

CIRCULAR TÉCNICA

Posventa

06 de septiembre de 2013

MODELOS: ENDUROS 2T HOMOLOGADAS EUR III

ASUNTO: ADAPTACIÓN PARA COMPETICIONES EN CIRCUITOS CERRADOS

En el caso de que algún cliente quiera utilizar la moto **ENDURO EC** para uso exclusivo en circuito cerrado, puede aumentarse el rendimiento. Para ello, siga el procedimiento descrito a continuación. Para obtener la máxima potencia disponible, debe cambiar **todas** las piezas indicadas en este procedimiento.

Cualquier cambio incompleto provocará problemas técnicos incluso averías graves del motor.

La transformación del vehículo en una moto racing provoca reglas de mantenimiento más amplio y una garantía limitada. Cualquier otro cambio técnico provoca la anulación de la garantía.

1. Confirme que el cliente usará la moto **ENDURO EC** en **circuitos cerrados correctamente habilitados** tales como circuitos de motocross, donde no es necesario cumplir las directivas europeas referidas a ruido y emisiones. Para asegurarse de que no se interpretará erróneamente por parte del cliente, recomendamos que escriba en las ordenes de trabajo, facturas o albaranes, un texto como el siguiente:

2. ***“El cliente entiende que las piezas instaladas y las modificaciones realizadas no cumplen con las Directivas Europeas referidas a ruido y emisiones. Solo son aptas para su uso en circuito cerrado de competición. Usar la moto modificada fuera de circuitos cerrados de competición puede comportar multas o sanciones por el incumplimiento de las leyes de ruido y emisiones. “***

Paso 1º:

EC 125

Desmontar el escape catalizado (**color negro**) ref. **BE85000H1213** y sustituirlo por el escape racing (**inox**) ref. **BE850001213**.

EC 200 - 250 - 300

Desmontar el escape catalizado, (**color negro**) ref. **BE85000033012** y sustituirlo por escape racing (**color plata**) ref. **BE85000012012** para la EC 200 y ref. **BE85000013012CT** para la EC 250 – 300.

Paso 2º:

Desmontar válvula de aire secundario con los dos tubos y el filtro.

Tubo aire secundario largo
Ref. BE785551209

Tubo aire secundario corto
Ref. BE785502509

Válvula aire secundario
Ref. BE785652509

Filtro gases aire secundario
Ref. BT280626059

Abrazadera cobra 15, 2 unidades
Ref. L200053



Paso 3º:

Desmontar restricción filtro aire.

EC 125 - 200 - 250 - 300

Ref. BE798002508 Rest. Filtro aire delantero

Ref. BE798052508 Rest. Filtro aire trasero

Ref. BE25920053 Suj. Restriccion aire



Paso 4º:

EC 125

Desmontar el tornillo especial DIN 6x30 **ref. ME720601213** y tuerca con arandela estriada M-6 **ref. T2206000** de la tapa de válvulas. Sustituir por el tornillo ULS 6X8 **ref. T0506008** junto con una arandela de cobre 6x10x1.5 **ref. T4006008** para permitir la abertura total válvula de escape.

HOMOLOGADO



RACING



Paso 5ª.

En los cilindros de las EC 200 - 250 - 300 se les debe sustituir la válvula de escape izquierda ciega **ref. ME25616014H** por la válvula escape izquierda racing **ref. ME25616014**.



Paso 6º.

Desmontar el carburador para modificar la carburación según la siguiente tabla:

Carburación homologada:

	EC 125	EC 200	EC 250 - 300
Compuerta	6.5	7	7
Chiclé alta	100	115	115
Chiclé baja	35	35	35
Aguja/ Posición	CHN - 5º posición	CHN - 5º posición	CHN - 5º posición

Carburación Racing:

	EC 125	EC 200	EC 250 - 300
Compuerta	7	6	7
Chiclé alta	180 (175-178-182)	175 (172-175-178)	175 (172-178-180)
Chiclé baja	45	42	42
Aguja/ Posición	N1EE - 3º posición (N1EG,N1EF)	NOZH - 3º posición	N1EF – 3 º posición

Paso 7º.

Girar el carburador, quitar los tornillos de la tapa de la campana del carburador, sacar la campana del carburador y desmontar el tope obturador de apertura del gas del carburador. Volver a montar la campana del carburador sin el tope del gas. Finalmente verificar el correcto movimiento del puño de gas .

EC 125

No procede.

EC 200

Longitud tope de apertura de la campana del carburador de 31 mm. **Ref. ME200690010.**

EC 250 – 300

Longitud tope de apertura de la campana del carburador de 34 mm. **Ref. ME250690010.**

Paso 8º.

El silenciador de escape en la **EC 125** lleva soldado un tope restrictor d. agujero 13 mm. Se deben eliminar los puntos de soldadura y así se podrá sacar.

Paso 9º.

Desmontar, si es necesario, retrovisores, cubrecadena, portamatrículas homologado y montar portamatrículas racing y paramanos.

Paso 10º.

Probar la motocicleta y verificar todos los puntos modificados.