing J.Costa variator, remove the original washer installed on the crank shaft and fit the one supplied with the kit.

**MOTOR PIAGGIO 125/150:** When you install the J.Costa variator is highly recommended to install the J.Costa belt.

With some models, before installing J.Costa variator, you must work a little as illustrated on picture 15. This modification allows the bell to fit perfectly on the crankshaft neck.



**MOTOR HONDA 125/150:** If you want to get the best performance is necessary to mount the J.Costa reinforced Kevlar belt.

**HONDA SH300:** This kit has a washer and it is used to prevent the belt from hitting (with the engine case). Before assembling, put the bell on the crankshaft neck. Turn it, applying pressure to the engine case and check to see if anything is touching. In affirmative case, fit the washer on the crankshaft and then the variator. If it is not touching not do not install the washer.

**BURGMAN 125/150/200:** This kit has a washer and it is used to prevent the belt from hitting (with the Carter engine). Before assembling, put the bell on the crankshaft neck. Turn it, applying pressure to the Carter engine and check to see if anything is touching. In affirmative case, fit the washer on the crankshaft and then the variator as point 8 of mounting instructions. If it is not touching not do not install the washer

**KYMCO SUPERDINK 300:** Before installing the J.Costa variator remove the spacer placed on the crankshaft ref. 90403 as shown

**KYMCO 250/300:** This kit has a washer and it is used to prevent the belt from hitting (with the engine case). Before assembling, put the bell on the crankshaft neck. Turn it, applying pressure to the Carter engine and check to see if anything is touching. In affirmative case, fit the washer on the crankshaft and then the variator as point 8 of mounting instructions. If it is not touching not do not install the washer.

**MOTOR GY6 125/150:** Before installing J.Costa variator, fit the washer supplied with the kit.

**XINLING 250 (JC801B):** This kit has a nut. It must replace the original one.

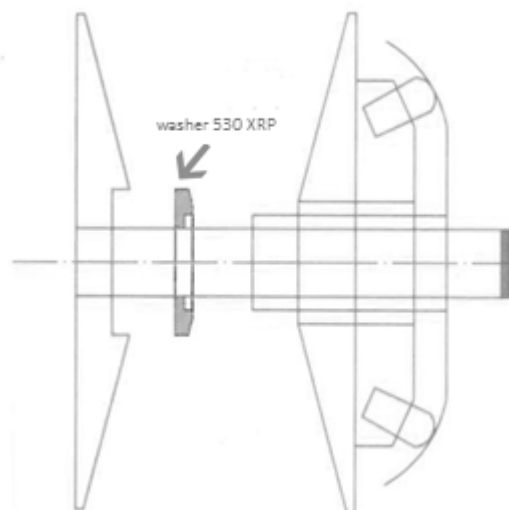
**GILERA GP800:** This kit has a washer and it is used to have a good packaging. Before assembling, put the washer on the crankshaft neck and then the all variator KIT. Please, put the correct torque 27,8Nm and do not put any type of grease. Is very important to put the washer for the correct operation of the variator.

**YAMAHA N-MAX 125:** This kit has a washer and it is used to prevent the belt from hitting (with the engine case). Before assembling, put the bell on the crankshaft neck. Turn it, applying pressure to the engine case and check to see if anything is touching. In affirmative case, fit the washer on the crankshaft and then the variator. If it is not touching not do not install the washer.

**YAMAHA TMAX 500:** In this case the variator is on the right hand side. When all the plastics are out, we can access to the aluminium transmission cover. Before removing the nut, you must loosen all the screws. At the bottom right hand of the cover, apply a little of pressure to unlock it. Remove the cover. Use one of the cover screws to reduce the pressure of the rear pulley in order to take out tension to the belt. Remove the original variator and proceed to assemble the J.Costa one.

Once the variator is assembled, proceed to fit the spacer and the nut. With the Yamaha tool, proceed to fit the bell and torque to (16KG) 160Nm. Unlock the screw applied on the rear pulley to allow the belt to have tension again. Proceed to put the cover back on and tighten the screws and tighten again.

**YAMAHA TMAX 530:** PRO, PRORACER and XRP variator, is a KIT and it is composed by a variator and special washer. This variator is optimized for sport use, not is compatible with non-original components in the transmission. The washer should be placed at the end of the crankshaft, the same way as its shown on the image:



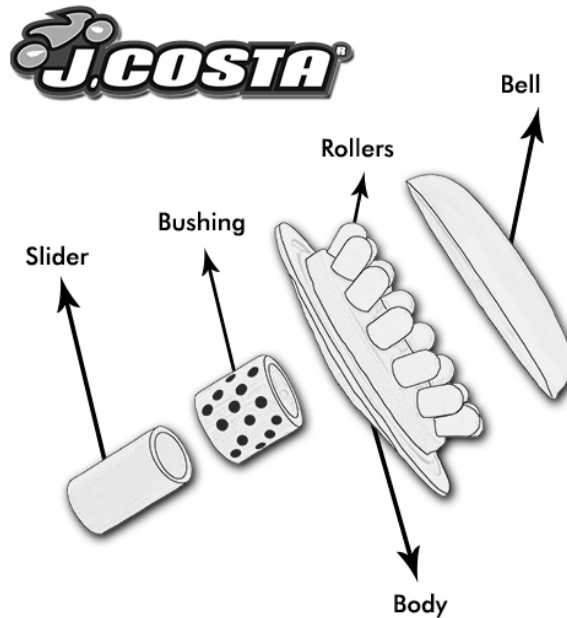
J.Costa variators can be personalized as you want. J.Costa has available rollers with a high and low weight, if you change the weight, you will obtain  $\pm 200$ rpm. It is mandatory to use a torque wrench and apply 16kg, as it's recommended by the manufacturer of this motorcycle.



# MAINTENANCE



## THE VARIATOR



## MAINTENANCE

It's very important that the variator has a correct maintenance.

The body of the variator, if the mounting and the maintenance is properly done, it has 2 years warranty. The rest of the components (slider, bushing, bell and weights) are consumables, so they should be replaced at the end of their life.

In order to avoid technical problems, we recommend doing the mounting on an authorized mechanical store in order to assure a correct mounting.

We also recommend that in every time you do the oil check, check the variator in order to see the status of the weights, bushings, sliders and the belt.

It is necessary to change the weights when you feel that the engine is going at high RPM and the scooter is not moving accordingly.

If there's movement between the slider and bushing, more than 0,2mm, the bushings needs to be replaced in order to achieve again the full performance of the variator.

Depending on the type of riding, and the characteristics of the rider, (weight/tall) the consumables could affect the life expectancy.

## IMPORTANT

When you start using the J.Costa variator you need to know that the weights needs a running-in time (between 200-300km) during this time they could have a little worn. Is totally normal and necessary.

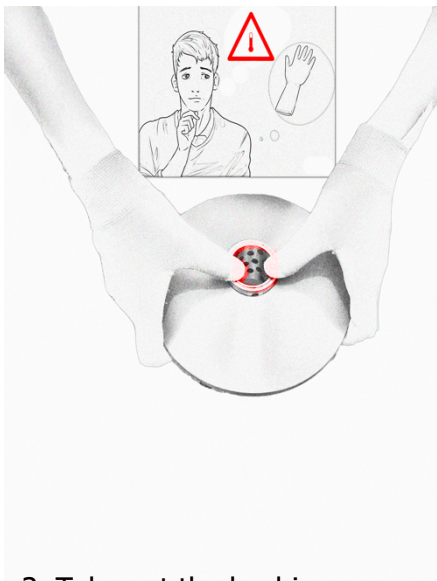
## HOW TO PROCEED?



1. To warm the body of variator.



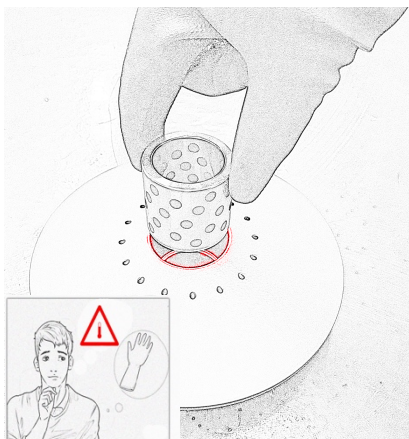
2. Check the temperature of variator body, approximately 160°C



3. Take out the bushing



4. Again, to warm the body, same than step 1.



5. Once, it is warm, put in the new bushing.



6. Let cool

## WARRANTY

Each J.COSTA product sold is conceived, designed and developed at the factory with the precise aim of satisfying the needs of the most demanding motorcyclists who wish to race tune their vehicle. High-tech production, stringent testing and quality control all ensure a very low defective product rate, but only if the installation and the maintenance have been done.

Should our product present defects, contact our country distributor. They will manage the best way to solve the problem. But first of all you should check the variator by a professional and fill up the warranty form or contact [info@itscooter.es](mailto:info@itscooter.es) and we will send you the form.

Once the mechanic or the dealer has contacted J.Costa, we will analyze it and if it's necessary you will need to send to our facilities. The distributor will take care of it, but always on pre-paid shipping.

You can always register on the "Warranty" section on the web page ( [www.jcosta.com](http://www.jcosta.com) ) and fill up the form with all the data of your scooter and your variator. In order to make it sure that the variator has been mounted properly, it should be marked by the mechanical that did the mounting.

- Goods not purchased from our sales outlets cannot be returned to
- Warranty approval will not be granted for any products that have been tampered with
- The warranty becomes void if parts manufactured by us which we deem defective due to production errors or other circumstances are replaced, and does not cover any damage to the vehicle or to property or persons
- We decline all responsibility for improper use of our products.

## LE PLAISIR DE L'INNOVATION

J.Costa a toujours choisi le chemin de l'innovation. Innovation et Technologie sont nos motivations quotidiennes. Être, n'est pas une motivation suffisante, l'important c'est de lutter, être en concurrence et travailler pour être le numéro 1. Avec J. Costa vous serez le N° 1 en Performances, avec J. Costa vous aurez tout le contrôle dans la poignée d'accélération, une souplesse de fonctionnement incroyable, accélérations foudroyantes, meilleures moyennes, plus grande rapidité pour atteindre la vitesse de pointe et des récupérations jamais imaginées. Avec J. Costa vous serez le N° 1 en technologie; avec J. Costa vous aurez la technologie exclusive et brevetée du variateur transversal (R), variateur fabriqué en CNC avec une tolérance +/- 0,002 mm, la technologie exclusive et brevetée de la douille centrale avec incrustations de graphite pour lubrifier à sec, l'exclusive technologie du traitement antifriction du boulon, la technologie exclusive des masses avec une composition haute résistance pour un meilleur glissement et durabilité. Dans certains cas, le variateur comporte un traitement céramique de l'aluminium afin de pouvoir le garantir pour plus de kilomètres

## MONTAGE DU VARIATEUR

1



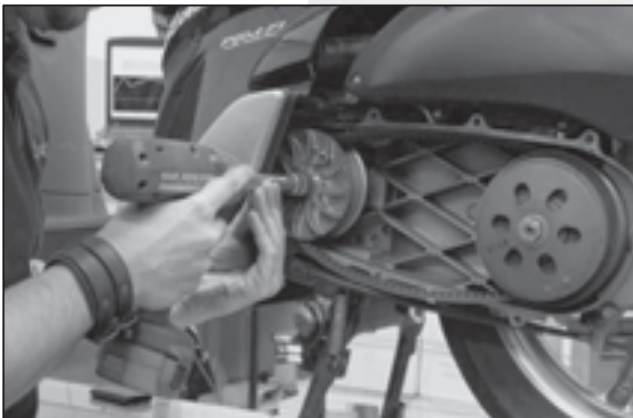
Avant le montage du variateur, il faut retirer le couvercle qui couvre le système de transmission automatique.

2



Une fois le couvercle retiré, procéder à réduire la pression sur la poulie arrière pour que la courroie reste détendue.

3



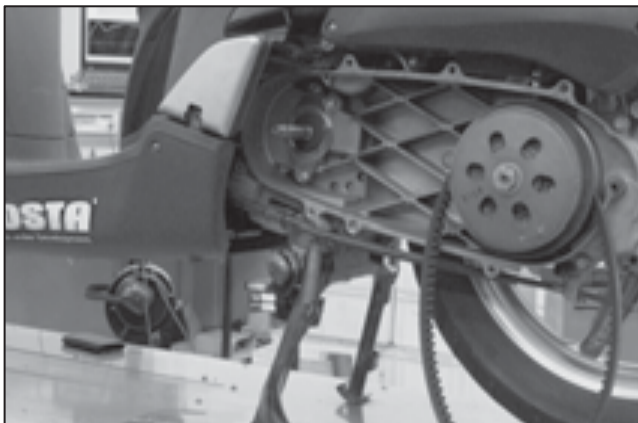
Dévissez la femelle du vilebrequin.

4



Démonter la poulie fixe.

5



Retirer le variateur qui est monté. Une fois enlevé, il faut bien nettoyer tous les restes de graisse, huile et poussière de la transmission primaire, du col du vilebrequin et du boulon. Le boulon est lubrifié par les pièces de graphite montées dans la douille centrale du variateur J. Costa. Si la graisse n'est pas éliminée, celle-ci formera avec le graphite une pâte qui peut bloquer le mouvement du boulon sur la douille (grippage). Dans ce cas, il faut bien nettoyer le tout avec du dissolvant et le monter de nouveau.

6



Contrôler que le kit soit complet, qu'aucune pièce ne manque avant de le monter. Si dans le kit il y a un boulon, celui-ci doit substituer celui qui existe d'origine. Si ce n'est pas le cas, il faut monter l'original (contrôler que réellement il s'agisse de l'original et non pas d'un autre fournisseur). Contrôler que les dimensions du boulon soient les mêmes que celles de l'original.

7



Placer le boulon sur la douille.

8



Placer le variateur sur le col du vilebrequin. Respecter toujours la position des possibles rondelles du variateur d'origine. J.Costa conseille de substituer la courroie existante par une nouvelle courroie J.Costa renforcée, lors du changement du variateur.



9



Avant de monter la poulie fixe, contrôler que la courroie soit détendue. Placer la poulie fixe et la femelle, en respectant toujours la position des possibles rondelles du variateur d'origine.

10



Avant de serrer la femelle, contrôler que la courroie reste détendue.

11



Avant de serrer la femelle placer l'outil pour le blocage de la poulie fixe.

12



Régler la clé dynamométrique à la pression du collier de serrage recommandé par le fabricant du moteur. Voir la liste à la fin du manuel.

13




Serrer la femelle avec la clé dynamométrique en tenant la poulie fixe avec l'outil spécial.

14



Replacer le couvercle qui couvre et protège le système de transmission automatique. Le variateur est prêt à être utilisé.

 En utilisant le variateur J.Costa les masses ont besoin d'une période d'adaptation (entre 200-300km). Pendant cette période, elles peuvent expérimenter une certaine usure. (Cette usure est absolument normale et nécessaire).

## **RECOMMANDATIONS**

**1** Etant donné l'évolution constante des moteurs des véhicules, il se peut que les produits J. Costa ne soient pas toujours compatibles.

**2** Utiliser toujours la poulie arrière, le ressort et l'embrayage d'origine. J. Costa réalise toujours ses contrôles et mises au point en travaillant avec le système de transmission original, ce qui garantit toujours les performances si rien n'est modifié sur la transmission. D'autre part, ce système de transmission automatique fonctionne avec douceur, assure une plus grande durée de ses composants puisqu'ils souffrent beaucoup moins. Pour un fonctionnement correct du variateur, il est nécessaire de démonter complètement la poulie arrière, la graisser en suivant les instructions du fabricant et substituer les joints en mauvais état.

**3** Pour une réponse optimale du variateur, la relation de compression du moteur doit se trouver entre les valeurs recommandées par le fabricant et contrôler que le filtre d'air soit propre.

**4** En utilisant le variateur J.Costa, les masses ont besoin d'une période d'adaptation, pendant laquelle les masses doivent souffrir une petite usure. Cette usure est absolument normale et nécessaire.

Il est nécessaire de changer les masses lorsque l'utilisateur sent que le moteur tourne à haut régime mais sans pousser.

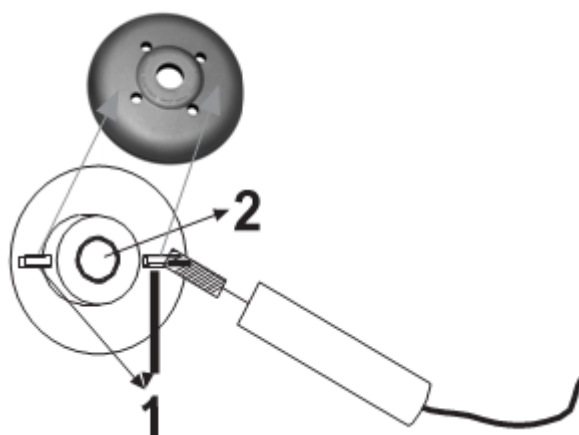
# SPÉCIFICATIONS IMPORTANTES

## SPÉCIFICATIONS IMPORTANTES SELON LE MODÈLE

**MOTEUR PIAGGIO 50 :** Avant de monter le variateur J. Costa, il faut enlever la rondelle qui se trouve sur le col du vilebrequin et monter celle du variateur J.Costa.

**MOTEUR PIAGGIO 125/150 :** Pour le montage du variateur J.Costa il est recommandé de monter la courroie J.Costa renforcée.

Dans certains modèles il faut réaliser une petite modification dans le carter du moteur comme indiqué sur le dessin. Il faut éliminer les saillants signalés avec le N°1 qui se trouvent à droite et à gauche du vilebrequin N°2 pour permettre que la cloche entre jusqu'au fond du col du vilebrequin.



**KYMCO SUPERDINK 125 :** il faut changer la bague chaque 5.000 à 6.000kms.

**MOTOR HONDA 125/150 :** Pour le bon fonctionnement du variateur J.Costa, il est recommandé de monter courroie renforcée.

**HONDA SH 300 :** Ce variateur monter une rondelle originale. Avant de la monter, placer la cloche sur le col du vilebrequin, la serrer contre lui, la faire tourner sans baisser la pression et contrôler s'il existe un frottement. Dans l'affirmatif, enlever la cloche, placer la rondelle sur le vilebrequin et monter le variateur comme indiqué au point 8 des instructions. S'il n'y a pas de frottement, la rondelle n'est pas nécessaire.

**BURGMAN 125/150/200 :** Ce variateur porte une rondelle qui sert à éviter que la cloche touche les saillants du carter. Avant de la monter, placer la cloche sur le col du vilebrequin, la serrer contre lui, la faire tourner sans baisser la pression et contrôler s'il existe un frottement. Dans l'affirmatif, enlever la cloche, placer la rondelle sur le col du vilebrequin et monter le variateur comme indiqué au point 8 des instructions. S'il n'y a pas de frottement, la rondelle n'est pas nécessaire.

**KYMCO SUPERDINK 300 :** Avant de monter le variateur J.Costa, enlever la rondelle du vilebrequin ref. 90403

**KYMCO 250/300 :** Ce variateur porte une rondelle qui sert à éviter que la cloche touche les rebords du carter. Avant de la placer, mettre la cloche sur le col du vilebrequin, serrer contre celui-ci, la faire tourner sans baisser la pression et contrôler si elle frotte. Dans l'affirmatif, enlever la cloche, placer la rondelle sur le col du vilebrequin et monter le variateur comme indiqué au point 8 des instructions. S'il n'y a pas de frottement la rondelle n'est pas nécessaire.

**MOTEUR GY6 125/150** : Avant de monter le variateur J.Costa, il faut placer sur le col du vilebrequin la rondelle qui va avec le variateur.

**XINLING 250 (JC8018)** : Avec ce variateur il y a une femelle qui doit substituer celle d'origine.

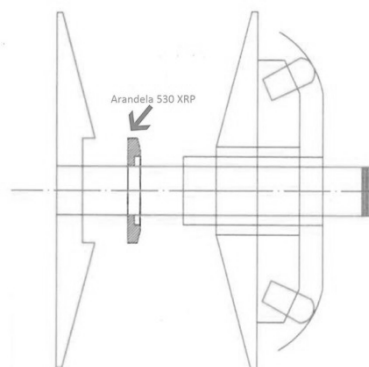
**GILERA GP800** : Ce kit monter une rondelle, qui sert au variateur pour avoir un bon emballage. A début il faut mettre la rondelle sur le vilebrequin et tout de suite mettre tout le kit du variateur, serre a 27,8 kg et ne mettre rien de graisse. C'est essentiel mettre cette rondelle par le correcte fonctionnement du variateur.

**YAMAHA N-MAX 125** : Ce variateur monter une rondelle originale. Avant de la monter, placer la cloche sur le col du vilebrequin, la serrer contre lui, la faire tourner sans baisser la pression et contrôler s'il existe un frottement. Dans l'affirmatif, enlever la cloche, placer la rondelle sur le vilebrequin et monter le variateur comme indiqué au point 8 des instructions. S'il n'y a pas de frottement, la rondelle n'est pas nécessaire.

**YAMAHA TMAX 500** : À différence du reste des Scooters le variateur est situé sur le côté droit de la moto. Une fois le plastique enlevé, il faut retirer toutes les vis du couvercle en aluminium qui couvre les poulies de transmission. Dans la partie inférieure droite, il y a une petite rainure qui permet de faire levier pour pouvoir enlever le couvercle. Alors il nous reste la poulie arrière et le variateur avec la poulie fixe. Desserrer la femelle du vilebrequin, l'enlever en même temps que la douille qui reste. Utiliser une des vis du couvercle en M8 pour la placer dans un des deux trous filetés de la poulie arrière pour la laisser libre et ainsi pouvoir laisser la courroie sans tension. Enlever le variateur d'origine et installer notre variateur J.Costa.

Une fois le variateur installé, il faut bien centrer la cloche et placer la femelle. Avec l'outil de Yamaha bloquer la cloche et avec la clé dynamométrique serrer la femelle à 16 kgr. (160Nm). Desserrer la vis de la poulie arrière, pour récupérer la tension de la courroie. Après quoi, monter le couvercle avec toutes ses vis.

**YAMAHA TMAX 530** : Le variateurs PRO, PRORACER et XRP, c'est un KIT composé par le variateur complet, une rondelle (grande) qualité. Pour cela, il est nécessaire de placer la rondelle d'une manière spécifique comme nous montrons dans l'image suivante



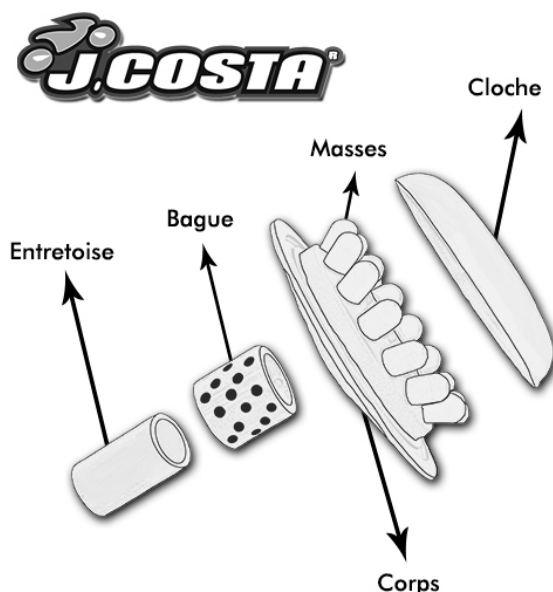
Pour le montage correct l'utilisation de clef dynamométrique est nécessaire en serrant le variateur aux 16 kgs (160Nm) tel et comme l'indique le fabricant.



# ENTRETAIN



## LE VARIATEUR



### ENTRETIEN

Il est absolument nécessaire que le variateur soit entretenu correctement.

Le corps du variateur, monté dans un atelier officiel J.Costa et avec un entretien correct, a une garantie de deux ans, les autres éléments du variateur, c'est-à-dire le boulon, la douille, la cloche et les masses, sont considérés consommables et doivent être substitués à la fin de leur vie.

Pour éviter les pannes, nous recommandons de monter toujours le variateur dans un atelier autorisé pour pouvoir garantir un montage correct.

Nous conseillons à chaque changement d'huile, de réviser aussi le variateur pour vérifier les masses, la douille, le boulon, ainsi que la courroie.

Changer les masses est nécessaire lorsqu'on sent que le moteur tourne à haut régime mais sans pousser.

Si le jeu entre le boulon et la douille centrale est supérieur à 0,2 mm, il faut substituer la douille pour un fonctionnement parfait du variateur.

En fonction du genre de conduite et des caractéristiques physiques (Poid), la durée des consommables peut être différente.

### IMPORTANT:

En utilisant le variateur J.Costa, les masses ont besoin d'une période d'adaptation, pendant laquelle les masses doivent souffrir une petite usure. Cette usure est absolument normale et nécessaire.

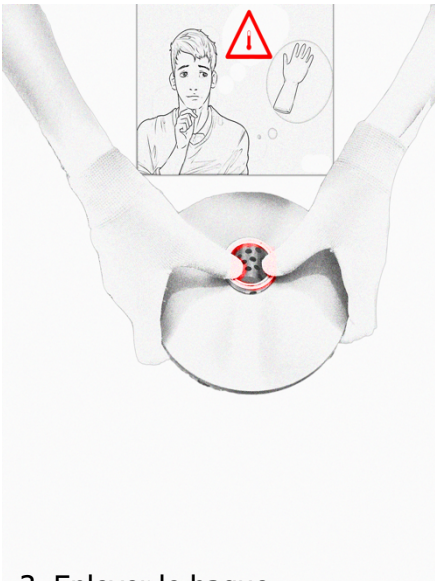
# COMMENT PROCÉDER?



2. Chauffez le corps du variateur



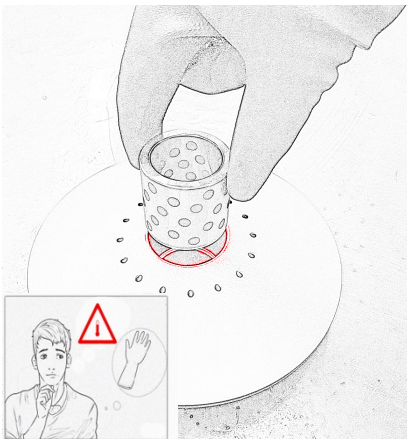
2. Vérifier la température du corps de variateur êtes autour de 160C°



3. Enlever le bague



4. Réchauffer, comme à l'étape 1



5. Une fois qu'il est chaud, insérez le bague nouveau



6. Laisser refroidir

## **GARANTIE**

Tous et chacun des produits J. Costa sont pensés, dessinés et conçus pour satisfaire les attentes des motards les plus exigeants, qui veulent donner une personnalisation technique à leur véhicule. Le haut niveau technique de la production, la sévérité des essais et le contrôle de qualité, sont la garantie d'une longue durée de nos produits, tant que le variateur est entretenu correctement.

Si notre produit présente un défaut de fonctionnement, il est nécessaire que le variateur soit révisé par un professionnel et dans tous les cas, il faut remplir la feuille de garantie ou prendre contact avec [info@itscooter.es](mailto:info@itscooter.es) pour recevoir la feuille de garantie. Une fois que le professionnel nous nous, J.Costa réalisera la demande de garantie et si c'est nécessaire l'envoi du produit à nos installations, au point de vente où le variateur a été acheté et s'occupera de l'envoi à ses frais.

Vous pouvez aussi vous enregistrer dans le chapitre « garantie » de notre page web ([www.jcosta.com](http://www.jcosta.com)). Pour que la garantie soit effective, il faut remplir le formulaire spécifique qui se trouve dans un livre à part avec les données de la moto et le type de produit monté. Pour avoir une plus grande sécurité du montage correct du variateur, il devrait être scellé par l'atelier.

Nous n'acceptons pas le retour de la marchandise ne provenant pas de nos points de vente.

La garantie n'est pas reconnue pour les produits modifiés.

La garantie est limitée à la substitution des parties de notre production que nous considérons défectueuses à cause d'erreurs de procédé ou autres et ne couvre pas les possibles dégâts soufferts par le produit, les objets ou les personnes.

Nous refusons toute responsabilité due à un mauvais usage de nos produits.



## PAR DE APRIETE/ TIGHTENING TORQUE/COUPLE DE SERRAGE

Minarelli 50cc .....	3,3kgr/33Nm
Minarelli 50cc 4T.....	3,3Kgr/33Nm
Piaggio 50cc .....	3,5Kgr/35Nm
Piaggio 50cc 4T .....	3,5Kgr/35Nm
Minarelli 100cc .....	4,5Kgr/45Nm
Daelim 125cc .....	6Kgr/60Nm
Yamaha 125cc .....	6Kgr/60Nm
Yamaha Majesty 150 .....	6Kgr/60Nm
Yamaha Majesty 180 .....	6Kgr/60Nm
Yamaha Majesty 400 .....	8,3Kgr/83Nm
Yamaha T-MAX 500/530 .....	16Kgr/160Nm
Yamaha 300 .....	8Kgr/80Nm
X MAX 300 .....	12Kgr/120Nm
Yamaha 250 .....	8Kgr/80Nm
Yamaha Grizzly 600/700 .....	17Kgr/170Nm
Kymco 125 .....	6kgr/60Nm
Kymco 150 .....	6kgr/60Nm
Kymco 250/300 .....	9,3Kgr/93Nm
Kymco 250/300 (QUAD) .....	10Kgr/100Nm
Kymco 500 .....	13,8Kgr/138Nm
Kymco AK550 .....	15Kgr/150Nm
Piaggio 125 (motor leader) .....	7,5Kgr/75Nm
Piaggio 150 (motor leader) .....	7,5Kgr/75Nm
Piaggio 200(motor leader) .....	7,5Kgr/75Nm
Piaggio250/300 (motor quasar) .....	8,3Kgr/83Nm
Piaggio 400/500(motor master) .....	16Kgr/160Nm
Piaggio 800 .....	27,8Kgr/278Nm
Suzuki 125 .....	9Kgr/90Nm
Suzuki 150 .....	9Kgr/90Nm
Suzuki 200 .....	9Kgr/90Nm
Suzuki 250 .....	9,5Kgr/ 95Nm
Suzuki 400 .....	10,5Kgr/105Nm
Suzuki 400 K7-K11 .....	10,5Kgr/105Nm
Honda 125 .....	6Kgr/60Nm
Honda 150 .....	6Kgr/60Nm
Honda 250 .....	7,9Kgr/79Nm
Honda 300 .....	8,5Kgr/85Nm
Honda 400 .....	10,3Kgr/103Nm
Honda 600 .....	10,3Kgr/103Nm
CF MOTO 125 .....	6Kgr/ 60Nm
CF MOTO 150 .....	6Kgr/60Nm
SYM 125/150 (EURO) .....	6Kgr/60Nm
SYM GTS 125 .....	6Kgr/60Nm
SYM GTS 250 .....	6Kgr/60Nm
SYM GTS 300 .....	9,3Kgr/93Nm
Keeway 125 .....	6Kgr/60Nm
GY6 125 .....	6Kgr/60Nm
BMW 600/650 .....	16Kgr/16N

Datos Oficiales fabricantes vehículo/ Official recommended by Scooter manufacturers/ Selon les données des fabricants des Scooters



**JCOSTA<sup>®</sup>**

MANUFACTURED BY:



[www.jcosta.com](http://www.jcosta.com)

[info@itscooter.es](mailto:info@itscooter.es)