

# Caratteristiche tecniche

## Motore Kart KV 95



|   |  |
|---|--|
| TIPO MOTORE   | Monocilindrico a due tempi, raffreddamento ad acqua  |
| SISTEMA D'AMMISSIONE                                  | Valvola Rotante  |
| CILINDRATA  | 125 cc. Max  |
| OLIO MOTORE   | CASTROL TQ DEXTRON III or TRANSMAX Z   |
| QUANTITÀ OLIO MOTORE                                  | 0,600 - 0,650 Kg   |
| OLIO MISCELA  | CASTROL K 997  |
| MISCELA OLIO\BENZINA VERDE                            | 4%   |
| RODAGGIO  | LT 5 miscela   |
| SOSTITUZIONE GABBIA SPINOTTO                          | 40 / 50 Litri di miscela circa ed ogni qual volta viene sostituito il pistone                    |
| ACCENSIONE  | PVL o SELLETRA   |
| ANTICIPO ACCENSIONE                                   | PVL 0,90 SELLETRA 0,90   |
| VOLUME CAMERA DI SCOPPIO                              | Minimo 12 cc fine filetto superiore candela  |
| TOLLERANZA PISTONE                                    | 7 / 7,5 Centesimi ( ES. Cilindro 54 pistone 53,93 il diametro del cilindro misurato a Temp. 20°) |
| CENTRAGGIO ALBERO MOTORE                              | da 0 a 2 centesimi   |
| MISURA DI CHIUSURA ALBERO MOTORE A BATTUTA CUSCINETTI | 51,30 ± 5 centesimi  |
| DISCHI FRIZIONE MATERIALE E NUMERO                    | 5 Guarniti<br>4 Acciaio 1,5 mm   |
| CARBURATORE   | Dell'Orto PHBE Ø 30 PHSB Ø 38 VHSB Ø 38-39   |
| TARATURA CARBURATORE :                                |  |

| CARBURATORE    | SPILLO CONICO K | VALVOLA      | POLVERIZZATORE | GETTO MASSIMO | GETTO MINIMO | VALVOLA A SPILLO | GALLEGGIANTE | GIRI VITE ARIA | TACCA SPILLO   |
|----------------|-----------------|--------------|----------------|---------------|--------------|------------------|--------------|----------------|----------------|
| PHBE 30        | 6               | 50           | AB 266         | 185           | 60           | 300              |              | 1              | 2 <sup>a</sup> |
| <b>PHBE 30</b> | <b>90</b>       | <b>50</b>    | <b>AB 270</b>  | <b>190</b>    | <b>65</b>    | <b>300</b>       |              | 1              | 2 <sup>a</sup> |
| VHSB 39        | 8               | 45/50        | DQ 268         | 230           | 45           | 300              |              | 1              | 2 <sup>a</sup> |
| <b>VHSB 39</b> | <b>93</b>       | <b>50</b>    | <b>DQ 270</b>  | <b>240</b>    | <b>45</b>    | <b>300</b>       |              | 1              | 2 <sup>a</sup> |
| VHSB 39        | 73              | 50           | DP 270         | 240           | 45           | 300              |              | 1              | 2 <sup>a</sup> |
| <b>VHSB 38</b> | <b>8</b>        | <b>45/50</b> | <b>DQ 266</b>  | <b>220</b>    | <b>45</b>    | <b>300</b>       |              | 1              | 2 <sup>a</sup> |



### ATTENZIONE

I valori riportati nella tabella tengono presente della temperatura esterna, tuttavia dopo il rodaggio si consiglia di adeguare il getto a seconda delle esigenze. La candela dovrà avere il centro asciutto e intorno umido.

- Utilizzare solo ed esclusivamente ricambi originali **TM**. Componenti che non corrispondono alle specifiche **TM** possono causare danni al motore.
- Montare sempre nuove guarnizioni, anelli di tenuta, O-Ring etc. durante il rimontaggio.
- Dopo il rimontaggio, controllare che tutti i componenti siano stati installati correttamente.



### IMPORTANTE

Questo motore è progettato e costruito solo per uso competizione e pertanto non è coperto da garanzia.

La **TM Racing S.p.A.** declina ogni responsabilità civile e penale derivante dall'uso del motore.

Per qualsiasi precisazione e informazione rivolgersi direttamente alla ditta **TM Racing S.p.A.**