

www.motorparts.it



9929650 GRUPPO TERMICO Ø 52,4 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (dal '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929450 GRUPPO TERMICO Ø 58 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (dal '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929950 GRUPPO TERMICO Ø 58 HONDA 150

HONDA: @[NES], Dylan [SES], Pantheon [FES] inject., PS inject. euro 3, SH / SH Scoopy, SH I (KF08E) euro 3 (dal '09), SH I inject., S-Wing (KF08E) euro 3  
KEEWAY: Outlook (QJ158MJ)

Egregio Signore,

La ringraziamo per aver scelto uno dei tanti articoli che la TOP PERFORMANCES ha progettato e realizzato per ottimizzare il funzionamento del vostro veicolo.

Il cilindro è realizzato in alluminio ad alto tenore di silicio; il particolare trattamento termico ed il riporto sulla canna garantiscono un'elevata affidabilità. Le lavorazioni sono effettuate su moderne macchine utensili che permettono accoppiamenti cilindro/pistone ridottissimi. Il pistone è stato progettato privilegiando la leggerezza, è realizzato in alluminio ad alto tenore di silicio. Per garantire affidabilità sono previste nervature d'irrigidimento studiate in modo da favorire lo scambio termico. Il pistone è corredato di un primo segmento in acciaio nitruato e cromato, di un secondo segmento in ghisa speciale e di un raschiaolio composto da tre parti in acciaio speciale legato e cromato.

#### CARATTERISTICHE TECNICHE 9929650

Alesaggio	52,4 mm
Corsa	57,8 mm
Cilindrata	124,6 cm <sup>3</sup>
Rapporto di Compressione	11,5:1

#### CARATTERISTICHE TECNICHE 9929450 E 9929950

Alesaggio	58 mm
Corsa	57,8 mm
Cilindrata	152,7 cm <sup>3</sup>
Rapporto di Compressione	13,5:1

### SMONTAGGIO DEL MOTORE

- Posizionare il motore su un banco di lavoro procedendo come segue:
  - Pulire accuratamente la zona interessata all'intervento.
  - Scollegare i cavi della batteria, rimuovere il vano sotto sella.
  - Rimuovere la scatola filtro aria.
  - Scollegare dal motore i cablaggi dell'impianto elettrico.
  - Smontare il gruppo collettore/corpo farfallato dalla testata del motore lasciandolo collegato al telaio.
  - Smontare il collettore ed il silenziatore di scarico.
  - Svincolare dal motore la pinza freno posteriore.
  - Scaricare il liquido del circuito di raffreddamento.
  - Scollegare tutti i manicotti di ingresso ed uscita del liquido di raffreddamento dal motore.
  - Togliere le viti e i bulloni che fissano il motore al telaio.
- Rimuovere il gruppo termico originale procedendo come segue:
  - Rimuovere il coperchio punterie (n° 2 viti M6) (Fig. 1).



Fig. 1

- Rimuovere coperchio di accesso al dado della puleggia motrice sul coperchio variatore.

- Portare il motore al punto morto superiore nella fase di compressione, allineando il riferimento presente sulla ruota dentata dell'albero a camme (Fig. 2) con il piano di appoggio del coperchio valvole sulla testa, ed allineando il contrassegno "I" sul rotore del generatore con il riferimento stazionario presente sul coperchio del volano (Fig. 3).

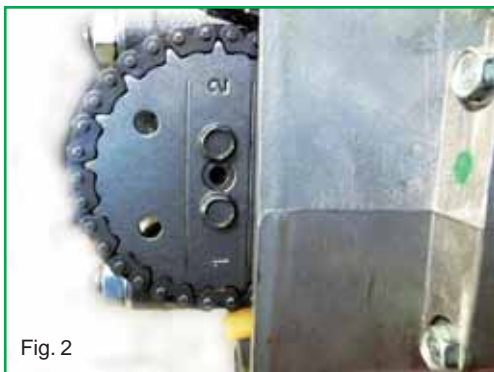


Fig. 2

Ricerca la posizione corretta ruotando l'albero motore in senso antiorario servendosi del dado della puleggia primaria del variatore.

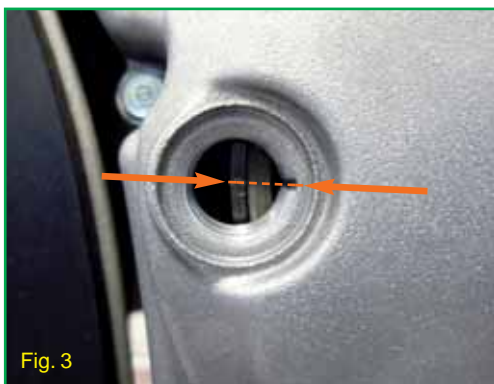


Fig. 3

- Rimuovere le due viti M5 della ruota dentata dell'albero a camme tenendo fermo il dado del variatore.
- Togliere il cappuccio a vite del tendicatena e avvitare la vite fino al bloccaggio (Fig. 4).



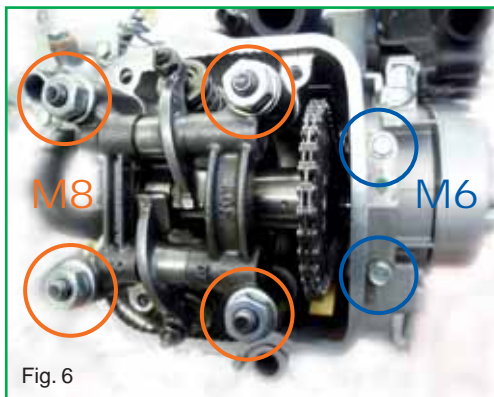
Fig. 4

- Rimuovere il tendicatena e la corona dentata sull'albero a camme. Per non far cadere la catena di distribuzione nel basamento fissarla con un filo di ferro.
- Rimuovere la valvola aria secondaria ed il gruppo termostato acqua (Fig. 5).



Fig. 5

- Togliere le due viti M6 (Fig. 6) che fissano la testa al basamento.



- Allentare i quattro dadi M8 (Fig. 6) di ½ giro.
- Rimuovere i 4 dadi, il supporto dell'albero a camme, i grani di centraggio.
- Sfilare la testa ed il cilindro dal carter motore.
- Rimuovere l'anello di fermo del pistone, sfilare lo spinotto e togliere il pistone dalla biella.
- Per evitare l'entrata di sporcizia o materiale estraneo proteggere il basamento con uno straccio pulito.

## MONTAGGIO

Pulire accuratamente la base di appoggio del cilindro sul carter motore da eventuali residui della guarnizione precedente. Lavare e sgrassare il cilindro TOP quindi controllare che il colletto del cilindro entri liberamente nel foro del carter inserendolo fino a battuta. In caso vi fossero zone di contatto si consiglia di asportarle avendo cura di non fare entrare i trucioli nel carter motore.

### • Preparazione della Testa

- Eliminare i depositi carboniosi e i residui di guarnizione dal piano testa e dalla camera di combustione.

- Effettuare una prova di tenuta delle valvole inserendo nei condotti di aspirazione e di scarico del solvente pulito verificando che non ci siano perdite.

Qualora si verificano perdite di liquido tra valvole e sedi valvole smontare le valvole e controllare il gioco fra steli e guide oppure che le valvole non siano piegate od usurate.

Sostituire i particolari non idonei e rimuovere i depositi carboniosi, quindi procedere alla lappatura delle valvole mediante apposita pasta abrasiva. Lavare accuratamente la testa e tutti i particolari, rimontarli e procedere nuovamente alla prova di tenuta delle valvole.

Qualora fosse necessario, fare eseguire la spianatura della testa presso un'officina specializzata. In alternativa posizionare su di un piano di riscontro un foglio umido di carta vetrata (grana 1000) e spianarvi la testa con un movimento ad otto.

### • Montaggio dei segmenti

- Pulire accuratamente il nuovo pistone, le fasce elastiche e gli anellini di fermo spinotto.
- Montare nel pistone uno dei due anelli di arresto dello spinotto, facendo attenzione a non snervarlo durante l'inserimento, controllare che sia inserito correttamente nella propria sede.
- Inserire l'espansore del segmento raschiaolio nella apposita cava sul pistone, inserire l'elemento raschiaolio inferiore e successivamente l'elemento raschiaolio superiore completando il montaggio del raschiaolio (Fig. 7 - Part. 1).
- Montare il secondo segmento con la stampigliatura N rivolta verso la parte superiore del pistone come indicato in Fig. 7 - Part. 2.
- Inserire il primo segmento di compressione con la stampigliatura N rivolta verso la parte superiore del pistone come indicato in Fig. 7 - Part 3.
- Posizionare le aperture dei tagli delle fasce elastiche come indicato in Fig. 7.

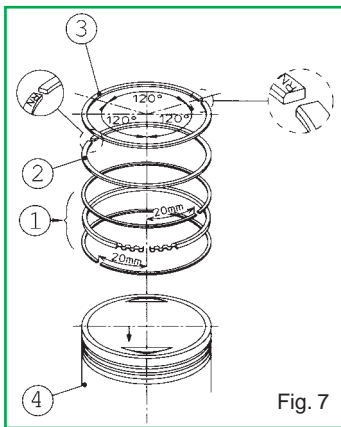


Fig. 7

- **Montaggio del Gruppo Termico**

**ATTENZIONE: verificare che l'apertura del carter sia protetta dallo straccio per evitare che il fermo possa accidentalmente cadervi dentro.**

- Lubrificare con olio motore lo spinotto del pistone e il piede di biella.
- Posizionare il pistone sulla biella e inserire il nuovo spinotto. Accertarsi che la freccia punzonata sul cielo del pistone sia rivolta dal lato scarico (Fig. 7 - Part 4).
- Inserire il secondo anello di fermo spinotto controllando che sia posizionato correttamente nella propria sede.
- Montare la guarnizione di base sul carter motore quindi i due grani di centraggio.
- Ricontrollare che le aperture dei tagli delle fasce elastiche siano posizionate come indicato in Fig. 7.
- Lubrificare il pistone, le fasce elastiche ed il cilindro.
- Inserire il nuovo cilindro TOP comprimendo con una mano i segmenti o servendosi di una fascia o di una pinza stringi-segmenti facendo passare la catena di distribuzione attraverso l'apposito incavo del cilindro, poi portare a battuta sul carter il cilindro stesso.
- Montare il pattino guida catena alloggiandolo correttamente nella propria sede.
- Montare la nuova guarnizione di testa ed i due grani di centraggio.
- Posizionare la testata sul cilindro, servendosi di un filo di ferro far passare la catena di distribuzione dall'apposito incavo della testata. Inserire i grani di centraggio quindi il supporto albero a camme.
- Oliare leggermente le filettature dei quattro dadi (M8) con olio motore.
- Serrare i quattro dadi (M8) della testa con procedura a croce e con coppia di serraggio di 27 Nm.
- Serrare le due viti (M6) laterali della testa al basamento con coppia di serraggio di 10 Nm.
- Posizionare l'albero motore al punto morto superiore allineando il contrassegno "1" sul rotore del generatore con il riferimento stazionario presente sul coperchio del volano (Fig. 3).
- Montare la catena di distribuzione sulla corona dentata.
- inserire la corona dentata sull'albero a camme allineando il riferimento presente sulla stessa (Fig. 2) al piano di appoggio del coperchio valvole sulla testa.
- Ricontrollare gli allineamenti dei riferimenti di fase di albero motore e camma.



- Se l'allineamento non è corretto ripetere l'operazione.

### **Un errata messa in fase danneggerebbe gravemente il motore**

- Montare e serrare le due viti M5 di fissaggio dell'albero a camme tenendo fermo il dado del rotore con una chiave. Coppia di serraggio di 9 Nm.
- Rimuovere il filo di ferro dalla catena di distribuzione.

#### • **Montaggio del tendicatena**

- Inserire un giravite nel foro e ruotare la vite in senso orario fino al bloccaggio (Fig. 4).
- Montare il tendicatena sul cilindro. **Utilizzare la guarnizione nuova in dotazione.**
- Sbloccare la vite del tendicatena ruotandola in senso antiorario, assicurarsi che sia allentata, quindi montare il cappuccio a vite.
- Fare ruotare l'albero motore per diversi giri quindi riportare il motore al punto morto superiore nella fase di compressione e verificare il corretto allineamento dell'albero a camme e del rotore. Se non è corretto riprocedere all'allineamento.

#### • **Correzione gioco valvole**

Con il motore al punto morto superiore in fase di compressione (tutte le tacche allineate) controllare ed eventualmente ripristinare il corretto gioco valvole agendo sulle viti di registro dei bilancieri procedendo come segue:

- Inserire uno spessimetro tra vite e punta della valvola. Verificare i seguenti parametri:

Coppia di serraggio dei controdadi delle viti di registro	7 Nm
Gioco valvola Aspirazione	0,14 ↔ 0,18 mm
Gioco valvola Scarico	0,23 ↔ 0,27 mm

- Rimontare il coperchio valvole (Fig. 1).

- Rimontare la candela ripristinando la distanza tra gli elettrodi (0,8 ↔ 0,9 mm ) oppure sostituirla con una tipo NGK CR9EH9 o equivalente. Coppia di serraggio 12 Nm.
- È consigliata la sostituzione dell'olio motore.
- Rimontare il motore sul veicolo invertendo l'ordine di smontaggio.

- Circuito di raffreddamento, collegare i manicotti flessibili del circuito di raffreddamento al motore e procedere al riempimento come di seguito indicato:
  - Versare nel vaso di espansione una quantità di liquido di raffreddamento sufficiente a raggiungere il livello indicato con “Max”.
  - Riempire il radiatore di liquido refrigerante tramite il tappo a pressione come indicato nel manuale di uso e manutenzione del veicolo, quindi allentare la vite (Fig. 8) e far uscire tutta l’aria presente dal circuito di raffreddamento e richiuderla. Ripetere le operazioni di riempimento radiatore e disaerazione circuito fino a che non sia uscita tutta l’aria presente.



Fig. 8

- **Avviamento del motore**
  - Avviare il motore con il veicolo sul cavalletto e portare il liquido di raffreddamento alla temperatura di esercizio.
  - Spegner il motore, effettuare un ulteriore spurgo allentando il bullone (Fig. 8).
  - Verificare ed eventualmente ripristinare i livelli del liquido nel radiatore e nel vaso di espansione.

## NOTE IMPORTANTI

- Verificare periodicamente il livello del lubrificante e sostituirlo se necessario.
- Verificare periodicamente il livello del fluido di raffreddamento.
- Prima di sfruttare il motore al massimo delle proprie potenzialità attendere che raggiunga la temperatura di esercizio.
- Le guarnizioni di base e di testa non sono riutilizzabili, ogni volta che si smonta il cilindro deve essere rimontato utilizzando guarnizioni nuove.

## RODAGGIO

La fase di rodaggio è molto importante perché consente a tutte le nuove parti di adattarsi fra loro gradualmente. Non rispettare tale fase può causare danni o deformazioni anomale che porterebbero ad una perdita di potenza o ad un facile grippaggio. Consigliamo, quindi, di non usare il veicolo al massimo delle prestazioni per i primi 500 km.

## RICAMBI PER 9929650

Codice	Descrizione
9929680	Pistone completo Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929720	Serie segmenti Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929750	Serie guarnizioni GT Ø 52,4 Honda SH 125cc.

## RICAMBI PER 9929450 E 9929950

Codice	Descrizione
9929520	Pistone completo Ø 58 Honda SH 125cc.
9929560	Serie segmenti Ø 58 Honda SH 125cc.
9929630	Serie guarnizioni GT Ø 58 Honda SH 125cc.

## GARANZIA

La garanzia si limita alla sostituzione delle parti riconosciute difettose da Motorparts S.r.l.. Per nessun motivo si deve montare un prodotto di nostra fabbricazione su veicoli ove non è indicata la compatibilità.

La garanzia non viene riconosciuta nei seguenti casi:

- a) modifica o manomissione del prodotto;
- b) montaggio o utilizzo non corretti;
- c) sostituzione di alcune parti del kit con altre non Top Performances;
- d) utilizzo in condizioni anomale del prodotto.

Immagini, dati e indicazioni tecniche contenuti in questo manuale non sono impegnative. La Motorparts S.r.l. si riserva di apportare, per aggiornamenti o migliorie, qualsiasi tipo di variazione anche senza preavviso.

## CONSIGLI

Per il miglior rendimento del motore, Vi consigliamo di usare lubrificanti di qualità.

- Stoccare l'olio motore usato in un contenitore dotato di tappo di chiusura. Non miscelare l'olio usato con altre sostanze come fluidi antigelo o di trasmissione.
- Tenere lontano dalla portata dei bambini e da fonti di calore.
- Portare l'olio usato presso un centro di smaltimento: la maggior parte delle stazioni di servizio, officine di riparazione e lubrificazione rapida ritirano gratuitamente gli oli esausti.
- Si consiglia l'utilizzo di guanti resistenti agli idrocarburi.

Per ulteriori dettagli e altre informazioni  
potete consultare il nostro sito  
[www.motorparts.it](http://www.motorparts.it)



9929650 THERMAL UNIT Ø 52,4 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (from '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929450 THERMAL UNIT Ø 58 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (from '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929950 THERMAL UNIT Ø 58 HONDA 150

HONDA: @[NES], Dylan [SES], Pantheon [FES] inject., PS inject. euro 3, SH / SH Scoopy, SH I (KF08E) euro 3 (from '09), SH I inject., S-Wing (KF08E) euro 3  
KEEWAY: Outlook (QJ158MJ)

Dear Sir,

We thank you for having chosen one of the many items that TOP PERFORMANCES has designed and made to optimise the operation of your vehicle.

The cylinder is made of aluminium silicon alloy, and the particular heat treatment and coating on the barrel are highly reliable. The work is carried out on modern machine tools that allow highly reduced cylinder/piston couplings.

The piston has been designed aiming at lightweight and made of aluminium silicon alloy. To ensure reliability, stiffening ribs designed to improve heat exchange are provided. The piston is equipped with a first piston ring of nitrided steel and chrome, a second special cast iron piston ring and a three-part scraper made of special alloy steel and chrome.

#### TECHNICAL FEATURES 9929650

Bore	52,4 mm
Stroke	57,8 mm
Displacement	124,6 cm <sup>3</sup>
Compression Ratio	11,5:1

#### TECHNICAL FEATURES 9929450 AND 9929950

Bore	58 mm
Stroke	57,8 mm
Displacement	152,7 cm <sup>3</sup>
Compression Ratio	13,5:1

## ASSEMBLY INSTRUCTIONS

### ENGINE DISASSEMBLY

- Place the engine on a workbench as follows:
  - Thoroughly clean the intervention area.
  - Disconnect the battery cables, remove the under seat compartment.
  - Remove the air filter housing.
  - Disconnect the electrical wiring from the engine.
  - Disassemble the manifold / throttle body unit from the engine head, leaving it connected to the frame.
  - Remove the exhaust manifold and the silencer.
  - Release the rear brake calliper from the engine.
  - Drain the liquid from the cooling circuit.
  - Disconnect all engine coolant inlet and outlet couplings.
  - Remove the screws and bolts holding the engine to the frame.
- Remove the original thermal unit as follows:
  - Remove the tappet cover (No. 2 M6 screws) (Fig. 1).

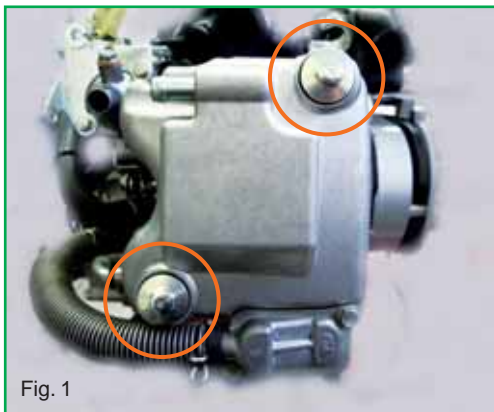


Fig. 1

- Remove access cover to the drive pulley nut on the speed variator cover.

- Bring the engine to top dead centre during the compression phase, aligning the reference on the camshaft sprocket (Fig. 2) with the support surface of the valve cover on the cylinder head, and aligning the mark "I" on the generator rotor with the stationary reference on the cover of the flywheel (Fig. 3).

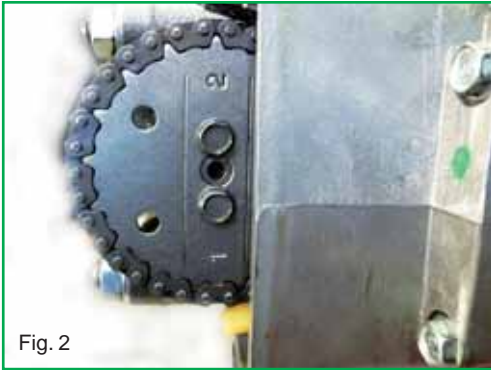


Fig. 2

Find the correct position by turning the crankshaft counter-clockwise using the speed variator primary pulley nut.

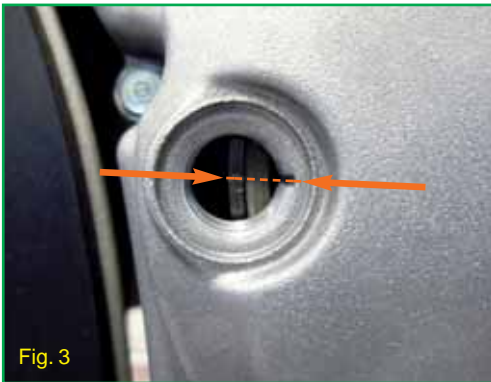


Fig. 3



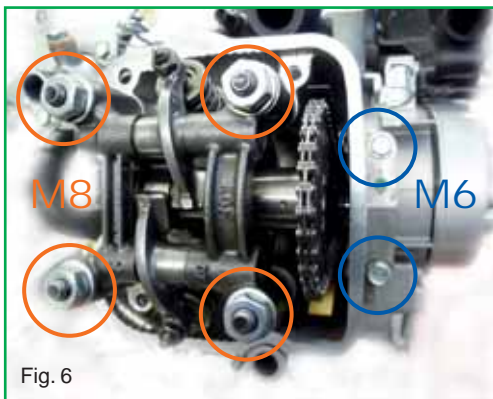
- Remove the two M5 screws from the camshaft sprocket while holding the speed variator nut.
- Remove the chain tensioner screw cap and tighten the screw until it locks (Fig. 4).



- Remove the chain tensioner and the camshaft sprocket. In order not to drop the timing chain the base secure it with an iron wire.
- Remove the secondary air valve and the water thermostat unit (Fig. 5).



- Remove the two M6 screws (Fig. 6) fixing the cylinder head to the base.



- Loosen the four M8 nuts (Fig. 6) by half a turn.
- Remove the 4 nuts, the camshaft support and the dowels.
- Remove the cylinder head and the cylinder from the crankcase.
- Remove the piston retaining ring, extract the pin and take out the piston from the connecting rod.
- Protect the base with a clean cloth to prevent the entry of dirt or foreign materials.

## ASSEMBLY

Thoroughly clean the base of the cylinder on the crankcase from any residue from the previous sealant. Wash and degrease the cylinder TOP then check if the cylinder collar enters smoothly into the hole of the crankcase by inserting it until it stops. If there were contact areas, remove them carefully preventing chips from going into the crankcase.

### • Cylinder Head Preparation

- Eliminate carbon deposits and sealant debris from the cylinder head level and the combustion chamber.

- Perform a valve seal test by inserting clean solvent into the intake and exhaust ducts checking for leaks.  
In cases of leakage between valves and valve seats, remove the valves and check the clearance between stems and guides, or check if the valves are bent or worn.  
Replace the unsuitable parts and remove carbon deposits, then proceed to the lapping of the valves using a special abrasive paste. Thoroughly wash the cylinder head and all parts, put them back again and proceed to test valve seal.

If necessary, made the cylinder head be flattened by a specialised workshop. Otherwise, place a moist sheet of sandpaper (grain 1000) on the workbench and grind the cylinder head surface flat moving it so as to draw like an 8.

- **Piston ring assembly**

- Thoroughly clean the new piston, the piston rings and the pin retaining ring.
- On the piston assemble one of the two pin stop rings being careful not to stretch it during insertion, check that it is properly into its seat.
- Insert the oil scraper ring expander in the appropriate slot on the piston, insert the lower oil scraper element and then the upper oil scraper completing the oil scraper assembly (Fig. 7 - Part 1).
- Fit the second piston ring with the N printing facing the upper part of the piston as shown in Fig. 7 - Part 2.
- Fit the first compression ring with the N printing facing the upper part of the piston as shown in Fig. 7 - Part 3.
- Position the openings of the cuts of the piston rings as shown in Fig. 7.

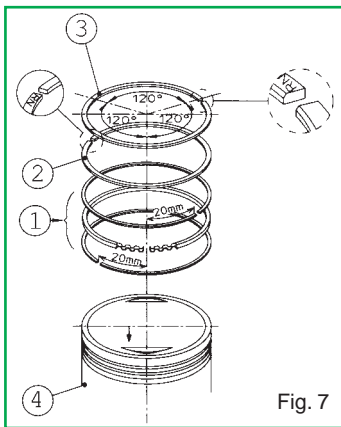


Fig. 7

- **Thermal Unit Assembly**

**CAUTION: Make sure that the opening of the crankcase is protected by the cloth to prevent the retaining ring from accidentally falling inside.**

- Use engine oil to lubricate the piston pin and the connecting rod.
- Place the piston on the connecting rod and insert the new pin. Make sure that the arrow stamped on the piston crown is facing the exhaust side (Fig. 7 - Part 4).
- Insert the second pin retaining ring checking if it is correctly fitted in its seat.
- Assemble the base gasket on the crankcase and then the two dowels.
- Check once again if the piston ring cuts are placed as shown in Fig. 7.
- Lubricate the piston, the piston rings and the cylinder.
- Insert the new TOP cylinder compressing the rings with one hand or using a belt clip or a ring gripper, then pass the timing chain through the cylinder notch and make the cylinder touch the crankcase.
- Fit the chain guide sliding block properly in its seat.
- Fit the new cylinder head gasket and the two dowels.
- Place the cylinder head on the cylinder using an iron wire to pass the timing chain from the cylinder head notch. Insert the dowels and then the camshaft support.
- Lightly oil the four nuts threads (M8) with engine oil.
- Tighten the four cylinder head nuts (M8) in a crossed pattern and with a tightening torque of 27 Nm.
- Tighten the two cylinder head lateral screws (M6) to the base to a torque of 10 Nm.
- Position the crankshaft at top dead centre, marked “I “ on the generator rotor with the stationary reference marked on the cover of the flywheel (Fig. 3).
- Fit the timing chain on the sprocket.
- Insert the sprocket on the camshaft aligning the reference (Fig. 2) with the support surface of the valve cover on the cylinder head.
- Recheck the alignment of the crankshaft and camshaft timing reference points.
- If the alignment is not correct, repeat the operation.

**Incorrect timing may seriously damage the engine**

- Fit and tighten the two M5 camshaft fixing screws holding still the rotor nut with a wrench. Tightening torque 9 Nm.
- Remove the iron wire from the timing chain.

- **Chain tensioner assembly**

- Insert a screwdriver into the hole and turn the screw clockwise until it locks (Fig. 4).
- Assemble the chain tensioner on the cylinder. **Use the new gasket supplied.**
- Unlock the chain tensioner screw by rotating it anti-clockwise, make sure it is loose and then fit the screw cap.
- Rotate the crankshaft several times and then return the engine to top dead centre during the compression phase and check the correct alignment of the camshaft and rotor. If it is not correct, align again.

- **Valve clearance correction**

With the engine at top dead centre during compression phase (all the notches lined up) check and if necessary correct valve clearance by acting on the rocker adjusting screws as follows:

- Insert a feeler gauge between the screw and the valve tip. Check the following parameters:

Tightening torque of set screw lock nuts	7 Nm
Intake valve clearance	0,14 ↔ 0,18 mm
Exhaust valve clearance	0,23 ↔ 0,27 mm

- Refit the valve cover (Fig. 1).

- Replace the spark plug, restoring the distance between electrodes (0.8 ↔ 0.9 mm ) or replace it with a CR9EH9 NGK type or equivalent. Tightening torque 12 Nm.
- Engine oil replacement is recommended.
- Reassemble the engine on the vehicle by reversing the order of disassembly.

- Cooling circuit, connect the flexible couplings of the cooling system to the engine and fill it in as follows:
  - In the expansion tank, pour sufficient coolant to the level indicated by “Max”.
  - Pour the coolant through the radiator pressure cap as specified in the user and maintenance manual of the vehicle, then loosen the screw (Fig. 8) and let out all the air from the cooling circuit, finally seal it back.Repeat the radiator filling and circuit bleeding until all air is out.



- **Engine start**
  - Start the engine with the vehicle on its stand and bring the coolant at operating temperature.
  - Stop the engine and bleed again by loosening the bolt (Fig. 8).
  - Check and restore the liquid fluid in the radiator and expansion tank if necessary.

## IMPORTANT NOTES

- Periodically check the lubricant level and replace it if necessary.
- Periodically check the coolant level.
- Wait for the engine to reach the working temperature before fully exploiting its max. power.
- The base and head gaskets can not be used again, thus every time you disassemble the cylinder this must be reassembled with new gaskets.

## RUNNING-IN

Running-in is very important because it allows to all the new parts to gradually settle. Failure to follow the rules set for the running-in period could cause damages or strange deformations that would lead to a loss of power or likely seizure. We therefore recommend to avoid using the vehicle at its maximum power for the first 500 km.

## SPARE PARTS FOR 9929650

Part no.	Description
9929680	Complete piston Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929720	Piston ring series Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929750	Gaskets series GT Ø 52,4 Honda SH 125cc.

## SPARE PARTS FOR 9929450 E 9929950

Part no.	Description
9929520	Complete piston Ø 58 Honda SH 125cc.
9929560	Piston ring series Ø 58 Honda SH 125cc.
9929630	Gaskets series GT Ø 58 Honda SH 125cc.

## WARRANTY

Warranty is limited to the replacement of parts recognised as faulty by Motorparts S.r.l.. Our products should never be fitted to a vehicle for which compatibility is not indicated.

Warranty does not cover:

- a) changes or tampering with the product;
- b) incorrect assembly or use;
- c) replacement of kit parts with parts not Top Performances;
- d) use of the product in non-standard conditions.

Pictures, data and specifications given in this manual are not binding. Motorparts S.r.l. reserves the right to make changes for any reason whatsoever, be it for update or improvement, even without notice.

## TIPS

To ensure the best engine performance, we recommend using high-quality lubricants.

- Store used engine oil in a vessel with sealing cap. Do not mix used oil with any other substance such as antifreeze or transmission fluids.
- Keep away from children and any heat source.
- Bring used oil to an authorised waste disposal company: most service stations, repair and quick-lubrication garages usually take in used oil for free.
- We recommend using hydrocarbon-resistant gloves.

For more information  
visit our website  
[www.motorparts.it](http://www.motorparts.it)





9929650 GROUPE THERMIQUE Ø 52,4 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (à partir de '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3. KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929450 GROUPE THERMIQUE Ø 58 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (à partir de '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3. KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929950 GROUPE THERMIQUE Ø 58 HONDA 150

HONDA: @[NES], Dylan [SES], Pantheon [FES] inject., PS inject. euro 3, SH / SH Scoopy, SH I (KF08E) euro 3 (à partir de '09), SH I inject., S-Wing (KF08E) euro 3  
KEEWAY: Outlook (QJ158MJ)

Monsieur,

nous Vous remercions d'avoir choisi l'un de nombreux articles que TOP PERFORMANCES a conçus et réalisés afin d'optimiser le fonctionnement de votre véhicule.

Le cylindre a été réalisé en aluminium à forte teneur en silicium ; le traitement thermique spécial et la couche sur le fût garantissent une grande fiabilité. Les usinages sont effectués par des machines outils modernes qui permettent des accouplements cylindre/piston très réduits.

Le piston a été conçu misant sur la légèreté, il est en aluminium à forte teneur en silicium. Des nervures de raidissement étudiées de façon à faciliter l'échange thermique ont été prévues afin de garantir la fiabilité. Le piston est équipé d'un premier segment en acier nitruré et chromé, d'un deuxième segment en fonte spéciale et d'un racleur d'huile composé par trois parties en acier spécial lié et chromé.

#### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES 9929650

Alésage	52,4 mm
Course	57,8 mm
Cylindrée	124,6 cm <sup>3</sup>
Taux de compression	11,5:1

#### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES 9929450 ET 9929950

Alésage	58 mm
Course	57,8 mm
Cylindrée	152,7 cm <sup>3</sup>
Taux de compression	13,5:1

## INSTRUCTIONS DE MONTAGE

### DÉMONTAGE DU MOTEUR

- Placez le moteur sur un banc de travail, en agissant comme il suit :
  - Nettoyez soigneusement la zone concernée.
  - Débranchez les câbles de la batterie, enlevez le dégagement sous la selle.
  - Retirez le boîtier de filtre à air.
  - Débranchez les câbles du système électrique du moteur.
  - Démontez le groupe collecteur/corps à papillon de la culasse du moteur en le laissant joint au châssis.
  - Démontez le collecteur et le silencieux d'échappement.
  - Libérez l'étrier de frein arrière du moteur.
  - Vidangez le liquide du circuit de refroidissement.
  - Déconnecter tous les manchons d'entrée et de sortie du liquide de refroidissement du moteur.
  - Enlevez les vis et les boulons de fixation du moteur au châssis.
- Retirez le groupe thermique original en procédant comme il suit :
  - Retirez le couvercle des poussoirs (n° 2 vis M6) (Fig. 1).



- Enlevez le couvercle d'accès à l'écrou de la poulie motrice sur le couvercle du variateur.

- Portez le moteur au point mort haut en phase de compression, aligner le repère qui se trouve sur la roue dentée de l'arbre à cames (Fig. 2), la surface d'appui du couvercle des soupapes sur la culasse et aligner la marque « I » sur le rotor du générateur avec l'encoche présente sur le couvercle du volant (Fig. 3).

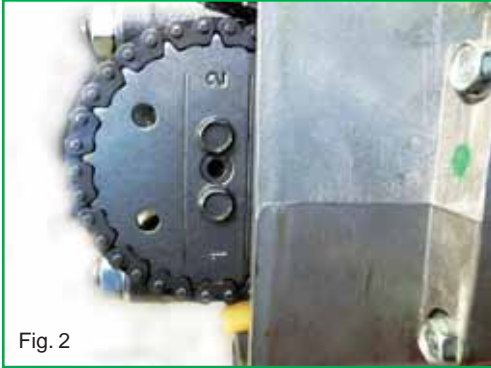


Fig. 2

Recherchez la position correcte en tournant le vilebrequin en sens anti-horaire et en utilisant l'écrou de la poulie primaire du variateur.

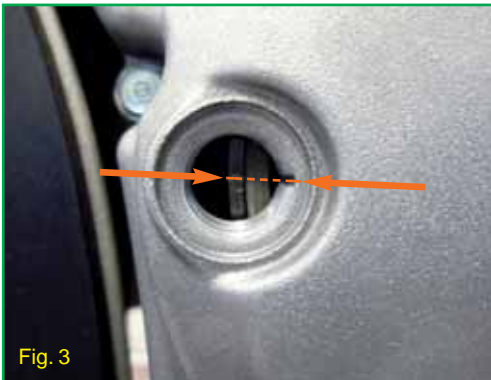


Fig. 3

- Enlevez les deux vis M5 de la roue dentée de l'arbre à cames en tenant bloqué l'écrou du variateur.
- Enlevez le capuchon à vis du tendeur de chaîne et visser la vis jusqu'au blocage (Fig. 4).



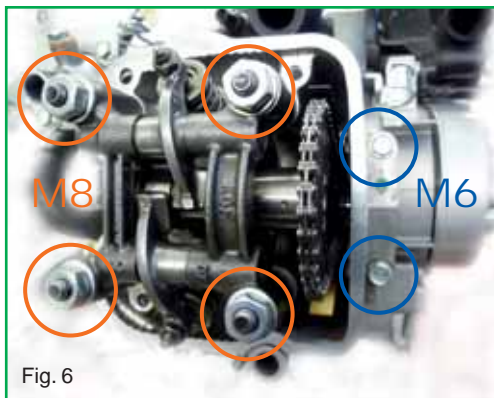
Fig. 4

- Démontez le tendeur de chaîne et la roue dentée sur l'arbre à cames. Fixez la chaîne de distribution avec un fil de fer pour qu'elle ne tombe pas sur l'embase.
- Démontez la soupape à air secondaire et le groupe thermostat à l'eau (Fig. 5).



Fig. 5

- Enlevez les deux vis M6 (Fig. 6) qui fixent la culasse à l'embase.



- Desserrez les quatre écrous M8 (Fig. 6) d'½ tour.
- Enlevez les 4 écrous, le support de l'arbre à cames, les douilles de centrage.
- Sortir la culasse et le cylindre du carter moteur.
- Démontez le jonc d'arrêt du piston, sortir l'axe de piston et enlevez le piston de la bielle.
- Protégez l'embase au moyen d'un chiffon propre afin d'éviter que de la saleté ou des matériaux étrangers ne rentrent.

## MONTAGE

Nettoyez soigneusement l'embase du cylindre sur le carter du moteur pour éliminer les résidus éventuels du joint d'origine. Lavez et dégraissez le cylindre TOP et ensuite contrôlez que le collet du cylindre entre librement dans le trou des carters en l'insérant jusqu'en butée. Au cas où il y aurait des zones de contact, il est conseillé de les enlever en faisant attention à que les copeaux n'entrent pas dans le carter moteur.

### • Préparation de la culasse

- Eliminez les dépôts charbonneux et les résidus du joint de la surface de la culasse et de la chambre de combustion.
- Effectuez un essai d'étanchéité des soupapes en insérant du solvant propre dans les tubulures d'admission et d'échappement et en vérifiant qu'il n'y ait pas de fuites.

Au cas où il y aurait des fuites de liquide entre les soupapes et les logements des soupapes, démontez les soupapes et contrôlez le jeu entre les tiges et les glissières ou bien que les soupapes ne soient pas tordues ou usées.

Remplacez les parties non conformes et enlevez les dépôts charbonneux, ensuite procédez au rodage des soupapes en utilisant une pâte abrasive appropriée. Lavez soigneusement la culasse et toutes les parties, remontez-les et procédez de nouveau à l'essai d'étanchéité des soupapes.

Au cas où il serait nécessaire, demandez à un atelier spécialisé d'effectuer le dressage de la culasse. Une alternative est de positionner une feuille de papier de verre (grain 1000) humide sur un plateau de dressage et dresser la culasse avec un mouvement à huit.

### • Montage des segments

- Nettoyez avec soin le nouveau piston, les colliers élastiques et les joncs d'arrêt d'axe de piston.
- Montez un des deux joncs d'arrêts d'axe de piston dans le piston en faisant attention à qu'il ne se déforme pas pendant l'insertion et vérifiez qu'il soit parfaitement inséré dans son logement.
- Insérez le ressort expandeur du segment racleur d'huile dans la rainure spéciale se trouvant sur le piston, insérez la lamelle racleur d'huile inférieure puis la lamelle racleur d'huile supérieure en complétant le montage du racleur d'huile (Fig. 7 - Part. 1).
- Montez le deuxième segment avec l'estampillage N tourné vers la partie supérieure du piston comme montré dans la Fig. 7 - Part. 2.
- Insérez le premier segment de compression avec l'estampillage N tourné vers la partie supérieure du piston comme montré dans la Fig. 7 - Part. 3.
- Positionnez les ouvertures des coupes des garnitures élastiques comme montré dans Fig. 7.

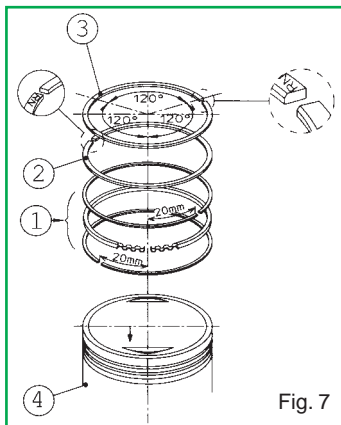


Fig. 7

- **Montage du Groupe Thermique**

**ATTENTION : vérifiez que l'ouverture du carter soit protégée par un chiffon afin d'éviter que l'arrêt puisse accidentellement y tomber dedans.**

- Lubrifiez à l'huile moteur l'axe de piston et le pied de la bielle.
- Placez le piston sur la bielle et insérez le nouvel axe de piston. Assurez-vous que la flèche poinçonnée sur la calotte du piston soit tournée du côté de l'échappement (Fig. 7 - Part 4).
- Insérez le deuxième jonc d'arrêt d'axe de piston en contrôlant qu'il soit positionné correctement dans son logement.
- Montez le joint de base sur le carter moteur et ensuite les deux douilles de centrage.
- Contrôlez de nouveau que les ouvertures des coupes des garnitures élastiques soient positionnées comme montré dans la Fig. 7.
- Lubrifiez le piston, les garnitures élastiques et le cylindre.
- Insérez le nouveau cylindre TOP en comprimant les segments avec une main ou à l'aide d'une bande ou d'une pince serre-segments tout en faisant passer la chaîne de distribution à travers le passage approprié du cylindre, ensuite portez le cylindre en butée du carter.
- Montez le patin de guidage de la chaîne en vérifiant qu'il soit parfaitement logé dans son logement.
- Montez le nouveau joint de la culasse et les deux douilles de centrage.
- Positionnez la culasse sur le cylindre, à l'aide d'un fil de fer faire passer la chaîne de distribution du passage approprié de la culasse. Insérez les douilles de centrage et ensuite le support de l'arbre à cames.
- Lubrifier légèrement les filetages des quatre écrous (M8) à l'huile moteur.
- Serrez en observant un ordre de serrage croisé les quatre écrous (M8) de la culasse au couple de serrage de 27 Nm.
- Serrez les deux vis (M6) latérales qui fixent la culasse à la base au couple de serrage indiqué de 10 Nm.
- Déplacez le vilebrequin au point mort haut en alignant la marque « I » sur le rotor du générateur à l'encoche présente sur le couvercle du volant (Fig. 3).
- Montez la chaîne de distribution sur la roue dentée.
- Insérez la roue dentée sur l'arbre à cames en alignant le repère présent sur la même (Fig. 2) à la surface d'appui du couvercle des soupapes sur la culasse.
- Contrôlez de nouveau les alignements des repères de phase du vilebrequin et de la came.



- Si l'alignement n'est pas correct, répéter l'opération.

**Une mise en phase erronée endommagerait le moteur de manière grave**

- Montez et serrez les deux vis M5 de fixation de l'arbre à cames en tenant bloqué l'écrou du rotor à l'aide d'une clé. Couple de serrage de 9 Nm.
- Retirer le fil de fer de la chaîne de distribution.

• **Montage du tendeur de chaîne**

- Insérez un tournevis dans le trou et tourner la vis en sens horaire jusqu'au blocage (Fig. 4).
- Monter le tendeur de chaîne sur le cylindre. **Utiliser le joint nouveau en dotation.**
- Débloquez la vis du tendeur de chaîne en la tournant en sens anti-horaire, assurez-vous qu'elle soit desserrée et ensuite montez le capuchon à vis.
- Faire tourner le vilebrequin de plusieurs tours et ensuite faites revenir le moteur au point mort haut en phase de compression et vérifiez que l'alignement de l'arbre à cames et du rotor soit correct. S'il n'est pas correct, procéder de nouveau à l'alignement.

• **Correction du jeu des soupapes**

Quand le vilebrequin se trouve au point mort haut en phase de compression (tous les repères alignés) contrôlez et éventuellement rétablissez le jeu correct des soupapes en agissant sur les vis de réglage des culbuteurs. Agissez comme il suit :

- Insérez une jauge d'épaisseur entre la vis et le bout de la soupape. Vérifiez les paramètres suivants :

Couple de serrage des contre-écrous et des vis de réglage	7 Nm
Jeu de la soupape d'admission	0,14 ↔ 0,18 mm
Jeu de la soupape d'échappement	0,23 ↔ 0,27 mm

- Remontez le couvercle des soupapes (Fig. 1).

- Remontez la bougie et rétablissez la distance entre les électrodes (0,8 ↔ 0,9 mm ) ou remplacez-la avec une bougie du type NGK CR9EH9 ou équivalent. Couple de serrage 12 Nm.

- Le remplacement de l'huile moteur est conseillé.
- Remontez le moteur sur le véhicule en invertissant l'ordre de démontage.
- Circuit de refroidissement, connectez les manchons flexibles du circuit de refroidissement au moteur et procédez au remplissage comme il suit :
  - Versez à l'intérieur du vase d'expansion une quantité de liquide de refroidissement suffisante à atteindre le niveau « Max ».
  - Remplissez le radiateur de liquide de refroidissement à travers le bouchon à pression comme il est indiqué dans le manuel d'usage et entretien du véhicule, ensuite desserrez la vis (Fig. 8) pour purger le circuit de refroidissement et la serrer de nouveau. Répétez les opérations de remplissage du radiateur et de purge du circuit jusqu'à quand l'air présent soit complètement éliminé.



Fig. 8

- **Démarrage du moteur**
  - Démarrez le moteur quand le véhicule se trouve sur la béquille et amener le liquide de refroidissement à la température d'exercice.
  - Eteignez le moteur, effectuez une purge supplémentaire en desserrant le boulon (Fig. 8).
  - Vérifiez et éventuellement rétablissez les niveaux de liquide dans le radiateur et à l'intérieur du vase d'expansion.

## REMARQUE IMPORTANTE

- Vérifier périodiquement le niveau de lubrifiant et le vidanger au besoin.
- Vérifier périodiquement le niveau de liquide de refroidissement.
- Attendre que le moteur monte à la bonne température de fonctionnement avant de le pousser au maximum de ses performances.
- Les joints d'embase et de culasse ne peuvent pas être utilisés plusieurs fois : utiliser des joints neufs à chaque démontage et repose du cylindre.

## RODAGE

La période de rodage est très importante car elle permet à toutes les pièces neuves de se mettre progressivement en place les unes par rapport aux autres. Le non-respect de cette période de rodage peut provoquer des dégâts ou des déformations anormales susceptibles d'entraîner une perte de puissance ou favoriser le grippage. Il est donc conseillé de ne pas conduire le véhicule au maximum de ses performances pendant les 500 premiers km.

## PIECES DETACHEES POUR 9929650

Code	Description
9929680	Piston complet Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929720	Série de segments Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929750	Série de joints GT Ø 52,4 Honda SH 125cc.

## PIECES DETACHEES POUR 9929450 ET 9929950

Code	Description
9929520	Piston complet Ø 58 Honda SH 125cc.
9929560	Série de segments Ø 58 Honda SH 125cc.
9929630	Série de joints GT Ø 58 Honda SH 125cc.

## GARANTIE

La garantie est limitée au remplacement des pièces reconnues comme étant défectueuses par Motorparts S.r.l.. Il ne faut en aucun cas monter un produit de notre fabrication sur des véhicules où la compatibilité n'est pas indiquée.

La garantie ne couvre pas :

- a) a modification ou l'altération du produit;
- b) le montage ou l'utilisation incorrect;
- c) le remplacement de pièces du kit par d'autres pièces qui ne sont pas Top Performances;
- d) l'utilisation du produit dans des conditions non standard.

Les photos, les données et les indications techniques contenues dans ce manuel n'engagent à rien. Motorparts S.r.l. se réserve la faculté d'apporter, pour des mises à jour ou des améliorations, tout type de variation même sans préavis.

## CONSEILS

Pour une performance optimale du moteur, nous Vous conseillons d'utiliser des lubrifiants de qualité.

- Stocker l'huile moteur usagée dans un conteneur pourvu de bouchon de fermeture. Ne pas mélanger l'huile usagée avec d'autres fluides antigel ou de transmission.
- Conserver hors de la portée des enfants et à l'écart des sources de chaleur.
- Porter l'huile usagée auprès d'un centre préposé à l'évacuation : la plupart des stations-service, des ateliers de réparation et de graissage rapide retirent les huiles usagées à titre gratuit.
- Il est recommandé d'utiliser des gants de protection contre les hydrocarbures.

Pour plus de détails et d'informations  
consultez notre site  
[www.motorparts.it](http://www.motorparts.it)



9929650 GRUPO TÉRMICO Ø 52,4 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (desde el '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929450 GRUPO TÉRMICO Ø 58 HONDA 125

HONDA: @[NES] 125cc. 4T LC, Dylan 125cc. 4T LC, Pantheon 125cc. IE 4T LC, PS 125cc. 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125cc. 4T LC, SH I 125cc. 4T LC euro 3 (desde el '09), SH I 125cc. IE 4T LC, S-Wing 125cc. 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125cc. 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125cc. IE 4T LC euro 3

9929950 GRUPO TÉRMICO Ø 58 HONDA 150

HONDA: @[NES], Dylan [SES], Pantheon [FES] inject., PS inject. euro 3, SH / SH Scoopy, SH I (KF08E) euro 3 (desde el '09), SH I inject., S-Wing (KF08E) euro 3  
KEEWAY: Outlook (QJ158MJ)

Estimado Señor,

Le agradecemos la preferencia dada a uno de los nuestros productos que TOP PERFORMANCES ha proyectado y realizado para optimizar el funcionamiento de vuestro vehículo.

El cilindro está realizado en aluminio con alto tenor de silicio; el tratamiento térmico particular y el revestimiento en el cañón garantizan una elevada confiabilidad. Las elaboraciones están realizadas con modernas máquinas herramientas que permiten acoplamientos cilindro/pistón muy reducidos.

El pistón ha sido proyectado privilegiando la ligereza, está realizado en aluminio con alto contenido de silicio. Para garantizar confiabilidad están previstas unas nervaduras para dar mayor rigidez, estudiadas para favorecer el intercambio térmico. El pistón tiene un primer segmento de acero nitrurado y cromado, un segundo segmento en fundición especial y un segmento rascador de aceite compuesto por una aleación de tres partes de acero especial y cromado.

#### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS 9929650

Diámetro interno	52,4 mm
Carrera	57,8 mm
Cilindrada	124,6 cm <sup>3</sup>
Relación de compresión	11,5:1

#### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS 9929450 Y 9929950

Diámetro interno	58 mm
Carrera	57,8 mm
Cilindrada	152,7 cm <sup>3</sup>
Relación de compresión	13,5:1

## ISTRUCCIONES DE MONTAJE

### DESMONTAJE DEL MOTOR

- Posicionar el motor en una bancada de trabajo procediendo de la siguiente manera:
  - Limpiar cuidadosamente la zona donde se realizará la intervención.
  - Desconectar los cables de la batería y quitar el compartimiento bajo el asiento.
  - Quitar la caja filtro del aire.
  - Desconectar los cableados del sistema eléctrico del motor.
  - Desmontar el grupo colector/cuerpo de mariposa de la culata del motor dejándolo conectado al bastidor.
  - Desmontar el colector y el silenciador de escape.
  - Liberar la pinza freno trasera del motor.
  - Drenar el líquido del circuito de refrigeración.
  - Desconectar todos los manguitos de entrada y salida del líquido refrigerante del motor.
  - Quitar los tornillos y bulones que fijan el motor al bastidor.
- Quitar el grupo térmico original procediendo de la siguiente manera:
  - Quitar la tapa del empujador de válvulas (2 tornillos M6) (Fig. 1).



Fig. 1

- Quitar la tapa de acceso a la tuerca de la polea motora en la tapa del variador.

- Llevar el motor al punto muerto superior en fase de compresión alineando la referencia en la rueda dentada del árbol de levas (Fig. 2) con la superficie de apoyo de la tapa válvulas en culata y alineando la marca "1" en el rotor del generador con la referencia estacionaria presente en la tapa del volante (Fig. 3).



Fig. 2

Buscar la posición correcta girando el cigüeñal en el sentido contrario al de las agujas del reloj con la ayuda de la tuerca de la polea primaria del variador.

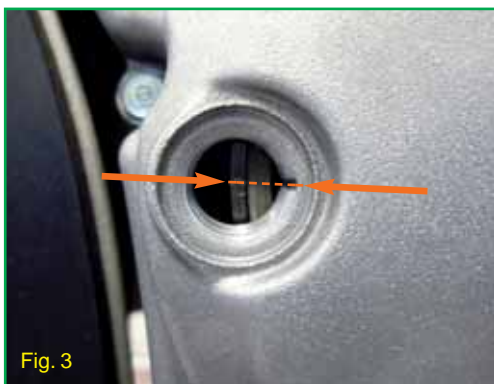


Fig. 3



- Quitar los dos tornillos M5 de la rueda dentada del árbol de levas bloqueando la tuerca del variador.
- Quitar el capuchón con tornillo del tensor de cadena y ajustar el tornillo hasta su bloqueo (Fig. 4).



Fig. 4

- Quitar el tensor cadena y la corona dentada del árbol de levas. Para que no se caiga la cadena de distribución en la bancada, fijarla con un alambre.
- Quitar la válvula de aire secundario y el grupo termostato agua (Fig. 5).



Fig. 5

- Quitar los dos tornillos M6 (Fig. 6) que fijan la culata a la bancada.

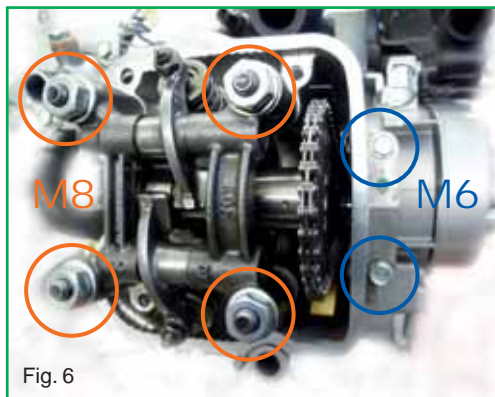


Fig. 6

- Aflojar las cuatro tuercas M8 (Fig. 6) de  $\frac{1}{2}$  vuelta.
- Quitar las 4 tuercas, el soporte del árbol de levas y las clavijas de centrado.
- Extraer la culata y el cilindro del cárter motor.
- Quitar el anillo de sujeción del pistón, extraer el bulón y quitar el pistón de la biela.
- Para evitar la entrada de suciedad o material extraño, proteger la bancada con un paño limpio.

## MONTAJE

Limpiar cuidadosamente la base de apoyo del cilindro en el cárter motor de eventuales residuos de la junta anterior. Lavar y desengrasar el cilindro TOP y controlar que el cuello del cilindro entre libremente en el agujero de los cárter introduciéndolo a tope. En caso que haya zonas de contacto, se recomienda quitarlas, teniendo cuidado que no entre la viruta en el cárter motor.

### • Preparación de la Culata

- Eliminar depósitos de carbón y residuos de junta de la superficie de la culata y de la cámara de combustión.
- Realizar una prueba de estanqueidad de las válvulas introduciendo en los conductos de aspiración y de escape solvente limpio y controlando que no haya pérdidas.

En caso que se detectaran pérdidas de líquido entre válvulas y alojamiento válvulas, desmontar las válvulas y controlar el juego entre vástagos y guías o que las válvulas no se encuentren dobladas o gastadas.

Sustituir los componentes no adecuados y quitar los depósitos de carbón, luego proceder al pulido de las válvulas con específica pasta abrasiva. Lavar cuidadosamente la culata y todos los componentes, montarlos nuevamente y proceder a la prueba de estanqueidad de las válvulas.

En caso que fuese necesario, realizar un cepillado de la tapa de cilindro en un taller especializado. En alternativa posicionar en una superficie plana un papel de lija húmedo (granulosidad 1000) y pasar la tapa realizando movimientos en ocho.

#### • Montaje de los segmentos

- Limpiar cuidadosamente el nuevo pistón, los aros y los anillos de seguro del bulón.
- Montar en el pistón uno de los dos anillos de bloqueo del bulón, prestando atención de no deformarlo durante la introducción, controlar que se haya introducido correctamente en su alojamiento.
- Introducir el expansor del segmento rascador de aceite en la específica ranura en el pistón, introducir el segmento rascador de aceite inferior y sucesivamente el rascador de aceite superior completando el montaje del rascador de aceite (Fig. 7 - Part. 1).
- Montar el segundo segmento con la parte estampada N dirigida hacia la parte superior del pistón, como indica la Fig. 7 - Part. 2.
- Montar el segundo segmento de compresión con la parte estampada N dirigida hacia la parte superior del pistón, como indica la Fig. 7 - Part 3.
- Posicionar las aperturas de los cortes de los aros elásticos como indica la Fig. 7.

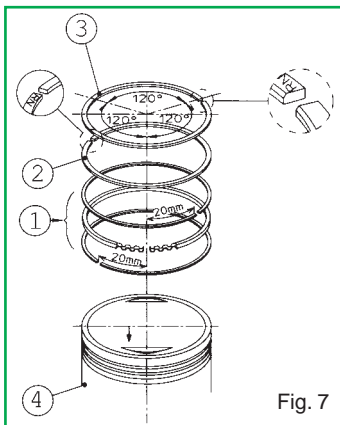


Fig. 7

## • Montaje del Grupo Térmico

**ATENCIÓN:** verificar que la abertura del cárter esté cubierta por un paño para evitar que el seguro caiga accidentalmente dentro.

- Lubricar con aceite motor el bulón del pistón y el pie de biela.
- Posicionar el pistón en la biela e introducir el bulón nuevo. Asegurarse que la flecha marcada en la cabeza del pistón se encuentre dirigida hacia el lado del escape (Fig. 7 - Part 4).
- Introducir el segundo anillo de bloqueo bulón controlando que se haya posicionado correctamente en su alojamiento.
- Montar la junta de base en el cárter motor y luego las dos clavijas de centrado.
- Controlar nuevamente que las aperturas de los cortes de los aros elásticos se encuentren posicionados como indica la Fig. 7.
- Lubricar el pistón, los aros elásticos y el cilindro.
- Introducir el nuevo cilindro TOP comprimiendo con una mano los segmentos, con la ayuda de un prensador de aros o con una pinza prensa segmentos, haciendo pasar la cadena de distribución por la específica cavidad del cilindro, luego llevar al cilindro a tope en el cárter.
- Montar el patín de guía cadena colocándolo en su alojamiento.
- Montar la nueva junta de base y las dos clavijas de centrado.
- Posicionar la culata en el cilindro, utilizando un alambre hacer que la cadena de distribución pase en la específica cavidad de la culata. Introducir las clavijas de centrado y luego el soporte del árbol de levas.
- Aceitar ligeramente las roscas de las cuatro tuercas (M8) con aceite motor.
- Ajustar las cuatro tuercas (M8) de la culata procediendo en cruz y a un par de apriete de 27 Nm.
- Ajustar los dos tornillos (M6) laterales de la culata a la bancada a un par de apriete de 10 Nm.
- Colocar el cigüeñal en punto muerto superior alineando la marca "I" en el rotor del generador con la referencia estacionaria presente en la tapa del volante (Fig. 3).
- Montar la cadena de distribución en la corona dentada.
- Introducir la corona dentada en el árbol de levas alineando la referencia presente en la misma (Fig. 2) en la superficie de apoyo de la tapa válvulas en la culata.
- Controlar nuevamente la alineación de las referencias de fase de árbol de levas y cigüeñal.
- Si la alineación no es correcta repetir la operación.

### Una errada puesta en fase dañaría gravemente el motor

- Montar y ajustar los dos tornillos M5 de fijación del árbol de levas bloqueando la tuerca del rotor con una llave. Par de apriete de 9 Nm.
- Quitar el alambre de la cadena de distribución.

#### • **Montaje del tensor cadena**

- Introducir un destornillador en el orificio y girar el tornillo en el sentido de las agujas del reloj hasta su bloqueo (Fig. 4).
- Montar el tensor de cadena en el cilindro. **Usar la junta nueva en dotación.**
- Desbloquear el tornillo del tensor de cadena girándolo en el sentido contrario al de las agujas del reloj, una vez aflojado montar el capuchón con tornillo.
- Girar el cigüeñal varias veces y luego colocar el motor en el punto muerto superior, en fase de compresión y controlar la correcta alineación del árbol de levas y del rotor. Si no es correcta proceder nuevamente con la alineación.

#### • **Corrección juego válvulas**

Con el motor en el punto muerto superior en fase de compresión (todas las muescas alineadas) controlar y eventualmente restablecer el correcto juego válvulas operando sobre los tornillos de regulación de los balancines procediendo de la siguiente manera:

- Introducir un calibre de espesores entre el tornillo y la punta de la válvula. Controlar los siguientes parámetros:

Par de apriete de las contratueras de los tornillos de regulación	7 Nm
Juego válvula Aspiración	0,14 ↔ 0,18 mm
Juego válvula Escape	0,23 ↔ 0,27 mm

- Rimontare il coperchio valvole (Fig. 1).

- Montar nuevamente la bujía restableciendo la distancia entre los electrodos (0,8 ↔ 0,9 mm) o sustituirla con una de tipo NGK CR9EH9 o equivalente. Par de apriete 12 Nm.
- Se recomienda sustituir el aceite motor.
- Montar nuevamente el aceite motor en el vehículo procediendo en sentido inverso al desmontaje.

- Circuito de refrigeración, conectar los manguitos flexibles del circuito de refrigeración al motor y llenarlo como indicado a continuación:
  - Verter en el depósito de expansión una cantidad de líquido refrigerante suficiente como para alcanzar el nivel indicado con “Máx.”.
  - Llenar el radiador con líquido refrigerante mediante el tapón a presión como indicado en el manual de uso y mantenimiento del vehículo, luego aflojar el tornillo (Fig. 8) y hacer salir todo el aire del circuito de refrigeración, volver a cerrarlo. Repetir las operaciones de llenado del radiador y purga de aire del circuito hasta que no quede aire en el mismo.



- **Puesta en marcha del motor**
  - Poner en marcha el motor con el vehículo en el caballete y llevar el líquido refrigerante a la temperatura de ejercicio.
  - Apagar el motor y purgar nuevamente aflojando el bulón (Fig. 8).
  - Verificar y eventualmente restablecer los niveles de líquido en el radiador y en el depósito de expansión.

## NOTAS IMPORTANTES

- Verificar periódicamente el nivel del lubricante y sustituirlo si fuera necesario.
- Verificar periódicamente el nivel del líquido refrigerante.
- Antes de utilizar el motor al máximo de su potencial, esperar a que haya alcanzado la temperatura de ejercicio.
- Las juntas de base y de culata no se pueden usar nuevamente, cada vez que se desmonta el cilindro debe montarse nuevamente con juntas nuevas.

## RODAJE

La fase de rodaje es muy importante porque permite que todas las partes nuevas se amolden entre ellas de manera gradual. Si no se respeta dicha fase se podrían ocasionar daños o deformaciones anormales que podrían llevar a una pérdida de potencia o a un agarrotamiento. Por lo tanto recomendamos no usar el vehículo al máximo de sus prestaciones durante los primeros 500 km.

## RECAMBIOS PARA 9929650

Código	Descripción
9929680	Pistón completo Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929720	Serie segmentos Ø 52,4 Honda SH 125cc.
9929750	Serie juntas GT Ø 52,4 Honda SH 125cc.

## RECAMBIOS PARA 9929450 Y 9929950

Código	Descripción
9929520	Pistón completo Ø 58 Honda SH 125cc.
9929560	Serie segmentos Ø 58 Honda SH 125cc.
9929630	Serie juntas GT Ø 58 Honda SH 125cc.

## GARANTÍA

La garantía se limita a la sustitución de las partes reconocidas como defectuosas por Motorparts S.r.l.. Por ningún motivo se debe montar un producto de nuestra fabricación en vehículos donde no se indica la compatibilidad.

La garantía no se aplica en los siguientes casos:

- a) modificación o manumisión del producto;
- b) montaje o uso incorrectos;
- c) sustitución de algunas partes del kit con otras no Top Performances;
- d) uso en condiciones anormales del producto.

Las imágenes, datos e indicaciones técnicas contenidas en este manual son a título indicativo. Motorparts S.r.l. se reserva de aportar, para actualizar o mejorar, cualquier tipo de variación incluso sin preaviso.

## RECOMENDACIONES

Para un mejor rendimiento del motor, recomendamos utilizar lubricantes de buena calidad.

- Almacenar el aceite motor utilizado en un contenedor con tapón de cierre. No mezclar el aceite usado con otras sustancias, como fluidos antihielo o de transmisión.
- Mantener fuera del alcance de los niños y lejos de fuentes de calor.
- Llevar el aceite usado a un centro de reciclaje: la mayoría de las estaciones de servicio, talleres de reparación y de lubricación rápida lo retiran de manera gratuita.
- Se recomienda el uso de guantes resistentes a los hidrocarburos.

Para obtener mayores detalles e información  
puede visitar nuestro sitio  
[www.motorparts.it](http://www.motorparts.it)





**9929650 ZYLINDEREINHEIT Ø 52,4 HONDA 125**

HONDA: @[NES] 125ccm 4T LC, Dylan 125ccm 4T LC, Pantheon 125ccm IE 4T LC, PS 125ccm 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125ccm 4T LC, SH I 125ccm 4T LC euro 3 (ab '09), SH I 125ccm IE 4T LC, S-Wing 125ccm 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125ccm 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125ccm IE 4T LC euro 3

**9929450 ZYLINDEREINHEIT Ø 58 HONDA 125**

HONDA: @[NES] 125ccm 4T LC, Dylan 125ccm 4T LC, Pantheon 125ccm IE 4T LC, PS 125ccm 4T LC euro 3, SH / SH Scoopy 125ccm 4T LC, SH I 125ccm 4T LC euro 3 (ab '09), SH I 125ccm IE 4T LC, S-Wing 125ccm 4T LC euro 3  
KEEWAY: Outlook 125ccm 4T LC  
MALAGUTI: Blog 125ccm IE 4T LC euro 3

**9929950 ZYLINDEREINHEIT Ø 58 HONDA 150**

HONDA: @[NES], Dylan [SES], Pantheon [FES] inject., PS inject. euro 3, SH / SH Scoopy, SH I (KF08E) euro 3 (ab '09), SH I inject., S-Wing (KF08E) euro 3  
KEEWAY: Outlook (QJ158MJ)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen, dass Sie einen der zahlreichen Artikel gewählt haben, welche TOP PERFORMANCES entworfen und realisiert hat, um den Betrieb Ihres Fahrzeugs zu optimieren.

Der Zylinder ist aus Aluminium mit hohem Siliziumgehalt hergestellt: Die besondere Wärmebehandlung und die Beschichtung auf der Laufbuchse garantieren hohe Zuverlässigkeit. Die Bearbeitungen erfolgen unter Einsatz modernster Werkzeugmaschinen, die stark reduzierte Zylinder-/Kolben-Passungen ermöglichen.

Der Kolben wurde mit der Priorität auf den Aspekt der Leichtigkeit entwickelt und aus Aluminium mit hohem Siliziumgehalt hergestellt. Zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit wurden Versteifungsrillen vorgesehen, die so entwickelt wurden, dass sie den Wärmeaustausch begünstigen. Der Kolben ist mit einem ersten Kolbenring aus nitriertem und verchromten Stahl, einem zweiten Kolbenring aus Spezialgusseisen und einem Ölabstreifer, bestehend aus drei Teilen aus speziellem legierten und verchromten Stahl, ausgestattet.

#### TECHNISCHE DATEN 9929650

Bohrung	52,4 mm
Hub	57,8 mm
Hubraum	124,6 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	11,5:1

#### TECHNISCHE DATEN 9929450 UND 9929950

Bohrung	58 mm
Hub	57,8 mm
Hubraum	152,7 cm <sup>3</sup>
Verdichtungsverhältnis	13,5:1

## MONTAGEANLEITUNG

### AUSBAU DES MOTORS

- Den Motor auf einer Werkbank ausrichten, dabei wie folgt verfahren:
  - Den Bereich, der vom Eingriff betroffen ist, sorgfältig reinigen.
  - Die Batteriekabel trennen, dann das Fach unter dem Sitz entfernen.
  - Den Luftfilterkasten entfernen.
  - Die Verkabelungen der elektrischen Anlage vom Motor trennen.
  - Die Einheit aus Ansaugstutzen/Drosselklappen aus dem Zylinderkopf des Motors ausbauen und ihn dabei mit dem Rahmen verbunden lassen.
  - Den Ansaugstutzen und Schalldämpfer ausbauen.
  - Den Bremssattel der Hinterradbremse vom Motor lösen.
  - Die Flüssigkeit aus dem Kühlsystem ablassen.
  - Alle Muffen für den Ein- und Auslass der Kühlflüssigkeit vom Motor trennen.
  - Die Schrauben und Bolzen, die den Motor am Rahmen befestigen, entfernen.
- Die Original-Zylindereinheit entfernen, dabei wie folgt vorgehen:
  - Den Stößeldeckel entfernen (2 M6 Schrauben) (Abb. 1).



Abb. 1

- Den Deckel für den Zugriff auf die Mutter der Antriebsriemenscheibe am Variatordeckel entfernen.

- Den Motor in der Vedichtungsphase an den oberen Totpunkt bringen und die Markierung am Zahnrad der Nockenwelle (Abb. 2) zur Auflagefläche des Ventildeckels am Zylinderkopf ausrichten und mit der Markierung „I“ am Rotor des Generators mit festen Bezug am Schwungraddeckel auf Flucht ausrichten (Abb. 3).

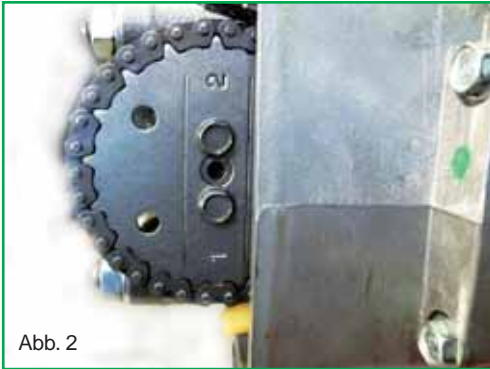


Abb. 2

Durch Drehen der Kurbelwelle gegen den Uhrzeigersinn die korrekte Position suchen und sich dabei der Mutter der Hauptriemenscheibe des Variators bedienen.

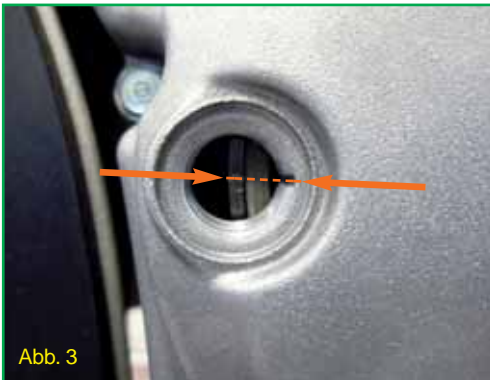


Abb. 3

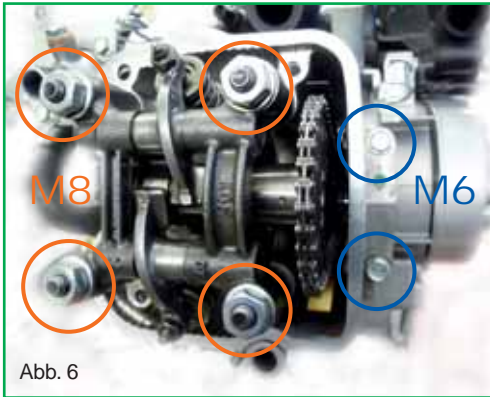
- Die zwei M5 Schrauben des Zahnrads der Nockenwelle entfernen, dabei die Mutter des Variators festhalten
- Die Schraubkappe des Kettenspanners entfernen und die Schraube bis zur Blockierung anziehen (Abb. 4).



- Den Kettenspanner und den Zahnkranz von der Nockenwelle entfernen. Damit die Ventilsteuerkette nicht in das Kurbelgehäuse fällt, muss sie mit einem Eisendraht befestigt werden.
- Das Sekundärluftventil und die Wasserthermostateinheit entfernen (Abb. 5).



- Die zwei M6 Schrauben entfernen (Abb. 6), mit denen der Zylinderkopf am Kurbelgehäuse befestigt ist.



- Die vier M8 Muttern (Abb. 6) um  $\frac{1}{2}$  Drehung lockern.
- Die 4 Muttern, die Lagerung der Nockenwelle, die Zentrierstifte entfernen.
- Den Zylinderkopf und den Zylinder vom Motorgehäuse abziehen.
- Den Kolbensprengring entfernen, den Kolbenbolzen herausziehen, dann den Kolben vom Pleuel abnehmen.
- Um den Eintritt von Schmutz oder Fremdkörpern zu vermeiden, das Kurbelgehäuse mit einem sauberen Tuch schützen.

## MONTAGE

Die Zylinderauflage auf dem Motorgehäuse sorgfältig reinigen, um eventuelle Rückstände der zuvor montieren Dichtung zu entfernen. Den Zylinder TOP waschen und entfetten, dann überprüfen, dass der Zylinderhals frei in die Bohrung der Gehäuse eintritt und ihn bis zum Anschlag einfügen. Falls Kontaktbereiche vorliegen, wird empfohlen diese zu entfernen. Dabei darauf achten, dass keine Späne in das Motorgehäuse gelangen.

### • Vorbereitung des Zylinderkopfs

- Die Kohleablagerungen und Dichtungsrückstände von der Zylinderkopfebene und aus der Brennkammer beseitigen.
- Einen Abdichttest der Ventile vornehmen, indem man sauberes Lösungsmittel in die Ein- und Auslasskanäle füllt und

überprüft, dass es keine Leckagen vorhanden sind.

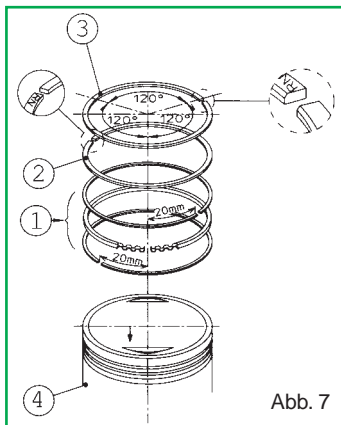
Falls zwischen Ventilen und Ventilsitzen Flüssigkeitsleckagen festgestellt werden sollten, die Ventile ausbauen und das Spiel zwischen den Ventilschäften und -führungen überprüfen oder kontrollieren, dass die Ventile nicht verbogen oder abgenutzt sind.

Die sich als nicht konform ergebenden Teile ersetzen und die Kohleablagerungen entfernen, dann die Ventile mit entsprechender Schleifpaste läppen. Den Zylinderkopf und alle Bestandteile sorgfältig waschen, sie erneut montieren und den Test der Ventilabdichtung erneut vornehmen.

Bei Bedarf den Zylinderkopf bei einer spezialisierten Werkstatt richten lassen. Als Alternative ein feuchtes Schleifpapierblatt (Korngröße 1000) auf eine Reißplatte legen und den Zylinderkopf mit einer Achterbewegung abflachen.

#### • **Montage der Kolbenringe**

- Den neuen Kolben, die Kolbenringe und die Kolbenbolzensprenglinge sorgfältig reinigen.
- Einen der zwei Kolbenbolzensprenglinge am Kolben montieren und dabei darauf achten, ihn während dem Einfügen nicht zu sehr zu beanspruchen. Kontrollieren, dass er korrekt in seinem Sitz eingefügt ist.
- Die Spreizvorrichtung des Ölabbstreifers in die entsprechende Nut am Kolben, den unteren Ölabbstreifer einfügen, dann den oberen Ölabbstreifer zur Fertigstellung der Montage des Ölabbstreifers (Abb. 7 - Teil. 1) einfügen.
- Den zweiten Kolbenring mit der Prägung N zum oberen Teil des Kolbens gerichtet montieren, siehe dazu Abb. 7 - Teil. 2.
- Den ersten Verdichtungsring mit der Prägung N zum oberen Teil des Kolbens gerichtet einfügen, siehe dazu Abb. 7 - Teil 3.
- Die Kolbenringstöße ausrichten, siehe dazu Abb. 7.



- **Montage der Zylindereinheit**

**ACHTUNG: Überprüfen, dass die Öffnung des Gehäuses mit einem Tuch geschützt ist, um zu vermeiden, dass der Sprengring versehentlich hineinfällt.**

- Den Kolbenbolzen und den Pleuelkopf mit Motoröl schmieren.
- Den Kolben auf das Pleuel legen und den neuen Kolbenbolzen einfügen. Sicherstellen, dass der am Kolbenboden eingeprägte Pfeil nach zum Auslass gerichtet ist (Abb. 7 - Teil 4).
- Den zweiten Kolbenbolzensprengring einfügen, dabei überprüfen, dass er korrekt in seinem Sitz liegt.
- Die Zylinderfußdichtung auf dem Motorgehäuse montieren, dann die zwei Zentrierstifte einfügen.
- Erneut kontrollieren, dass die Kolbenringstöße wie in Abb. 7 angegeben ausgerichtet sind.
- Den Kolben, die Kolbenringe und den Zylinder schmieren.
- Den neuen TOP Zylinder einbauen, dabei die Kolbenringe mit einer Hand, mit einem Kolbenringband oder eine Zange zusammendrücken und die Ventilsteuerkette durch die entsprechende Zylindernut führen, dann den Zylinder am Gehäuse auf Anschlag bringen.
- Die Kettenführung montieren und korrekt in ihren Sitz einlegen.
- Die neue Zylinderkopfdichtung und die zwei Zentrierstifte montieren.
- Den Zylinderkopf auf dem Zylinder anordnen, dabei die Ventilsteuerkette mit einem Eisendraht durch den entsprechenden Zylinderkopfschacht führen. Die Zentrierstifte, dann die Lagerung der Nockenwelle einfügen.
- Die Gewinde der vier Muttern (M8) leicht mit Motoröl einölen.
- Die vier Muttern (M8) des Zylinderkopfs über Kreuz mit einem Anzugsmoment von 27 Nm anziehen.
- Die zwei Schrauben (M6) seitlich am Zylinderkopfs mit einem Anzugsmoment von 10 Nm am Kurbelgehäuse anziehen.
- Die Kurbelwelle an den oberen Totpunkt bringen und dabei an der Markierung „I“ am Rotor des Generators mit dem festen Bezug am Schwungraddeckel auf Flucht ausrichten (Abb. 3).
- Die Ventilsteuerkette auf den Zahnkranz montieren.
- Den Zahnkranz auf die Nockenwelle fügen und die daran vorgesehenen Markierung (Abb. 2) zur Auflagefläche des Ventildeckels am Zylinderkopf ausrichten.
- Die Ausrichtungen der Steuerzeitenmarkierungen der Kurbelwelle und Nockenwelle erneut kontrollieren.
- Sollte die Ausrichtung nicht korrekt resultieren, den Arbeitsschritt wiederholen.



### **Eine falsche Steuerzeiteinstellung kann den Motor stark beschädigen**

- Die zwei M5 Schrauben zur Befestigung der Nockenwelle ansetzen und anziehen, dabei die Rotormutter mit einem Schlüssel festhalten. Anzugsmoment 9 Nm.
- Den Eisendraht von der Ventilsteuerkette entfernen.

#### • **Montage des Kettenspanners**

- Einen Schraubendreher in die Bohrung einfügen, dann und die Schraube bis zum Feststellen im Uhrzeigersinn drehen (Abb. 4).
- Den Kettenspanner am Zylinder montieren. Die neue Dichtung aus dem Lieferumfang verwenden.
- Die Schraube des Kettenspanners freigeben durch Drehen entgegen dem Uhrzeigersinn, sicher stellen, dass sie gelockert ist, dann die Schraubkappe montieren.
- Die Kurbelwelle einige Male drehen, dann erneut am oberen Totpunkt in der Verdichtungsphase ausrichten und die korrekte Fluchtung zwischen Nockenwelle und Rotor überprüfen. Falls die Ausrichtung als nicht korrekt resultiert, die Fluchtung erneut vornehmen.

#### • **Korrektur des Ventilspiels**

Mit dem Motor am oberen Totpunkt in der Verdichtungsphase (alle Markierungen fluchten) das korrekte Ventilspiel überprüfen und eventuell durch Betätigen der Einstellschrauben der Kipphebel zurücksetzen; dabei wie folgt vorgehen:

- Einen Dickenmesser zwischen Schraube und Ventilspitze einfügen. Die folgenden Parameter überprüfen:

Anzugsmoment der Kontermuttern der Einstellschrauben	7 Nm
Ventilspiel im Einlass	0,14 ↔ 0,18 mm
Ventilspiel im Auslass	0,23 ↔ 0,27 mm

- Den Ventildeckel erneut montieren (Abb. 1).
- Die Zündkerze montieren und dabei den Elektrodenabstand (0,8 ↔ 0,9 mm) wieder herstellen oder durch eine Zündkerze vom Typ NGK CR9EH9 oder gleichwertige ersetzen. Anzugsmoment 12 Nm.
- Ein Motorölwechsel ist empfehlenswert.
- Den Motor wieder am Fahrzeug montieren, dazu in der dem Ausbau umgekehrten Reihenfolge verfahren.

- Kühlflüssigkeitssystem: die flexiblen Muffen des Kühlflüssigkeitssystems an den Motor anschließen und mit der Befüllung wie nachstehend angegeben fortfahren:
  - so viel Kühlflüssigkeit in den Ausdehnungsbehälter füllen, bis der mit „Max.“ gekennzeichnete Füllstand erreicht wurde.
  - Den Kühler über den Druckdeckel wie in der in der Betriebs- und Instandhaltungsanleitung des Fahrzeugs angegeben mit Kühlflüssigkeit füllen, dann die Schraube lockern (Abb. 8) und die gesamte im Kühlsystems enthaltene Luft ablassen, dann wieder schließen.

Die Arbeitsschritte für die Befüllung des Kühlers und die Entlüftung des Systems so lange wiederholen, bis die gesamte vorhandene Luft entwichen ist.



Abb. 8

- **Starten des Motors**
  - Den Motor bei auf dem Ständer abgestelltem Fahrzeug starten und die Kühlflüssigkeit auf Betriebstemperatur bringen.
  - Den Motor ausschalten, eine weitere Entlüftung durch Lockern des Bolzens (Abb. 8) vornehmen.
  - Den jeweiligen Flüssigkeitsstand im Kühler und Ausdehnungsbehälter überprüfen und eventuell wieder herstellen.

## WICHTIGE HINWEISE

- Den Schmiermittelstand regelmäßig überprüfen und das Schmiermittel, sofern nötig, wechseln.
- Den Kühlflüssigkeitsstand regelmäßig überprüfen.
- Vor Hochfahren des Motors auf die max. Drehzahl warten bis die erforderliche Betriebstemperatur erreicht ist.
- Die Zylinderboden- und Zylinderkopfdichtungen sind nicht wiederverwendbar. Nach jedem Ausbau des Zylinders sind beim erneuten Einbau neue Dichtungen einzusetzen.

## EINLAUFPHASE

Die Einlaufphase ist sehr wichtig, da sie es allen neuen Teilen ermöglicht, sich graduell aufeinander anzupassen. Eine Nichteinhaltung dieser Phase kann zu Schäden oder anormalen Verformungen führen, die einen Leistungsverlust oder ein schnelles Einfressen verursachen könnten. Wir empfehlen daher das betreffende Fahrzeug auf den ersten 500 km nicht mit Höchstgeschwindigkeit zu fahren.

## ERSATZTEILE FÜR 9929650

Art.-Nr.	Beschreibung
9929680	Kompletter Kolben Ø 52,4 Honda SH 125ccm
9929720	Kolbenringsatz Ø 52,4 Honda SH 125ccm
9929750	Dichtungssatz GT Ø 52,4 Honda SH 125ccm

## ERSATZTEILE FÜR 9929450 UND 9929950

Art.-Nr.	Beschreibung
9929520	Kompletter Kolben Ø 58 Honda SH 125ccm
9929560	Kolbenringsatz Ø 58 Honda SH 125ccm
9929630	Dichtungssatz GT Ø 58 Honda SH 125ccm

## GARANTIE

Die Garantie beschränkt sich auf den Ersatz von Teilen, deren Defekt durch Motorparts S.r.l. anerkannt wurde. Es darf unter keinen Umständen ein von uns hergestelltes Produkt an Fahrzeugen verbaut werden, dessen Kompatibilität nicht angegeben ist.

Die Garantie wird in folgenden Fällen nicht anerkannt:

- a) Umänderung oder Handhabung des Produktes;
- b) unsachgemäße/r Montage oder Gebrauch;
- c) Ersatz von Teilen des Kits durch Produkte, die nicht von Top Performances stammen;
- d) Gebrauch des Produktes unter nicht vorgesehenen Bedingungen.

Die in diesem Handbuch enthaltenen Bilder, Daten und technischen Angaben sind unverbindlich. Die Motorparts S.r.l. behält sich das Recht vor, Neuerungen oder Verbesserungen jeglicher Art, auch ohne vorangehende Ankündigung, vorzunehmen.

## EMPFEHLUNGEN

Um die maximale Motorleistung zu erreichen, empfehlen wir hochwertige Schmiermittel zu verwenden.

- Das verbrauchte Motoröl in einem verschließbaren Behälter sammeln. Das Altöl nicht mit anderen Substanzen wie Frostschutzmittel oder Getriebeflüssigkeiten mischen.
- Ausserhalb der Reichweite von Kindern und nicht in der Nähe von Hitzequellen lagern.
- Das Altöl in ein Entsorgungszentrum bringen: die meisten Tankstellen, Reparatur- und Schnellservicewerkstätten nehmen Altöl kostenlos entgegen.
- Wir empfehlen Handschuhe zu verwenden, die gegen Kohlenwasserstoff resistent sind.

Weitere Details und  
Informationen finden Sie auf unserer Webseite  
[www.motorparts.it](http://www.motorparts.it)







LI9929650-01 (11567)



Distribuito da **MOTORPARTS S.r.l.**  
40012 Lippo di Calderara di Reno (BO)  
Via Aldina, 26 - Fax ++39/051725449  
<http://www.motorparts.it>