

## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO GRUPPO TERMICO MINARELLI AM 3-4-5-6 LC 50-70 cc

DATI TECNICI	ALESAGGIO	CORSA	CILINDRATA	RAPPORTO DI COMPRESIONE
Ø 40	40 mm	39 mm	49 cc	14,2:1
Ø 47,6	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	13,9:1
Ø 47,6 RACING	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	14,1:1

Athena vi ringrazia per la preferenza accordata, rimane comunque sempre a disposizione per rispondere alle vostre esigenze. **Buon lavoro!!**

### PRELIMINARI:

- Pulire bene la zona del motore su cui si andrà ad operare.
- Svuotare il circuito di raffreddamento.
- Smontare attentamente lo scarico, il pacco lamellare ed il cilindro originale.
- Coprire l'imbocco del carter e togliere il pistone, facendo attenzione che non entrino corpi estranei all'interno dei carter.
- Controllare attentamente lo stato di usura dei componenti che seguiranno, in quanto l'aumento di potenza metterebbe a dura prova le caratteristiche dei medesimi:
  - albero motore. Con il kit Ø 47,6 Vi consigliamo di montare il ns. albero motore Racing (vedi catalogo);
  - paraolio e cuscinetti di banco (con i ns. gruppi termici Ø 47,6 il motore viene sottoposto ad un aumento di sollecitazioni meccaniche dato dall'incremento di potenza, i cuscinetti originali, pertanto, anche se in ottime condizioni, sono soggetti a rottura, vi consigliamo quindi di sostituirli con dei cuscinetti gioco C4 ordinare 2 pz.);
  - astuccio a rulli;
  - occhio di biella;
- Lavare accuratamente il nuovo gruppo termico ed il piano d'appoggio cilindro sui carter, accertandovi che non presenti residui di guarnizione o ammaccature.

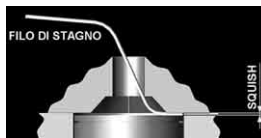
### MONTAGGIO GRUPPO TERMICO:

- Montare il pistone del kit con la freccia stampigliata sulla testa rivolta verso lo scarico, facendo attenzione che i segmenti entrino perfettamente nelle loro sedi.
- Montare il cilindro interponendo l'apposita guarnizione di base.

#### CONTROLLO ALLINEAMENTO PISTONE:

- Fissare il cilindro (senza testa) al basamento, con i relativi dadi, utilizzando dei distanziali al posto della testa.
- Controllare l'allineamento biella-pistone-cilindro, girando manualmente il motore, osservando che il pistone nel suo movimento mantenga un gioco laterale. Se così non fosse, controllare che i carter siano ben accoppiati e che il cilindro appoggi perfettamente su di essi. Se questi accoppiamenti fossero perfetti, significherebbe che la biella è piegata, in questo caso se non si vuole sostituirla, vi consigliamo di inserire un perno nel foro dello spinotto e di fare leva per raddrizzarla senza forzare troppo.
- Togliere il cilindro che avete provvisoriamente montato, inserire l'anello nel pistone assicurandovi che gli anelli fermo spinotto siano inseriti perfettamente nella loro sede.
- Lubrificare con olio per miscela l'interno del cilindro e riposizionarlo con molta cura.
- Montare la testa con relativi o-ring chiudendo i dadi a 1 Kg ad incrocio, con chiave dinamometrica. Fate particolare attenzione a questa operazione in quanto un errato serraggio dei dadi pregiudicherebbe notevolmente, prestazione e durata del kit.
- Riempire l'impianto di raffreddamento sino a livello.

• **SQUISH:** Per ottenere le giuste e testate prestazioni di questo gruppo termico, si deve avere uno squish pari a 1 mm (per il gruppo termico 70 cc racing lo squish deve essere pari a 0,9 mm), verificare quindi lo squish partendo con la guarnizione di base dello spessore di 0,5 mm, presente nel kit.  
Per rilevarlo, potete agire come segue: posizionare manualmente il pistone verso il punto morto inferiore, inserire dal foro candela un filo di stagno dello spessore di 1,5 mm in asse con lo spinotto, girare manualmente il volano in senso orario in modo da portare il pistone al punto morto superiore (per almeno 3 volte). Il filo di stagno presenterà uno schiacciamento che misurato con un calibro centesimale, indicherà il valore di squish. Se il valore di squish non corrispondesse, alzate o abbassate il cilindro sostituendo la guarnizione di base con le guarnizioni fornite nel kit.



- **CENTRALINA:** controllare l'anticipo, specialmente se è stata sostituita la centralina, che dovrà essere come quello indicato dalla casa costruttrice.
- **GRUPPO ALIMENTAZIONE:** curare particolarmente il pacco lamellare, nel quale non dovranno trovarsi bave o eccessi di materiale. Per il gruppo termico Ø 47,6 consigliamo di montare il carburatore e il pacco lamellare maggiorati (vedi catalogo).
- **GRUPPO SCARICO:** controllare che lo scarico sia in ottime condizioni, ricordandovi che la marmitta nel suo montaggio non deve essere forzata, per evitare ciò pensare con distanziali. Per la versione Ø 47,6 consigliamo la ns. marmitta Racing (vedi catalogo).  
N.B. Il ns. gruppo termico è stato unificato con la nuova versione dell'AM6, quindi se il Ø imbocco marmitta non è di 28 mm (versione vecchia), utilizzare la boccola di riduzione compresa nel kit.

### RODAGGIO, USO E MANUTENZIONE:

Prima di tutto controllate la carburazione. Utilizzate benzine con almeno 96 ottani ed olio sintetico.  
Per il kit 70 cc Racing si consiglia di aumentare di un punto percentuale la quantità d'olio nella miscela (es. miscelazione standard 2%, kit 70 cc Racing 3%).  
Non forzate il motore per i primi 250-300 km, in quanto rischiereste di danneggiare il gruppo termico, inoltre le massime prestazioni si avranno dopo un buon rodaggio. Ogni 3000 km ca. è consigliabile pulire, dai residui della combustione, tutte le parti coinvolte in questo processo. Si raccomanda l'utilizzo di un filtro aria adeguato.  
Verificate che i segmenti del pistone non siano bloccati, e controllatene lo stato di usura.  
È opportuno sostituire il pistone al primo cenno di affaticamento del kit per non compromettere la rotondità della canna del cilindro.

**Ci permettiamo di ricordarvi che non è il singolo pezzo, ma la completezza dell'insieme, che fa raggiungere al vostro scooter le massime prestazioni!**

Si suggerisce il montaggio dei prodotti contenuti in questo kit da parte di tecnici specializzati: se difetti e/o problemi venissero causati da una cattiva installazione, sarà declinata ogni ns. responsabilità per ogni qualsivoglia danno o pretesa tecnica ed economica nei ns. confronti.

Quanto scritto su questo foglio d'istruzioni non si intende impegnativo. La ditta Athena si riserva il diritto di apportare modifiche qualora lo ritenesse necessario, inoltre non si ritiene responsabile per eventuali errori di stampa.

**Tutti gli articoli ATHENA, prodotti nelle cilindrate e/o potenze superiori a quelle previste dal codice stradale del paese di appartenenza dell'utilizzatore finale, sono destinati esclusivamente ad uso agonistico sportivo. L'uso sulla strada pubblica, come anche in campo aeronautico e marino, è vietato. Il cliente si rende pertanto responsabile che la distribuzione degli articoli acquistati da ATHENA sia conforme alla legislazione vigente nel proprio paese, liberando la stessa da qualsivoglia responsabilità.**

## ASSEMBLY INSTRUCTION CYLINDER KIT MINARELLI AM 3-4-5-6 LC 50-70 cc

TECHNICAL INFORMATION	CYLINDER BORE	STROKE	CUBIC CAPACITY	COMPRESSION RATIO
Ø 40	40 mm	39 mm	49 cc	14,2:1
Ø 47,6	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	13,9:1
Ø 47,6 RACING	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	14,1:1

We thank you for choosing our articles and stay at your disposal for any further information you may require.

### PRELIMINARY INSTRUCTIONS:

- Clean carefully the engine area;
- Empty the cooling circuit;
- Remove carefully the exhaust system, the reed valve and the original cylinder;
- Cover the casing mouth and remove the piston. Be careful that foreign bodies do not enter the casing;
- Check carefully the wear of the following components, as the power increase can compromise their characteristics:
  - crankshaft (with the kit Ø 47,6 we suggest to assemble our crankshaft Racing – see catalogue);
  - oil seals and crankshaft bearings (with our thermic units Ø 47,6 the engine undergoes an increase in mechanical stress caused by the power increase; as a result, the original bearings, even if in good conditions, can break. Therefore, we suggest to replace them with bearings clearance C4, order 2 pcs);
  - roller case;
  - small end;
- Wash carefully the new cylinder kit and the cylinder supporting surface on the case. Make sure that no gasket scraps or bruises are left.

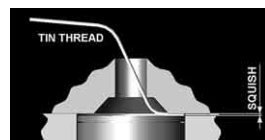
### ASSEMBLING INSTRUCTIONS:

- Assemble the piston checking that the printed arrow on the head is turned towards the exhaust system. Make sure that the segments enter perfectly their seats.
- Assemble the cylinder by inserting the proper base gasket.

#### PISTON ALIGNMENT CHECKING:

- Fix the cylinder (without head) to the base using the proper nuts and putting spacers instead of head.
- Check the alignment connecting rod-cylinder-piston by turning the engine manually. Check that the piston keeps a side clearance in its movement. If not, check that the casings are well coupled and that the cylinder leans perfectly on them. If these couplings are perfect, this means that the connecting rod is bent. In this case, if you do not want to replace it, we suggest to insert a pin in the gudgeon pin hole and, without forcing too much, to prize in order to make it straight.
- Remove the cylinder you have temporarily assembled. Insert the segment in the piston. Make sure that the spin locks are perfectly inserted in their seats.
- Lubricate with mixture oil the internal side of the cylinder and replace it carefully.
- Assemble the cylinder head with its o-rings by tightening the nuts at 1 kg at crossing using a dynamometric key. Be particularly careful during this operation as a wrong tightening can considerably compromise the performance and life of the kit.
- Fill the cooling system up to the level.

- **SQUISH:** To obtain the best tested performance from this thermic unit it is necessary that the squish is equal to 1 mm (for the thermic unit 70 cc Racing the squish must be equal to 0,9 mm). Check the squish by starting from the base gasket 0,5 mm inserted in the kit. To measure it, follow these instructions: place the piston manually towards the bottom dead centre. Insert a tin thread of 1 mm thick in the spark plug in axis with the gudgeon pin. Turn manually the flywheel clockwise in order to put the piston to top dead centre (for at least 3 times). The tin thread will show a crush that, measured with a centesimal gauge, indicates the squish value. If the squish value does not correspond, raise or lower the cylinder by replacing the base gasket with the ones supplied in the kit.



- **ELECTRONIC UNIT:** Check the spark advance, especially if the electronic unit has been replaced which should be the one indicated by the manufacturer.
- **INTAKE SYSTEM:** Check particularly that in the reed valve no burrs or material wastes are left. With the thermic unit Ø 47,6 we suggest to assemble the increased carburettor and reed valve (see our catalogue).
- **EXHAUST SYSTEM:** check that the exhaust system is in perfect conditions. We remind you that during the assembling the muffler must not be forced. To avoid this, use the spacers. For the version Ø 47,6 we suggest our muffler Racing (see our catalogue).  
N.B. Our thermic unit has been unified with the new version of AM6. So, if the muffler mouth is not Ø 28mm (old version) use the reduction bush supplied in the kit.

### RUNNING-IN, USE AND MAINTENANCE:

First of all check the carburation. Use petrol containing at least 96 octanes and synthetic oil. For the kit 70 cc Racing we suggest increasing the oil quantity in the mixture of a percentage point (for example standard mixture 2%, kit 70 cc Racing 3%).

Do not force the engine during the first 250-300 km as you can cause damage to the cylinder kit. The best performance is obtained only after a good running-in.

We advise to clean all these parts from the residuum after combustion every 3000 km. The installing of an appropriate air filter is suggested.

Check that the rings are not blocked and control their wear.

As soon as you feel that the engine power is decreasing we suggest to replace the piston in order not to compromise the roundness of the cylinder tube.

**We remind you that it is not the single part but all the parts as a whole that give your scooter the best performance!**

The assembling of the article/s included in this kit must be made only by qualified technicians. In case any faults and/or problems are caused by a wrong assembling, we will not be responsible for any damage or technical or economical request which are claimed to us.

The descriptions contained in this leaflet are not binding. Athena reserves the right to make any changes, if necessary. Are not responsible for any printing errors.

**All ATHENA products, which are manufactured with higher displacement and power than those permitted by law of the country where the end user lives, are intended solely for competition-sports usage. Use on public roads as well as in aeronautics and marine is prohibited. ATHENA is not responsible for any different usage. The customer takes full responsibility that the distribution of the articles purchased from ATHENA is in line with the current regulations of his country and therefore frees ATHENA from whatever responsibility in this matter.**

## MONTAGEANWEISUNG ZYLINDERKIT MINARELLI AM 3-4-5-6 LC 50-70 cc

TECHNISCHE ANGABEN	BOHRUNG	HUB	HUBRAUM	VERDICHTUNG
Ø 40	40 mm	39 mm	49 cc	14,2:1
Ø 47,6	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	13,9:1
Ø 47,6 RACING	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	14,1:1

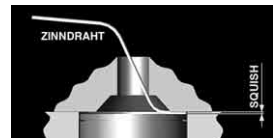
Wir danken Ihnen für Ihre Auswahl und stehen Ihnen gern für weitere Auskünfte zur Verfügung.

### VORBEMERKUNGEN:

- Bei der Montage bitte auf höchste Sauberkeit und Sorgfalt aufpassen;
- Die Ausladung, den Membran-Block und den Originalzylinder sorgfältig abmontieren;
- Das Motorgehäuse unbedingt abdecken, damit keine Fremdkörper in den Motor fallen können, erst dann den Kolben entfernen;
- Den Verschleißzustand der folgenden Bestandteile sorgfältig kontrollieren, da die Leistungssteigerung ihre Beschaffenheit beschädigen könnte:
  - Antriebswelle. Für das Kit Ø 47,6 empfehlen wir unsere Antriebswelle Racing zu montieren (siehe Katalog);
  - Simmerringe und Kurbelwellenlager (angesichts der Spannungskonzentration an ihren Motor können die Originallager sich brechen, auch wenn sie in gutem Zustand sind. Wir empfehlen, sie mit Lager Spiel C4 zu ersetzen, Bestellen 2 Stücke);
  - Nadelkäfig;
  - Pleuelauge;
- Den neuen Zylinderkit und die Auflagefläche sorgfältig säubern, so dass keine Dichtungsflecken oder Unebenheiten übrigbleiben;

### MONTAGE DES ZYLINDERKITS:

- Den Kolben mit Pfeil in Richtung Auslaß montieren. Danach die Seegerringe einfedern und kontrollieren, daß sie gut geklemmt sind;
- Den Zylinder mit seiner Fußdichtung montieren;
- KONTROLLE DER KOLBENFLUCHTUNG:**
  - Den neuen Zylinder (ohne Kopf) mittels seiner Schraubenmutter am Motorgehäuse fixieren. Benutzen Sie einige Distanzstücke anstatt der Kopf;
  - Die Fluchtung Pleuel-Kolben-Zylinder kontrollieren beim Motor handlich drehen. Beachten Sie, daß der Kolben ein seitliches Spiel hält. Wenn es so nicht ist, kontrollieren, daß die Gehäuse gut gepaart sind und dass das Zylinder sehr gut anlehnt. Wenn diese Passung perfekt ist, das bedeutet, daß der Pleuel gebogen ist. In diesem Fall, wenn Sie es nicht ersetzen will, empfehlen wir, einen Zapfen im Kolbenloch einzusetzen und den Hebel auf das Pleuel ansetzen, um es zurechtzubiegen;
  - Den provisorischen montierten Zylinder abnehmen. Dann die Klips einführen und sicherstellen, daß sie in ihren eigenen Sitz richtig angebracht werden;
  - Die Zylinderlaufbuchse mit Gemischöl einschmieren und am Motorgehäuse fixieren;
  - Die Zentralkuppel und den Außenkopf mit eigenen O-Ringen montieren. Die Muttern mit einem Drehmomentschlüssel 1 Kg anziehen. Bitte beachten Sie diese Arbeitsstufe, weil eine falsche Klemmung der Mutter die Leistung und Dauer des Kits beeinträchtigen wird.
  - Die Abkühlungsanlage bis zum Stand nachfüllen.
- **SQUISH:** die höchste Leistung des Athena Kit ist durch ein Squish über 1 mm erreichbar (Für das Zylinderkit 70 cc Racing muß das Squish 0,9mm sein), prüfen Sie das Squish aber beginnen Sie mit der Fußdichtung 0,5 mm dick, die in dem Satz enthalten ist. Dieses kann wie folgt vermessen werden: den Kolben handlich in Richtung unteren Totpunkt einordnen, durch den Zündkerzeloch einer 1,5 mm Dicke Zinndraht einsetzen. Das Schwungrad handlich im Uhrzeigersinn drehen lassen, sodaß den Kolben am oberen Totpunkt kommt (mindestens 3 Mal). Danach wird der Zinndraht ein Zerdrücken aufweisen, welches durch eine Hunderteilglehre das Squish geben wird. Im Gegenteil den Zylinder beziehungsweise aufheben oder herunterlassen (durch den Fußdichtungsersatz) bis zur Erreichung dieses Wertes;
- **CDI – EINHEIT:** den Versteller kontrollieren, besonders wenn die CDI Einheit ersetzt wurde. Er soll beim Hersteller angegeben werden; empfehlen wir die überdimensionierten Vergaser und Membran-Block zu montieren (siehe Katalog).
- **AUSPUFFSYSTEM:** versichern Sie sich, daß das Auspuffsystem in gutem Zustand ist. Beim Montage den Schalldämpfer nicht eintreiben. Wenn nötig, benutzen Sie einige Distanzstücke. Für die Version Ø 47,6 empfehlen wir unseren Schalldämpfer Racing (siehe Katalog). N.B. Unser Zylinderkit wurde mit der neuen Version von AM6 vereinheitlicht. Daher, wenn der Durchmesser des Schalldämpferanschnittes nicht 28mm ist (alte Version) muß man die Reduktionsbuche benutzen.



### EINFAHREN, GEBRAUCH UND WARTUNG:

Vor allem die Vergasung kontrollieren. Nur Benzin mit Oktanzahl 96 und synthetisches Öl verwenden. Für den 70 cc Racing Kit empfehlen wir die Ölquantität in dem Gemisch von einem Prozentpunkt zu erhöhen (z.B. Standardgemisch 2%, Kit 70 cc Racing 3%). Während den ersten 250-300 Km den Motor nicht außerordentlich beanspruchen. Die höchsten Leistungen wird man nach einem guten Einfahren erreichen. Ca. alle 3000 Km ist es empfehlenswert, alle diese Teile von Verbrennungsrückstände zu reinigen. Wir empfehlen, einen entsprechenden Luftfilter einzubauen. Beachten Sie, daß die Kolbenringe nicht blockieren und ihren Verschleißzustand kontrollieren. Nach starken Beanspruchungen des Motors den Kolben austauschen.

**Die absolute Leistungssteigerung wird nicht mit einem einzigen, sondern mit allen Bestandteilen erreichbar.**

*Es ist ratsam, die in diesem Satz enthaltenen Artikel mittels Fachtechniker montieren lassen. Bei Defekten und Problemen wegen eines falschen Montages verursacht, werden wir für jede gegen uns beanspruchten Schaden oder technische und wirtschaftliche Forderungen nicht verantwortlich sein. Die oben aufgeführten Anweisungen sind nicht verbindlich. Technische Änderungen bleiben unter unserem Vorbehalt. Für Druckfehler übernimmt Athena keine Verantwortlichkeit.*

**Alle ATHENA Produkte, welche mit Hubraum und/oder Mehrleistung hergestellt wurden, unterliegen der länderspezifischen Straßenverkehrsordnung des Endverbrauchers und sind somit ausschließlich zu Rennzwecken bestimmt. Eine Verwendung im Luftfahrt oder Maritim Bereich ist nicht empfehlenswert. Athena lehnt jegliche Verantwortung für jede andere Verwendung ab. Der Abnehmer macht sich dafür verantwortlich daß der Verkauf, der bei ATHENA gekauften Artikeln, mit den gültigen Gesetzen seines Landes übereinstimmen und entbindet somit ATHENA von irgendwelcher Verantwortung.**

## INSTRUCTIONS DE MONTAGE KIT CYLINDRE MINARELLI AM 3-4-5-6 LC 50-70 cc

DONNEES TECHNIQUES	ALESAGE	COURSE	CYLINDREE	RAPPORT DE COMPRESSION
Ø 40	40 mm	39 mm	49 cc	14,2:1
Ø 47,6	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	13,9:1
Ø 47,6 RACING	47,6 mm	39 mm	69,4 cc	14,1:1

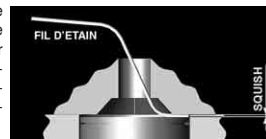
Nous vous remercions pour avoir choisi nos produits et restons à votre disposition pour tous renseignements supplémentaires.

### INSTRUCTIONS PRELIMINAIRES:

- Nettoyer bien la part du moteur à assembler;
- Désamorcer le circuit de refroidissement;
- Démontez attentivement le système de déchargement, le groupe lamellaire et le cylindre original;
- Couvrir l'embouchure du carter et enlever le piston. Faire attention que aucune corps étrangers n'entrent pas dans le moteur;
- Contrôler l'usure des composants suivantes, car l'augmentation de la puissance dans le kit Ø 47,6 mettrait à l'épreuve leur caractéristiques:
  - arbre moteur. Sur le kit Ø 47,6 nous vous suggérons d'assembler notre arbre moteur Racing (voir catalogue);
  - joints spy et roulements vilebrequin (avec nos groupes thermiques Ø 47,6 le moteur est soumis à une augmentation des contraintes mécaniques causé par l'incrément de puissance. Pour cette raison les roulements originales, même si en conditions parfaites, sont sujet aux cassures. Nous vous suggérons de les remplacer avec des roulements jeu C4, commander 2 pcs.);
  - trousse de rouleaux;
  - œil de bielle;
- Laver attentivement le nouveau groupe thermique et le plan d'appui du cylindre sur le carter et vérifier qu'il n'y a pas des résidus de joints ou bosses.

### MONTAGE DU GROUPE THERMIQUE:

- Assembler le piston avec la flèche tourné vers l'échappement. S'assurer que les segments soient bien installés dans leur sièges;
  - Assembler le cylindre en interposant la spéciale joint d'embase (voir squish);
- CONTRÔLE ALIGNEMENT DU PISTON:**
- Fixer le cylindre (sans culasse) au sousassement, avec les écrous relatives, en utilisant des entretoises à la place de la culasse;
  - Contrôler l'alignement bielle-piston-cylindre, en tournant manuellement le moteur. Faire attention que le piston pendant son mouvement maintienne un jeu latéral. S'il n'est pas comme ça, contrôler que les carter soient bien accouplés et que le cylindre appuie parfaitement sur eux. Si ces accouplements soient parfaits, ça signifie que la bielle est pliée. Dans ce cas, si vous ne voulez pas la remplacer, nous vous suggérons d'insérer un tourillon dans le trou d'axe et faire pression pour la redresser, mais sans forcer trop;
  - Enlever le cylindre que vous avez provisoirement assemblé. Insérer l'axe dans le piston et s'assurer que les circlips soient parfaitement insérés dans leur siège;
  - Graisser l'intérieur du cylindre avec huile pour mélange et remplacer-le attentivement;
  - Assembler la culasse et les joints torique en serrant les écrous à 1 kg avec une clé dynamométrique. Faire particulier attention pendant cette opération car un serrage incorrect des écrous peut compromettre considérablement la performance et la durée du kit;
  - Remplir l'installation de refroidissement jusqu'à niveau;
  - **SQUISH:** pour obtenir les meilleures performances de ce groupe thermique on doit avoir un squish conique égal à 1 mm (pour le groupe thermique 70 cc Racing le squish doit être égal à 0,9 mm). Vérifier le squish en commençant avec le joint d'embase épaisseur 0,5 mm, inclus dans le kit. Pour le-relever il faut: positionner le piston manuellement vers le point mort inférieur, insérer du trou bougie un fil d'étain de l'épaisseur du 1,5 mm en axe avec le piston, tourner le volant manuellement dans le sens des aiguilles d'une montre de façon que le piston soit porté sur le point mort supérieur (au moins 3 fois). Le fil d'étain montrera un écrasement que mesuré avec un calibre centésimal indiquera la valeur du squish. Si la valeur ne correspond pas, lever ou abaisser le cylindre en remplaçant le joint d'embase avec les joints fournis dans le kit;
  - **UNITE ELECTRONIQUE:** contrôler l'avance, spécialement si l'unité électronique a été remplacée, qui doit être comme cela indiqué par le constructeur;
  - **GROUPE D'ALIMENTATION:** contrôler particulièrement le groupe lamellaire dans lequel il ne doit pas se trouver des résidus du matériel ou bosses. Pour le groupe thermique Ø 47,6 nous suggérons d'assembler le carburateur et le groupe lamellaire majorés (voir catalogue);
  - **GROUPE D'ÉCHAPPEMENT:** contrôler que l'échappement soit en bonne conditions. Nous vous rappelons que le pot, pendant l'assemblage, ne doit pas être forcé. Pour l'éviter, utiliser des entretoises. Pour le groupe thermique Ø 47,6 nous suggérons d'assembler notre pot Racing (voir catalogue).  
N.B. Notre groupe thermique a été unifié avec la nouvelle version du AM6. Pour cette raison, si le diamètre de l'embouchure du pot d'échappement n'est pas de 28mm (vieille version) il faut utiliser la coquille de réduction inclus dans le kit.



### RODAGE, USAGE ET ENTRETIEN:

Avant tout, contrôler la carburation. Utiliser des essences avec au moins 96 octanes et huile synthétique. Pour le kit 70 cc Racing nous suggérons d'augmenter d'un point pour cent la quantité d'huile dans le mélange (par exemple, mélange standard 2%, kit 70 cc Racing 3%).  
Ne forcer pas le moteur pendant les premières 250-300 km, parce que on peut endommager le groupe cylindre. En outre, on a les meilleures performances seulement après un bon rodage. Chaque 3000 km environ on recommande de nettoyer tous les parts des résidus de combustion. Nous suggérons aussi d'assembler un filtre à air approprié. Vérifier afin que les segments ne soient pas bloqués et contrôler leur usure.  
On recommande de remplacer le piston dans le premier cas de fatigue pour éviter des problèmes sur la chemise du cylindre.

**Nous tenons à vous rappeler que l'accessoire à lui seul ne suffit pas, et qu'un montage correct donnera à votre scooter ses meilleures performances.**

*On recommande vivement que l'assemblage des produits inclus dans le kit soit fait par des techniciens spécialisés: si à cause d'une mauvaise installation on surgira des problèmes, nous déclinons toute responsabilité pour tous les dommages ou prétention techniques et économiques à notre égard. Tout ce qui est écrit sur cette feuille d'instructions n'est pas contraignant. Athena se réserve le droit d'appliquer des modifications si elle le juge opportun, et n'assume aucune responsabilité pour éventuelles erreurs d'impression.*

**Tous les produits Athena dans les cylindrées et/ou puissances supérieures à ce qu'il est prévu par le code de la route spécifique du pays d'appartenance d'utilisateur final, ne sont destinées qu'à une utilisation dans le cadre de compétitions sportives. L'usage sur la route publique est interdit. L'usage aéronautique et marin n'est pas indiqué. Nous nous dégageons de toute responsabilité pour toute autre utilisation. Le client prend sur soi la responsabilité que la distribution des produits achetés de la société ATHENA est conforme à la législation en vigueur dans son pays et par conséquent dégage ATHENA de quelconque responsabilité.**