

MOTOR

Bicilíndrico de 4 tiempos
 Disposición cilindros en "V" de 90°
 Calibre 92mm.
 Recorrido 80mm.
 Cilindrada total 1064cc.
 Relación de compresión 9,3:1
 Par máximo Kgm 9,6(94 Nm) a 6000r.p.m.
 Potencia máxima 91CV (67 Kw) a 7800 r.p.m

DISTRIBUCIÓN

Con varillas y balancines y 2 válvulas por cilindro. Un árbol de levas en la base dirigido por una cadena duplex con tensor de cadena automático.

ALIMENTACIÓN

Inyección electrónica indirecta, secuencial calada MAGNETI MARELLI IAW 15M sistema "Alfa-N", 2 cuerpos con válvula ø40 mm. con inyectores Weber IW031, bomba eléctrica con regulador de presión, gestión digital de los tiempos de inyección optimizada.

INSTALACIÓN DE ESCAPE

De acero inox - 2 tubos conectados a una cámara de expansión y a dos silenciadores.

LUBRIFICACIÓN

Sistema a presión con bomba de engranajes. Filtros con malla y de cartuchos montados en la caja de la base.
 Presión normal de lubricación Kg/cm cuadrados 3,8-4,2 (regulada por una válvula especial) válvula termostática y radiador de enfriamiento.
 Transmisor eléctrico para señalización de presión insuficiente situado en la base.

GENERADOR ALTERNADOR

Montado en la parte anterior del cigueñal.
 Potencia en salida: 350 W a 5000 r.p.m. (14 V - 25 A)

ENCENDIDO

Electrónico digital con descarga inductiva "MAGNETI MARELLI"
 Bujías de encendido NGK BPR 6ES
 Distancia entre los electrodos de las bujías 0,7 mm.
 Bobinas de encendido 2 montadas en el chasis

ARRANQUE

Eléctrica mediante motor encendido de arranque (12V -1,2 Kw) acoplamiento con control electromagnético.
 Corona dentada fijada al motor.
 Mando con botón (START) colocado en el lado derecho del manillar.

EMBRAGUE

Tipo seco con dos discos conducidos. Esta colocado en el volante motor.
 Mando hidráulico mediante palanca en el manillar (lado izquierdo).

TRANSMISIÓN PRIMARIA

De engranajes helicoidales, relación 1:1,6842 (z=19/32)

TRANSMISIÓN SECUNDARIA

De árbol con junta cardánica y engranajes.
 Relación 1: 2,9091 (11/32)

CAMBIO

De seis marchas con engranajes siempre en el agarre con embrague frontal.
 Acoplamiento flexible incorporado.
 Mando con palanca de pedal colocado en el lado izquierdo del vehículo

<i>Relaciones cambio</i>	<i>Relaciones totales (motor-rueda)</i>
1ª marcha = 1: 2,4000 (15/36)	1ª marcha = 1: 11,7589
2ª marcha = 1: 1,7778 (18/32)	2ª marcha = 1: 8,7103
3ª marcha = 1: 1,3636 (22/30)	3ª marcha = 1: 6,6812
4ª marcha = 1: 1,1111 (27/30)	4ª marcha = 1: 5,4439
5ª marcha = 1: 0,9655 (29/28)	5ª marcha = 1: 4,7306
6ª marcha = 1: 0,8519 (27/23)	6ª marcha = 1: 4,1737



California

MOTOR

Bicilíndrico de 4 tiempos
 Disposición cilindros en "V" de 90°
 Calibre 92mm.
 Recorrido 80mm.
 Cilindrada total 1064cc.
 Relación de compresión 9,8:1

DISTRIBUCIÓN

Con varillas y balancines con recuperación automática de los juegos por medio de balancines hidráulicos y dos válvulas por cilindro.
 Un árbol de levas en la base mandado por una cadena dúplex con tensor de cadena automático.

ALIMENTACIÓN

Inyección electrónica indirecta, secuencial calada MAGNETI MARELLI, 2 cuerpos con válvula ø40 mm. Con inyectores Weber IW031, bomba eléctrica con regulador de presión, gestión digital de los tiempos de inyección optimizada.

SISTEMA DE ESCAPE

De acero inox - dos tubos con travesaño de compensación, conectados a una cámara de expansión y a dos silenciadores catalizados.
 La sonda Lambda para el control de los gases de escape está situada en la cámara de expansión.

LUBRIFICACIÓN

Sistema a presión con bomba de engranajes.
 Filtros con malla y de cartuchos montados en la caja de la base.
 Presión normal de lubricación Kg/cm² 3,8-4,2 (regulada por válvula especial montada en la caja de la base).
 Transmisor eléctrico para señalización de presión insuficiente situado en la base.

GENERADOR ALTERNADOR

Montado en la parte anterior del cigueñal.
 Potencia en salida: 350 W a 5000 r.p.m. (14 V - 25 A)

ENCENDIDO

Electrónico digital con descarga inductiva "MAGNETI MARELLI"
 Bujías de encendido NGK BPR 6ES
 Distancia entre los electrodos de las bujías 0,7 mm.
 Bobinas de encendido 2 montadas en el chasis

ARRANQUE

Eléctrica mediante motor encendido de arranque (12V -1,2 Kw) acoplamiento con control electromagnético.
 Corona dentada fijada al motor.
 Mando con botón (START) colocado en el lado derecho del manillar.

EMBRAGUE

Tipo seco con dos discos conducidos. Esta colocado en el volante motor.
 Mando hidráulico mediante palanca en el manillar (lado izquierdo).

TRANSMISIÓN PRIMARIA

De engranajes helicoidales, relación 1:1,2353 (z=17/21)

TRANSMISIÓN SECUNDARIA

De árbol con junta cardánica y engranajes.
 Relación 1:4,125 (z = 8/33)

CAMBIO

A cinco marchas con engranajes siempre en agarre y embrague frontal.
 Acoplamiento flexible incorporado.
 Mando con palanca de pedal colocado en el lado izquierdo del vehículo

<i>Relaciones cambio</i>	<i>Relaciones totales (motor-rueda)</i>
1ª marcha = 1:2 (Z=14/28)	1ª marcha = 1:10,1912
2ª marcha = 1:1,3889 (Z=18/25)	2ª marcha = 1: 7,0772
3ª marcha = 1:1,0476 (Z=21/22)	3ª marcha = 1: 5,3382
4ª marcha = 1:0,8696 (Z=23/20)	4ª marcha = 1: 4,4309
5ª marcha = 1:0,7500 (Z=28/21)	5ª marcha = 1: 3,8217

