



9926900 KIT Ø 63 COMPLETO DI CENTRALINA

YAMAHA YZF-R euro 3 - 125 4T LC-FI

YAMAHA WR 125 X- 125 4T LC-FI

YAMAHA WR 125 R- 125 4T LC-FI

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 nuovo gruppo termico è stato appositamente studiato per incrementare le prestazioni dei moderni motori a 4 tempi. L'incremento delle prestazioni è stato ottenuto con un nuovo cilindro che porta la cilindrata a 182,67cc. ed ad un adeguamento della carburazione.

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 con 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

Alesaggio	63 mm
Corsa	58,6 mm
Cilindrata	182,67 cm ³
Rapporto di Compressione	11,5:1

! ATTENZIONE: nella confezione sono inclusi cablaggio e centralina TFI indispensabili per il corretto funzionamento del kit. !

CARATTERISTICHE TECNICHE CENTRALINA TFI

Mappature selezionabili	2
Mappa "A"	Cilindro TOP e scarico originale
Mappa "B"	Cilindro TOP e scarico modificato

ISTRUZIONI AL MONTAGGIO

SMONTAGGIO DEL MOTORE

- Posizionare il motore su un banco di lavoro procedendo come segue:
 - Pulire accuratamente la zona interessata all'intervento.
 - Rimuovere la sella, scollegare i cavi della batteria.
 - Rimuovere i fianchetti, le carenature ed il serbatoio del carburante.
 - Smontare il collettore ed il silenziatore di scarico.
 - Scollegare il corpo farfallato e la scatola filtro aria.
 - Scollegare dal motore i cablaggi dell'impianto elettrico compreso il motorino di avviamento.
 - Scaricare il liquido del circuito di raffreddamento servendosi della vite posta nella parte anteriore del cilindro.
 - Scollegare tutti i manicotti di ingresso ed uscita del liquido di raffreddamento dal motore.
 - Scollegare il cavo della frizione, la leva del selettore del cambio ed il pignone della trasmissione finale.
 - Togliere le viti e i bulloni che fissano il motore al telaio.
- Rimuovere il gruppo termico originale procedendo come segue:
 - Smontare la pompa dell'acqua (Fig. 1) rimuovendo le tre viti indicate dalle frecce.

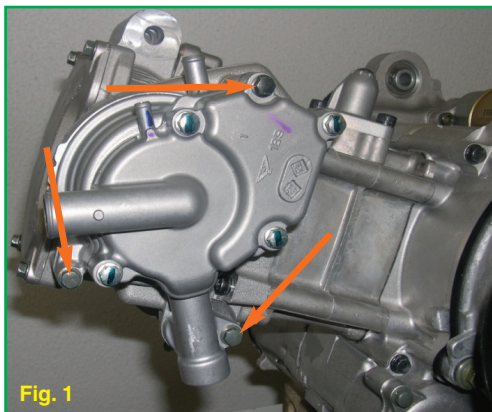
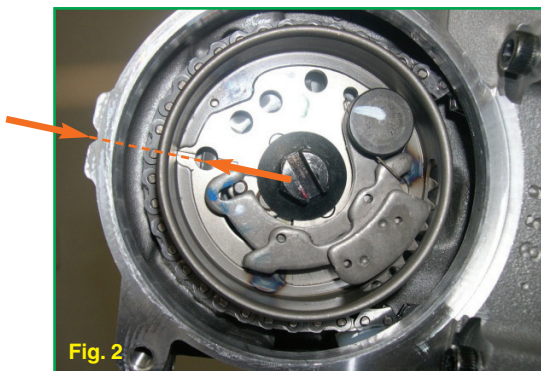
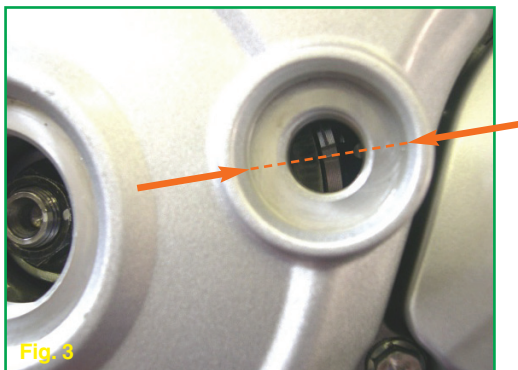


Fig. 1

- 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 riferimento stazionario riportato sulla testa, ed allineando il contrassegno "I" sul rotore del generatore con il riferimento stazionario presente sul coperchio del volano (Fig. 3).



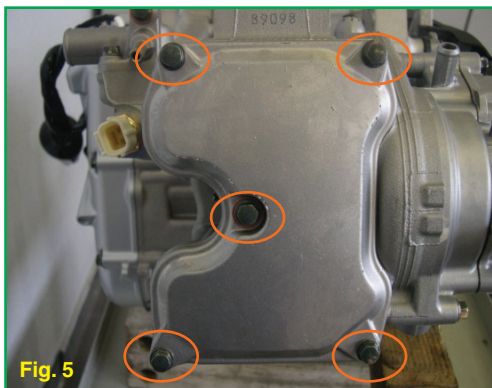
- Ricercare la posizione corretta ruotando l'albero motore in senso antiorario servendosi del dado del rotore del generatore.



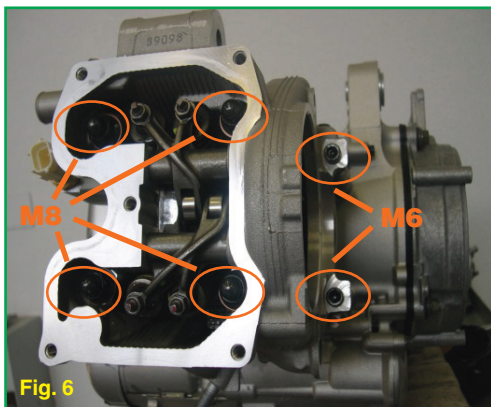
- Rimuovere il bullone della ruota dentata dell'albero a camme tenendo fermo il dado del rotore.
- Togliere il cappuccio del tendicatena e avvitare la vite fino al bloccaggio (Fig. 4).



- Rimuovere il tendicatena e la corona dentata sull'albero a camme facendo attenzione al perno del decompressore. Per non far cadere la catena di distribuzione fissarla con un filo di ferro.
- Rimuovere il coperchio punterie (n° 5 viti M6). (Fig. 5).



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



- Allentare i quattro bulloni M8 (Fig. 6) di ½ giro.
- Rimuovere i 4 bulloni.
- 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 originale. 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 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.

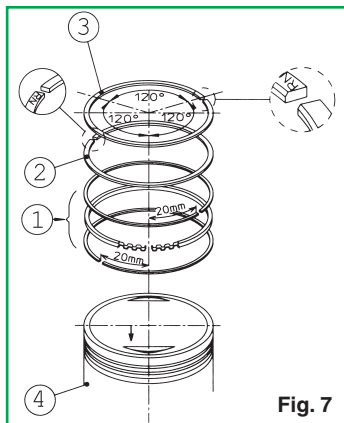


Fig. 7

- **Montaggio del Gruppo Termico**

ATTENZIONE: coprire l'apertura dei carter con un straccio pulito 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 riposizionate come indicato in Fig. 7.
- Lubrificare il pistone, le fasce elastiche ed il cilindro.
- Montare sul nuovo cilindro TOP la vite (M6) di drenaggio del liquido di raffreddamento prelevandola dal vecchio 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.
- Oliare leggermente le filettature dei quattro bulloni (M8) con olio motore.
- Serrare i quattro bulloni (M8) della testa con procedura a croce e con coppia di serraggio di 22 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 riferimento stazionario sulla testa. **Attenzione al posizionamento del perno del decompressore della camma.**

- 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 temporaneamente il bullone di fissaggio dell'albero a camme tenendo fermo il dado del rotore con una chiave.
- 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 avendo cura di cospargere le 2 viti con un velo di pasta sigillante. **Utilizzare la guarnizione nuova in dotazione.**
- Sbloccare la vite del tendicatena ruotandola in senso antiorario, assicurarsi che sia allentata, quindi montare il cappuccio in gomma.
- 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.
- Serrare il bullone (M8) sull'albero a camme, con coppia di serraggio di 30 Nm.

• **Correzione gioco valvole**

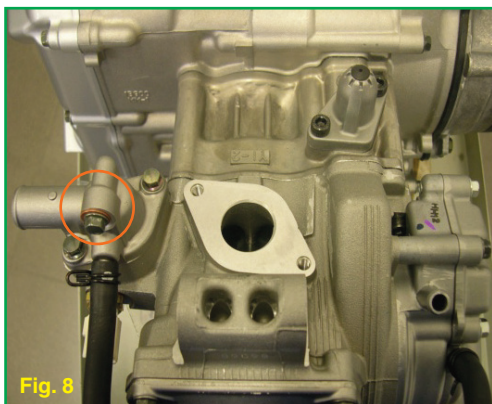
Con il motore al punto morto superiore in fase di compressione (tutte le tacche allineate) controllare ed eventualmente ripristinare il corretto gioco valvole agendo sulle viti di registro dei bilancieri procedendo come segue:

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

Coppia di serraggio dei controdadi delle viti di registro	7 Nm
Gioco valvola Aspirazione	0,10 ↔ 0,14 mm
Gioco valvola Scarico	0,22 ↔ 0,26 mm

- Rimontare il coperchio valvole (Fig. 5) con la guarnizione in rame sotto la vite centrale.
- Rimontare la pompa dell'acqua (Fig. 1).

- Rimontare la candela ripristinando la distanza tra elettrodi (0,8 ↔ 0,9 mm) oppure sostituirla con una tipo NGK CR9E o equivalente. Coppia di serraggio 13 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.



- **Installazione centralina TFI su Yamaha YZF-R**

- Posizionare la centralina TFI sotto la sella del passeggero nella zona posteriore del telaio (Fig. 9) e fissarla tramite gli adesivi dual lock in dotazione quindi sistemare il cablaggio dei cavi fino al motore. Si consiglia di fissare il cablaggio al telaio in alcuni punti utilizzando fascette di plastica per evitare danneggiamenti.
- Collegare il cavo nero di massa del cablaggio dalla centralina TFI al polo negativo della batteria del veicolo.

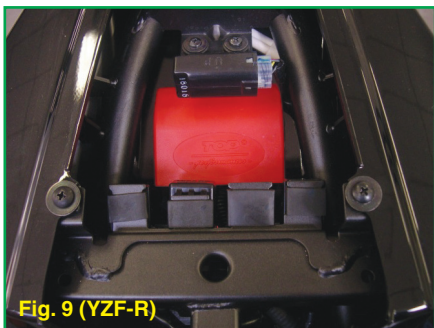


Fig. 9 (YZF-R)

- **Installazione centralina TFI su Yamaha WR-R/X**

- Posizionare la centralina TFI sotto il fianchetto posteriore destro (Fig. 10) e fissarla tramite gli adesivi dual lock in dotazione quindi sistemare il cablaggio dei cavi fino al motore. Si consiglia di fissare il cablaggio al telaio in alcuni punti utilizzando fascette di plastica per evitare danneggiamenti.

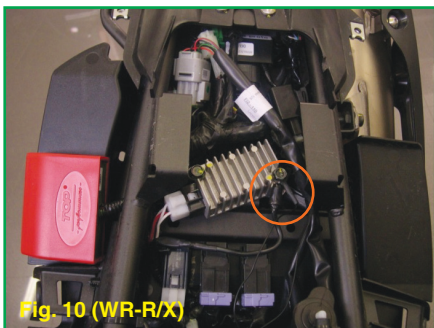


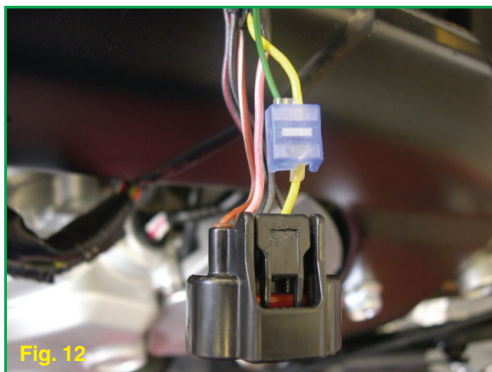
Fig. 10 (WR-R/X)

- **Collegamento cavo TPS**

- Collegare il cavo nero di massa del cablaggio dalla centralina TFI ad una vite del regolatore di tensione del veicolo (Fig.10).
- Scollegare dal TPS (Sensore di posizione della farfalla) il connettore posizionato sul corpo farfallato (Fig. 11).



- Collegare il cavo Verde dalla centralina TOP al cavo giallo dell'impianto del veicolo tramite il ruba corrente fornito nel kit TOP (Fig. 12).



ATTENZIONE: Per garantire il giusto contatto dei cavi si consiglia di applicare del nastro isolante al ruba corrente (Fig. 13).

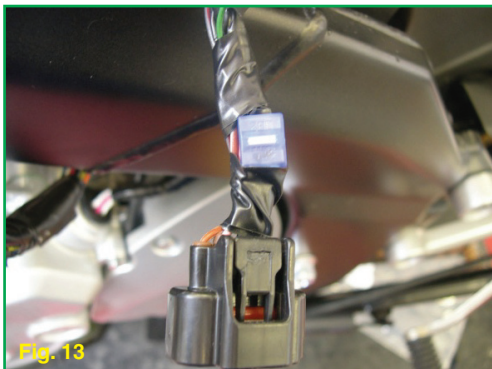


Fig. 13

- Scollegare l'iniettore e collegarlo ai due connettori del cablaggio della centralina TOP (Fig. 14).

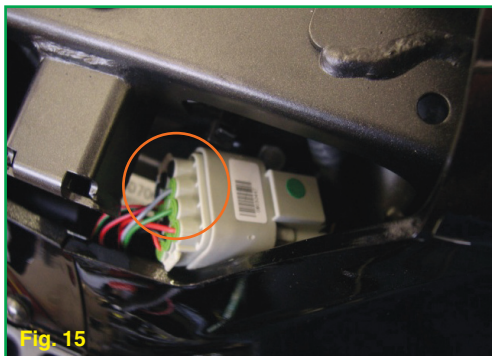


Fig. 14

- **Regolazione centralina TFI**

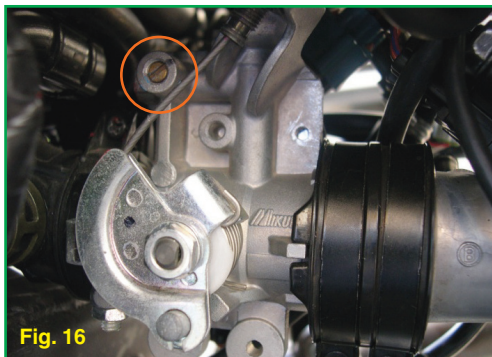
- Le 2 diverse mappature sono selezionabili agendo sul cablaggio della centralina TFI.

- Mappa A: cilindro TOP e scarico originale (cablaggio standard).
- Mappa B: cilindro TOP e scarico modificato (tagliare il cavo grigio del cablaggio (Fig. 15).



- **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. 7).
- Verificare ed eventualmente ripristinare i livelli del liquido nel radiatore e nel vaso di espansione.
- Regolare il regime del minimo tramite la vite (Fig. 16) sul lato destro del corpo farfallato: 1400÷1600 rpm.



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

Codice	Descrizione
9926890	Centralina "TFI" YZF-R
9927250	Centralina "TFI" WR
9926720	Cablaggio
9927340	Kit programmazione TFI
9926860	Spinotto + Anellini per kit Ø 63
9926870	Gruppo termico Ø 63 Yamaha 125 4T L/C
992539A	Pistone completo Ø 63 selezione "A"
992539B	Pistone completo Ø 63 selezione "B"
992539C	Pistone completo Ø 63 selezione "C"
9925400	Serie segmenti Ø 63 Yamaha 125 4T L/C
9925590	Serie guarnizioni GT Ø 63 Yamaha 125 4T L/C

GARANZIA

La garanzia si limita alla sostituzione delle parti riconosciute difettose da Motorparts S.p.A.. 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:

1. modifica o manomissione del prodotto.
2. montaggio o utilizzo non corretti.
3. sostituzione di alcune parti del kit con altre non Top Performances.
4. utilizzo in condizioni anomale del prodotto.

Immagini, dati e indicazioni tecniche contenuti in questo manuale non sono impegnative. La Motorparts S.p.A. 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 i lubrificanti BARDAHL.





Ø 63 KIT COMPLETED WITH CONTROL UNIT 9926900

YAMAHA YZF-R euro 3 - 125 4T LC-FI

YAMAHA WR 125 X- 125 4T LC-FI

YAMAHA WR 125 R- 125 4T LC-FI

Dear Customer,

Thank you for choosing one of the various items that TOP PERFORMANCES designed and manufactured for enhancing your vehicle operation.

The new piston-cylinder assy has been designed especially for improving the performance of the modern four-stroke engines. The performance improvement is the result of the new cylinder that brings the displacement up to 182.67cc. and adjusts the carburetion.

The cylinder is made of aluminium with high silicon content; the special heat treatment and the layer on the barrel ensure a high reliability. All machinings are carried out with modern machines tool that allow very reduced cylinder/piston couplings.

The piston has been designed with a special attention to the lightweight: it is made of aluminium with a high silicon content. To enhance reliability we designed stiffening ribs that facilitate the heat exchange. The piston is provided with one nitrided and chromed steel piston-ring, one piston-ring in special cast iron, and a scraper ring made up of three special compound and chromed steel parts.

SPECIFICATIONS

Bore	63 mm
Stroke	58,6 mm
Displacement	182,67 cm ³
Compression Ratio	11,5:1

! WARNING: The package includes wiring and TFI control unit that are necessary for the kit correct functioning. !

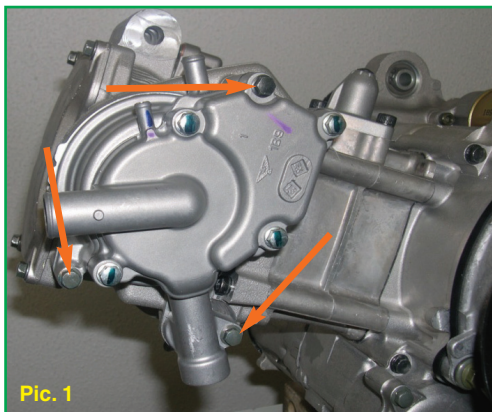
TFI CONTROL UNIT SPECIFICATIONS

Selectable maps	2
"A" map	TOP cylinder and original exhaust
"B" map	TOP cylinder and modified exhaust

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

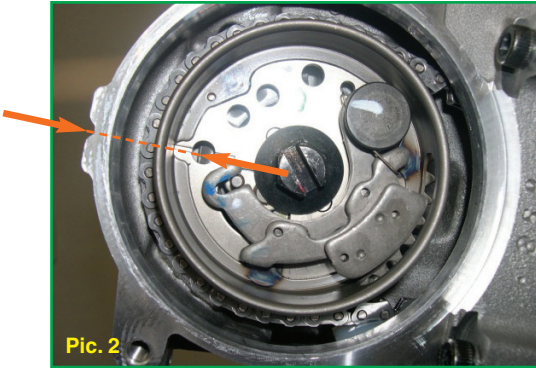
ENGINE DISASSEMBLY

- Position the engine on a working bench and proceed as follows:
 - Clean installation area thoroughly.
 - Remove the seat and disconnect the battery cables.
 - Remove the side body panels, the fairings and the fuel tank.
 - Remove exhaust manifold and silencer.
 - Disconnect the throttle body and the air filter box.
 - Disconnect the electric system wiring from the engine included the starter.
 - Discharge the cooling circuit liquid by means of the screw located in the front part of the cylinder.
 - Disconnect all coolant inlet and outlet couplings from the engine.
 - Disconnect the clutch cable, the gearbox selector lever and the final drive sprocket.
 - Remove all screws and bolts that fix the engine to the frame.
- Remove the original piston-cylinder assy as follows:
 - Remove the water pump (Pic. 1) by undoing the three screws indicated by the arrows.

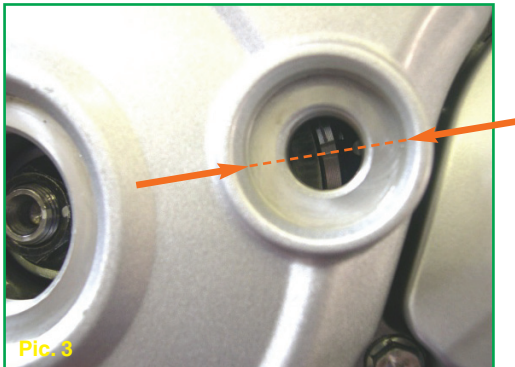


Pic. 1

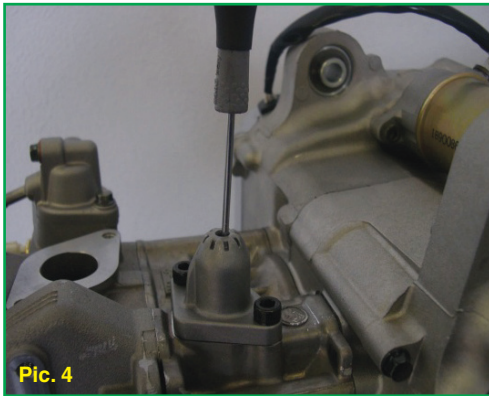
- Bring the engine to the top dead center during the compression stroke, align the reference point on the camshaft gear (Pic. 2) with the reference on the head, and align the "I" mark on the generator rotor with the reference on the flywheel cover (Pic. 3).



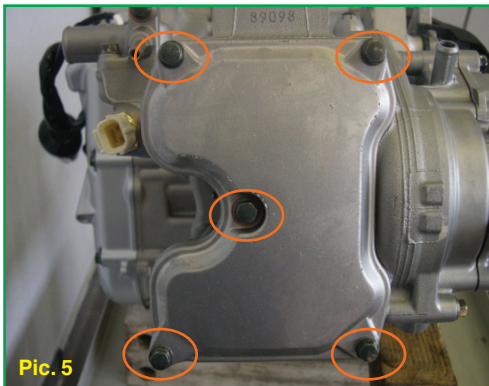
- Turn the crankshaft counterclockwise using the generator rotor nut until you find the right position.



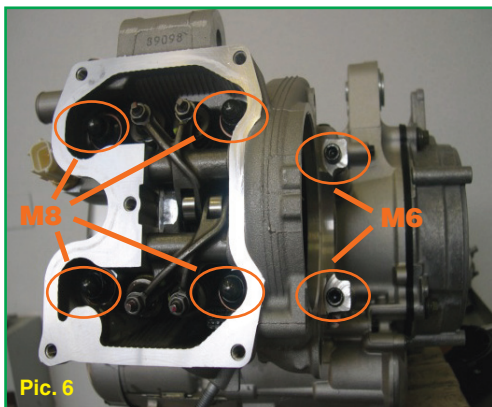
- Remove the camshaft gear bolt by holding the rotor nut.
- Remove the chain tightener cap and tighten the screw fully home (Pic. 4).



- Remove the chain tightener and the camshaft gear and pay attention to the decompressor pin. Fix the timing chain to the crankcase with an iron wire to prevent it from falling.
- Remove the tappets cover (no. 5 M6 screws). (Pic. 5).



- Remove the two screws M6 (Pic. 6) that fix the head to the crankcase.



- Loosen the four bolts M8 (Pic. 6) by half a turn.
- Remove the 4 bolts.
- Remove head and cylinder from the crankcase.
- Remove the piston circlip, pull out the gudgeon pin and take off the piston from the con-rod.
- Use a clean rag to protect the base against dirt and foreign material.

ASSEMBLY

Carefully clean the cylinder support base on the crankcase from any residual of the original gasket. Clean and degrease the TOP cylinder and check that the cylinder neck enters smoothly in the casings hole by inserting it fully home. If there are zones of contact it is recommended to remove them by ensuring that no shaving enters in the crankcase.

• Head preparation

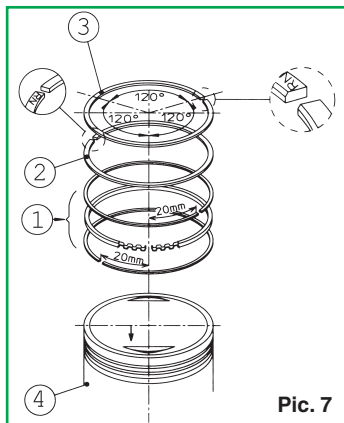
- Remove the carbon deposits and the gasket residuals from the head surface and from the combustion chamber.

- Carry out a valve seal test by pouring clean solvent in the inlet and exhaust pipe, and check if there is any leak.
If there is a liquid leak between valves and valve seats you have to remove the valves and check the clearance between stems and guides or ensure that the valves are not bent or worn.
Replace the unsuitable parts and remove the carbon deposits, then proceed lapping the valves with the special abrasive paste. Carefully clean the head and all parts, reassemble them and carry out again the valve seal test.

Should it be necessary, the head lapping must be done by an authorised workshop. Otherwise place a damp sheet of glass paper (1000 grain) on a surface plate and lap the head by moving it like an eight.

• Piston rings assembly

- Carefully clean the new piston, the piston rings and the gudgeon pin circlips.
- Assemble one of the two gudgeon pin circlips on the piston, pay attention not to stretch it, and check that it is placed correctly in its seat.
- Fit the scraper ring expander in the special piston groove, then complete the scraper ring assembly by fitting first the lower and then the upper scraper ring (Pic. 7 - Part 1).
- Fit the second piston ring with the N printing turned towards the piston upper part as indicated in Pic. 7 - Part 2.
- Insert the first compression piston ring with the N printing turned towards the piston upper part as indicated in Pic. 7 - Part 3.
- Position the piston rings openings as shown in Pic. 7.



Pic. 7

- **Piston-cylinder assy assembly**

WARNING: Cover the casing opening with a clean rag to prevent the circlip from accidentally falling into it.

- Lubricate the piston gudgeon pin and the con-rod small end with engine oil.
- Position the piston on the con-rod and insert the new gudgeon pin. Make sure that the arrow punched on the piston crown is turned towards the exhaust side (Pic. 7 - Part 4).
- Fit the second gudgeon pin circlip and check for it being correctly positioned in its seat.
- Assemble the base gasket on the crankcase and then the two dowels.
- Recheck that the piston rings openings are positioned as shown in Pic. 7.
- Lubricate piston, piston rings and cylinder.
- Take the coolant drainage screw (M6) from the old cylinder and assemble it on the new TOP cylinder.
- Insert the new TOP cylinder by pressing the piston rings (with a hand or by means of compression tool) by passing the timing chain through the suitable cylinder cavity, and then push the cylinder fully against the casing.
- Fit the chain guide sliding block by positioning it in the proper seat.
- Fit the new head gasket and the two dowels.
- Position the head on the cylinder and make use of an iron wire to pass the timing chain through the proper head cavity.
- Slightly oil the four bolts (M8) threads with engine oil.
- Tighten the head four bolts (M8) in a crossed pattern and with tightening torque of 22 Nm.
- Tighten the two side screws (M6) of the crankcase head with tightening torque of 10 Nm.
- Position the crankshaft at the top dead center and align the “I” mark situated on the generator rotor with the reference on the flywheel cover (Pic. 3).
- Fit the timing chain on the gear.
- Insert the gear on the camshaft and align its reference point (Pic. 2) with the head reference. **Pay attention to the positioning of the cam decompressor pin.**

- Recheck the alignments of the crankshaft and cam timing reference points.
- Should it be incorrect repeat the operation.

A wrong timing would cause serious damages to the engine

- Assemble and temporarily tighten the camshaft retaining bolt by holding the rotor nut with a wrench.
- Remove the iron wire from the timing chain.

- **Chain tightener assembly**

- Insert a screwdriver in the hole and turn the screw clockwise fully home (Pic. 4).
- Fit the chain tightener on the cylinder and spread a sealing paste film on the 2 screws. **Use the new gasket provided with the kit.**
- Loosen the chain tightener screw by turning it counterclockwise, make sure that it is slackened, and put on the rubber cover.
- Turn the crankshaft by some turns and during the compression stroke bring the engine again at the top dead center; then check the correct alignment of camshaft and rotor. If it is wrong, realign them.
- Tighten the bolt (M8) on the camshaft, with tightening torque 30 Nm.

- **Valve clearance adjustment**

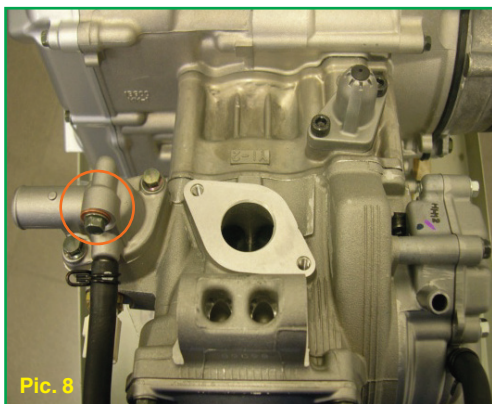
When the engine is at the TDC during the compression stroke (all marks aligned) check and if necessary restore the right valve clearance by working the rocker arm adjusting screws as follows:

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

Tightening torque of the adjusting screw lock nuts	7 Nm
Valve clearance - Intake	0,10 ↔ 0,14 mm
Valve clearance - Exhaust	0,22 ↔ 0,26 mm

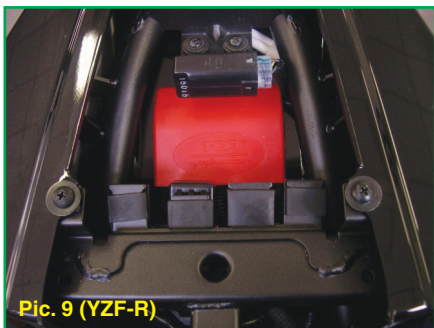
- Refit the valve cover (Pic. 5) with the copper gasket under the central screw.
- Refit the water pump (Pic. 1).

- Reassemble the spark plug and restore the distance between electrodes (0.8 ↔ 0.9 mm), otherwise replace it with one NGK CR9E type or equivalent. Tightening torque 13 Nm.
- It recommended to replace the engine oil.
- Reassemble the engine on the vehicle following the disassembly procedure in the reverse order.
- Cooling system: connect the cooling system flexible couplings to the engine and fill them as follows:
 - Pour in the expansion tank a suitable quantity of liquid to reach the level indicated with “Max”.
 - Fill the radiator with coolant through the pressure plug as indicated in the vehicle use and maintenance handbook, slacken the screw (Pic. 8) and bleed the air which is inside the cooling system and then close it.
Repeat the radiator filling and circuit bleeding of all the air inside of it.



- **TFI control unit installation on Yamaha YZF-R**

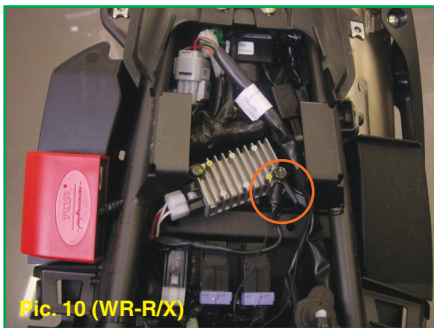
- Position the TFI control unit under the passenger seat in the frame rear zone (Pic. 9), fix it with the dual lock adhesives provided with the kit, and then lay out the cables in the scooter up to the engine. It is recommended to fix the wiring to the frame at some points using plastic ties in order to avoid future damages.
- Connect the black ground cable of the TFI control unit wiring to the negative terminal of the vehicle battery.



Pic. 9 (YZF-R)

- **TFI control unit installation on Yamaha WR-R/X**

- Position the TFI control unit under the rear right-hand side body panel (Pic. 10), fix it with the dual lock adhesives provided with the kit, and then lay out the cables in the scooter up to the engine. It is recommended to fix the wiring to the frame at some points using plastic ties in order to avoid future damages.



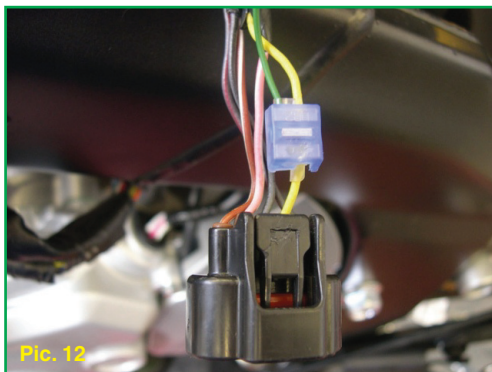
Pic. 10 (WR-R/X)

- **TPS cable connection**

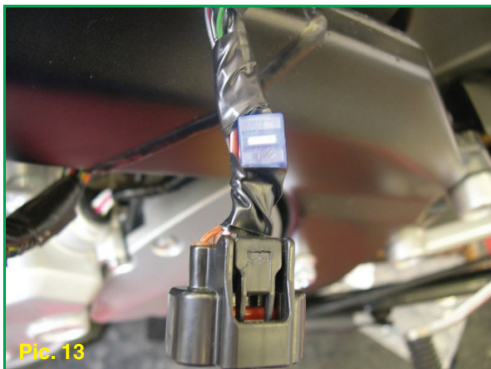
- Connect the black ground cable of the TFI control unit wiring to one screw of the vehicle voltage regulator (Pic.10).
- Disconnect the connector placed on the throttle body from the TPS (Throttle Position Sensor) (Pic. 11).



- Connect the green cable from the TOP control unit to the vehicle system yellow cable with the current connector provided with the TOP kit (Pic. 12).



WARNING: To ensure the right contact of the cables it is recommended to put friction tape on the current connector (Pic. 13).



Pic. 13

- Disconnect the injector and connect it to the two wiring connectors of the TOP control unit (Pic. 14).

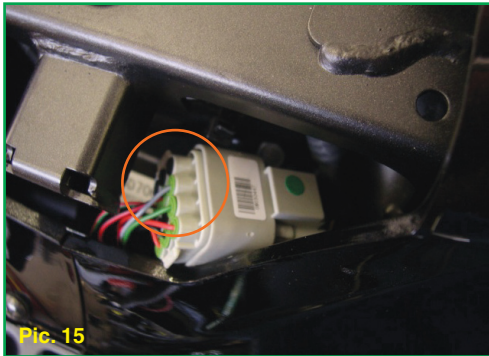


Pic. 14

- **TFI control unit set up**

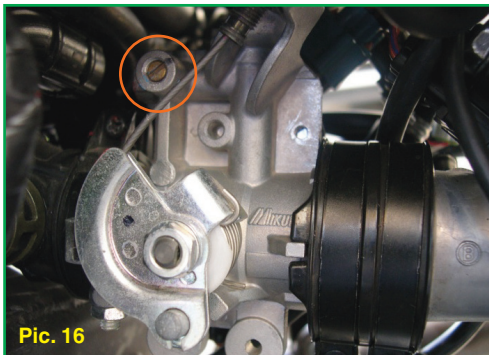
- The 2 different maps can be selected by working on the TFI control unit wiring.

- "A" Map: TOP cylinder and original exhaust (standard wiring).
- "B" Map: TOP cylinder and modified exhaust (cut the wiring grey cable) (Pic. 15).



- **Engine starting up**

- Start up the engine with the vehicle positioned on the stand and bring the coolant to the working temperature.
- Stop the engine and loosen the bolt to drain it (Pic. 7).
- Check and if necessary restore the coolant level inside the radiator and the expansion tank.
- Adjust the idle speed with the screw (Pic. 16) on the throttle body right side: 1400÷1600 rpm.



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 everytime 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

Part no.	Description
9926890	"TFI" YZF-R control unit
9927250	"TFI" WR control unit
9926720	Wiring
9927340	TFI programming kit
9926860	Gudgeon pin + Kit rings Ø 63
9926870	Piston-cylinder assy Ø 63 Yamaha 125 4T L/C
992539A	Complete piston Ø 63 "A" selection
992539B	Complete piston Ø 63 "B" selection
992539C	Complete piston Ø 63 "C" selection
9925400	Set of piston rings Ø 63 Yamaha 125 4T L/C
9925590	Set of GT gaskets Ø 63 Yamaha 125 4T L/C

WARRANTY

Warranty is limited to the replacement of parts recognised as faulty by Motorparts S.p.A.. 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.p.A. reserves the right to make changes for any reason whatsoever, be it for update or improvement, even without notice.

TIPS

For enhanced engine performance, we recommend BARDAHL lubricants





9926900 KIT Ø 63 COMPLET DE CENTRALE

YAMAHA YZF-R euro 3 - 125 4T LC-FI

YAMAHA WR 125 X- 125 4T LC-FI

YAMAHA WR 125 R- 125 4T LC-FI

Cher Client,

Nous vous remercions d'avoir choisi l'un des nombreux articles que TOP PERFORMANCES a conçus et réalisés pour optimiser le fonctionnement de votre véhicule.

Le nouvel ensemble cylindre-piston a été expressément conçu pour augmenter les performances des moteurs à 4 temps modernes. Les performances ont été augmentées grâce au nouveau cylindre portant la cylindrée à 182,67cc ainsi qu'à un ajustement de la carburation.

Le cylindre est en aluminium à haute teneur en silicium ; le traitement thermique spécial ainsi que la couche sur le corps garantissent sa haute fiabilité. Les usinages sont réalisés grâce à des machines modernes permettant des accouplements cylindre-piston particulièrement réduits.

Pour en augmenter la légèreté, le piston est en aluminium à haute teneur en silicium. Des nervures de renfort ont été prévues afin de garantir une fiabilité supérieure et de faciliter l'échange thermique. Le piston est doté d'un premier segment en acier nitruré et chromé, d'un deuxième segment en fonte spéciale et d'un racleur d'huile composé de trois parties en alliage d'acier spécial chromé.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Alésage	63 mm
Course	58,6 mm
Cylindrée	182,67 cm ³
Rapport volumétrique	11,5:1

! ATTENTION : l'emballage contient le câblage et la centrale TFI qui sont indispensables pour le bon fonctionnement du kit. !

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DE LA CENTRALE TFI

Cartographies sélectionnables	2
Cartographie "A"	Cylindre TOP et système d'échappement d'origine
Cartographie "B"	Cylindre TOP et système d'échappement modifié

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

DÉPOSE DU MOTEUR

- Placer le moteur sur le banc et suivre les étapes ci-dessous :
 - Nettoyer soigneusement la zone concernée par l'intervention.
 - Déposer la selle, débrancher les câbles de la batterie.
 - Retirer les caches latéraux, le carénage et le réservoir à carburant.
 - Déposer le collecteur et le silencieux d'échappement.
 - Débrancher le corps à papillons et le boîtier du filtre à air.
 - Débrancher les câblages du circuit électrique du moteur, y compris le démarreur électrique.
 - Purger le liquide du circuit de refroidissement à l'aide de la vis située à l'avant du cylindre.
 - Débrancher les tuyaux d'arrivée et d'évacuation du liquide de refroidissement du moteur.
 - Débrancher le câble de l'embrayage, le sélecteur de vitesses et le pignon de la transmission finale.
 - Oter les vis et les écrous qui fixent le moteur au cadre.
- Oter l'ensemble cylindre-piston d'origine comme suit :
 - retirer la pompe à eau (Fig. 1) en ôtant les trois vis indiquées par les flèches.

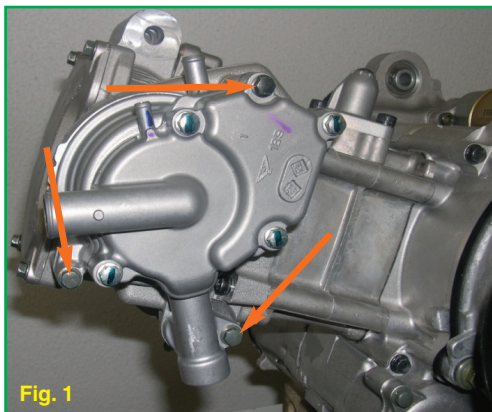
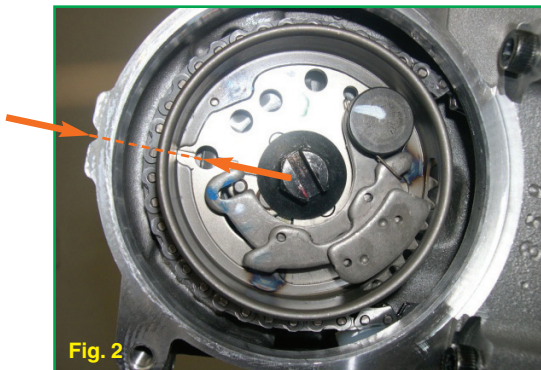
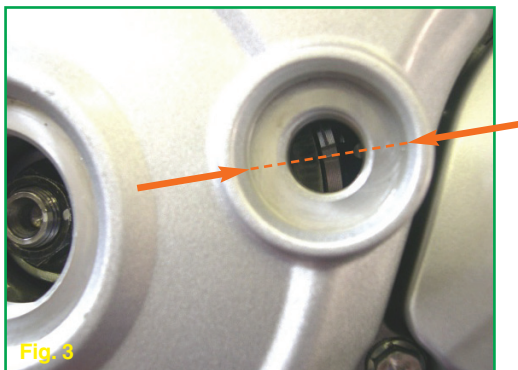


Fig. 1

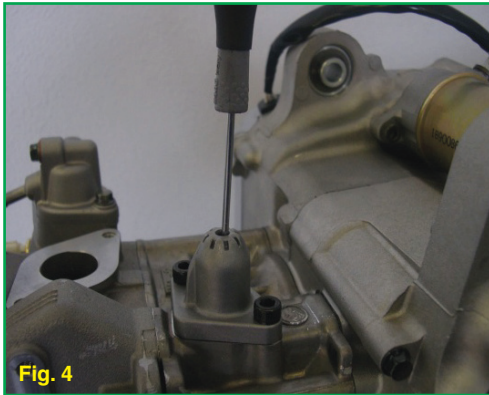
- Porter le moteur au point mort haut en phase de compression, en alignant le repère sur la roue crantée de l'arbre à cames (Fig. 2) avec le repère fixe sur la culasse, et l'inscription "I" sur le rotor de l'alternateur avec le repère sur le couvercle du volant moteur (Fig. 3).



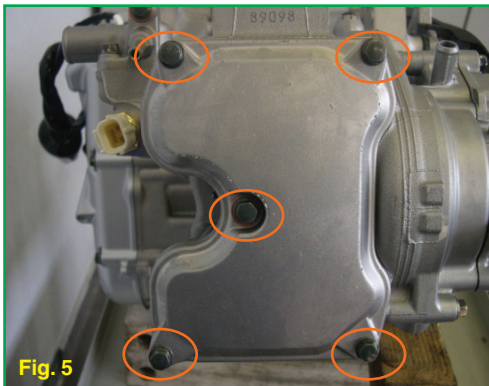
- Chercher la bonne position en tournant le vilebrequin dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à l'aide de l'écrou du rotor de l'alternateur.



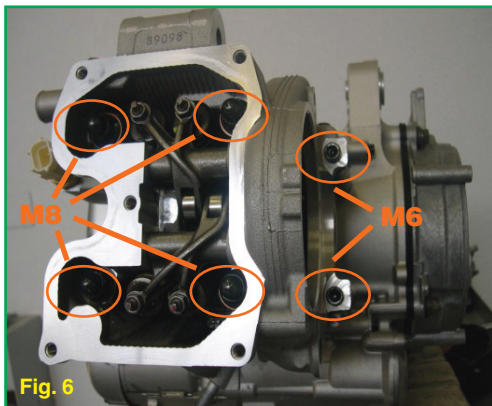
- Oter l'écrou de la roue crantée de l'arbre à cames en immobilisant l'écrou du rotor.
- Oter le capuchon du tendeur de chaîne et serrer la vis jusqu'en butée (Fig. 4).



- Retirer le tendeur de chaîne et la couronne dentée sur l'arbre à cames en prenant garde à l'axe du décompresseur. Fixer la chaîne de distribution avec un fil de fer afin qu'elle ne tombe pas dans le carter.
- Retirer le couvercle des poussoirs (n°5 vis M6). (Fig. 5).



- Oter les deux vis M6 (Fig. 6) de fixation de la culasse au carter.



- Desserrer d'un demi tour les quatre écrous M8 (Fig. 6).
- Retirer les 4 écrous.
- Sortir la culasse et le cylindre du carter moteur.
- Retirer le jonc d'arrêt du piston, sortir l'axe et ôter le piston de la bielle.
- Protéger le carter avec un chiffon propre afin d'éviter que de la saleté ou du matériel pénètre à l'intérieur.

MONTAGE

Nettoyer correctement la surface d'appui du cylindre sur le carter moteur en éliminant les résidus du joint d'origine. Laver et dégraisser le cylindre TOP puis contrôler que le col du cylindre entre aisément en butée dans le trou des carter. Au cas où il y aurait des zones de contact, il est conseillé de les ôter en ayant soin de ne pas faire tomber les copeaux dans le carter moteur.

• Préparation de la culasse

- Eliminer les dépôts carbonés et les résidus de pâte à joint de la surface de la culasse et de la chambre de combustion.
- Effectuer un essai d'étanchéité des soupapes en insérant dans les conduits d'admission et d'échappement du solvant propre

et vérifier qu'il n'y a pas de fuites.

En cas de fuite de liquide entre les soupapes et les sièges correspondants, déposer les soupapes et contrôler le jeu entre les queues et les guides ou que les soupapes ne sont pas pliées ou usées.

Remplacer les pièces abîmées et enlever les dépôts carbonés, puis procéder au rodage des soupapes à l'aide de la pâte abrasive spéciale. Laver soigneusement la culasse et toutes les pièces, les reposer et effectuer un nouvel essai d'étanchéité des soupapes.

Le cas échéant, faire exécuter le planage de la culasse par un atelier spécialisé. Comme alternative, placer sur un plan de contrôle une feuille humide de papier de verre (grain 1000) et rectifier la culasse avec un mouvement en forme de huit.

• Montage des segments

- Nettoyer soigneusement le nouveau piston, les segments et les joncs d'arrêt de l'axe.
- Monter l'un des deux joncs d'arrêt de l'axe sur le piston, en prenant soin de ne pas le gauchir pendant le montage, contrôler qu'il est bien positionné dans son siège.
- Introduire l'expandeur du segment racler d'huile dans la gorge spéciale sur le piston, monter l'élément inférieur puis l'élément supérieur en complétant le montage du racler d'huile (Fig. 7 - Dét. 1).
- Monter le deuxième segment avec l'inscription N tournée vers la partie supérieure du piston comme indiqué Fig. 7 - Dét. 2.
- Monter le premier segment de compression avec l'inscription N tournée vers la partie supérieure du piston comme indiqué Fig. 7 - Dét. 3.
- Mettre en place les segments comme indiqué Fig. 7.

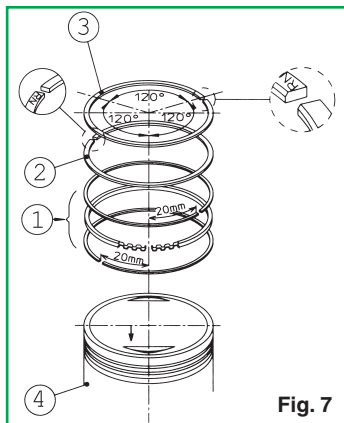


Fig. 7

- **Montage de l'ensemble cylindre-piston**

ATTENTION : boucher l'ouverture des carter avec un chiffon propre afin d'éviter que le jonc tombe à l'intérieur par inadvertance.

- Lubrifier l'axe du piston et le pied de bielle avec de l'huile moteur.
 - Mettre en place le piston sur la bielle et introduire le nouvel axe. S'assurer que la flèche gravée sur le ciel du piston est tournée côté échappement (Fig. 7 - Dét. 4).
 - Introduire le deuxième jonc d'arrêt de l'axe et vérifier qu'il est bien placé dans son logement.
 - Monter le joint d'embase sur le carter moteur et les deux pions de centrage.
 - Vérifier à nouveau que les segments sont bien positionnés comme indiqué Fig. 7.
 - Lubrifier le piston, les segments et le cylindre.
 - Sur le nouveau cylindre TOP monter la vis (M6) de purge du liquide de refroidissement ; utiliser la vis de l'ancien cylindre.
 - Poser le nouveau cylindre TOP ; comprimer les segments à la main ou à l'aide d'un outil ou d'une pince serre-segments en faisant passer la chaîne de distribution par la gorge spéciale du cylindre, puis faire buter le cylindre sur le carter.
 - Monter le patin de guidage chaîne dans son siège.
 - Monter le nouveau joint de culasse et les deux pions de centrage.
 - Installer la culasse sur le cylindre et faire passer la chaîne de distribution par la gorge de la culasse à l'aide d'un fil de fer.
 - Enduire les filets des quatre écrous (M8) d'une couche mince d'huile moteur.
 - Serrer en quinconce les quatre écrous (M8) de la culasse au couple de 22 Nm.
 - Serrer les deux vis (M6) latérales de la culasse au carter au couple de 10 Nm.
 - Mettre le vilebrequin au point mort haut en alignant l'inscription "I" sur le rotor de l'alternateur avec le repère fixe sur le couvercle du volant moteur (Fig. 3).
 - Monter la chaîne de distribution sur la couronne dentée.
 - Installer la couronne dentée sur l'arbre à cames en alignant le repère sur la couronne (Fig. 2) avec le repère fixe de la culasse.
- Attention à la mise en place de l'axe du décompresseur de la came.**

- Contrôler à nouveau les alignements des repères de synchronisation vilebrequin-came.
- Si l'alignement n'est pas correct, répéter l'opération.

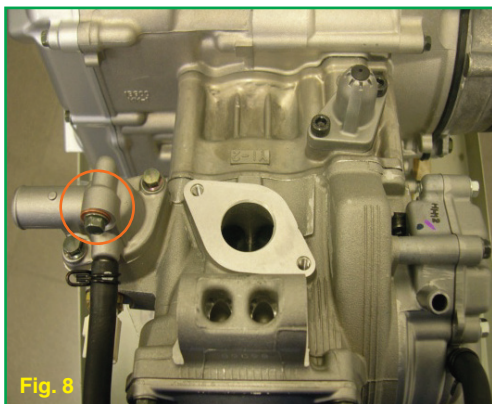
Un calage incorrect risquerait de détériorer gravement le moteur.

- Monter et serrer temporairement l'écrou de fixation de l'arbre à cames en immobilisant l'écrou du rotor à l'aide d'une clé.
 - Retirer le fil de fer de la chaîne de distribution.
- **Montage du tendeur de chaîne**
 - Introduire un tournevis dans le trou et tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée (Fig. 4).
 - Monter le tendeur de chaîne sur le cylindre et enduire les deux vis d'une fine couche de pâte à joint. Utiliser le nouveau joint en dotation.
 - Débloquer la vis du tendeur de chaîne en la tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, s'assurer qu'elle est desserrée puis monter le capuchon en caoutchouc.
 - Faire tourner le vilebrequin de quelques tours puis reporter le moteur au point mort haut en phase de compression et vérifier le bon alignement de l'arbre à cames et du rotor. Refaire l'alignement s'il n'est pas correct.
 - Serrer l'écrou (M8) sur l'arbre à cames au couple de 30 Nm.
 - **Correction du jeu aux soupapes**
Le moteur au point mort haut en phase de compression (tous les repères alignés), contrôler et au besoin rétablir le bon jeu aux soupapes, en agissant sur les vis de réglage des culbuteurs, selon la procédure suivante :
 - Introduire un jeu de cales entre la vis et la pointe de la soupape. Vérifier les paramètres suivants :

Couple de serrage des écrous de réaction des vis de réglage	7 Nm
Jeu soupape Admission	0,10 ↔ 0,14 mm
Jeu soupape Echappement	0,22 ↔ 0,26 mm

- Reposer le couvercle des soupapes (Fig. 5), le joint en cuivre sous la vis centrale.
- Reposer la pompe à eau (Fig. 1).

- Remonter la bougie en gardant la distance entre les électrodes (0,8 ↔ 0,9 mm) ou bien la remplacer par une autre type NGK CR9Eou équivalente. Couple de serrage 13 NM.
- Il est conseillé de vidanger l'huile moteur.
- Reposer le moteur sur le véhicule en suivant la procédure de démontage dans l'ordre inverse.
- Circuit de refroidissement, relier les tubulures flexibles du circuit de refroidissement au moteur et procéder au remplissage comme indiqué ci-dessous :
 - Verser dans le vase d'expansion une quantité de liquide de refroidissement suffisante pour atteindre le niveau "Max" indiqué.
 - remplir le radiateur du liquide de refroidissement par le bouchon à pression comme indiqué dans le manuel d'utilisation et entretien du véhicule, puis desserrer la vis (Fig. 8) et purger l'air du circuit de refroidissement ; serrer la vis. Répéter les opérations de remplissage radiateur et désaération du circuit jusqu'à ce que l'air présent sorte complètement.



- **Installation centrale TFI sur Yamaha YZF-R**

- Mettre en place la centrale TFI sous la selle du passager dans la zone arrière du cadre (Fig. 9), la fixer à l'aide des autocollants dual lock en dotation et positionner le câblage jusqu'au moteur. Il est conseillé de fixer le câblage au cadre à certains endroits à l'aide de colliers serre-flex afin d'éviter toute détérioration.
- Relier le câble noir de la masse du câblage de la centrale TFI au pôle négatif de la batterie du véhicule.

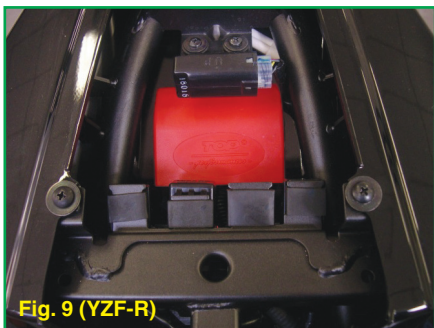


Fig. 9 (YZF-R)

- **Installation centrale TFI sur Yamaha WR-R/X**

- Mettre en place la centrale TFI sous le cache latéral arrière droit (Fig. 10), la fixer à l'aide des autocollants dual lock en dotation et positionner le câblage jusqu'au moteur. Il est conseillé de fixer le câblage au cadre à certains endroits à l'aide de colliers serre-flex afin d'éviter toute détérioration.

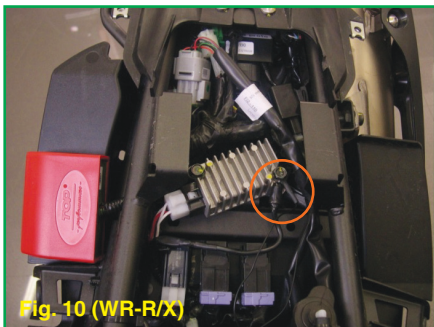


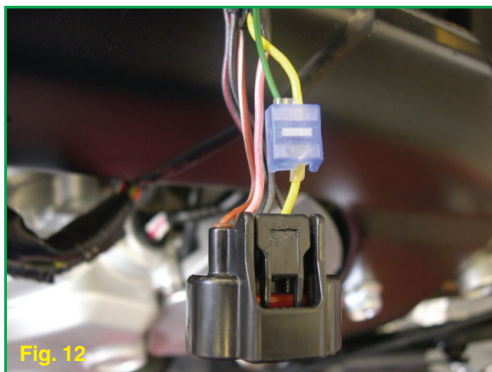
Fig. 10 (WR-R/X)

- **Branchement câble TPS**

- Relier le câble noir de la masse du câblage de la centrale TFI à une des vis du régulateur de tension du véhicule (Fig.10).
- Débrancher le connecteur du TPS (Capteur position papillon) logé sur le corps à papillons (Fig. 11).



- Relier le câble vert de la centrale TOP au câble jaune du système du véhicule à l'aide du connecteur à coupure fourni dans le kit TOP (Fig. 12).



ATTENTION : Il est conseillé d'appliquer du ruban isolant au connecteur à coupure afin de garantir un bon contact entre les câbles (Fig. 13).



Fig. 13

- Débrancher l'injecteur et le relier aux deux connecteurs du câblage de la centrale TOP (Fig. 14).



Fig. 14

- **Réglage centrale TFI**

- Les 2 cartographies différentes sont sélectionnables en agissant sur le câblage de la centrale TFI.

- Cartographie A : cylindre TOP et système d'échappement d'origine (Câblage standard).
- Cartographie B : cylindre TOP et système d'échappement modifié (Couper le câble gris du câblage (Fig. 15)).

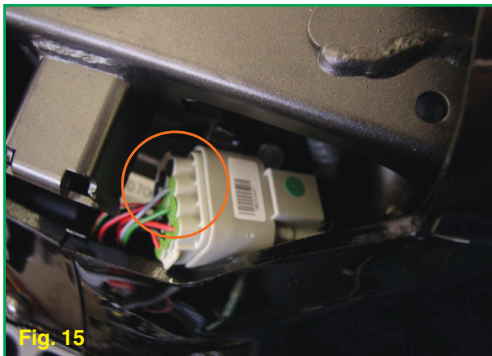


Fig. 15

- **Démarrage du moteur**

- Véhicule sur la béquille, démarrer ce dernier et porter le liquide de refroidissement à la température de fonctionnement.
- Couper le contact, effectuer une nouvelle purge en desserrant l'écrou (Fig. 7).
- Vérifier et au besoin rétablir les bons niveaux du liquide dans le radiateur et le vase d'expansion.
- Régler le ralenti à l'aide de la vis (Fig. 16) située au côté droit du corps à papillons : 1400÷1600 trs/min.

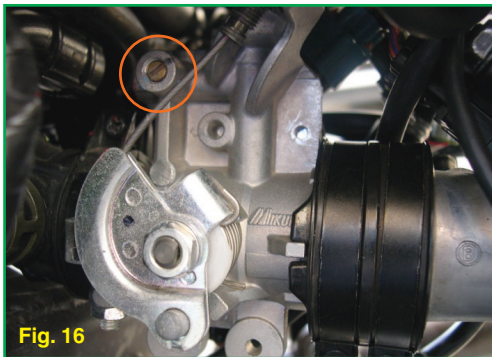


Fig. 16

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

Code	Description
9926890	Centrale “TFI” YZF-R
9927250	Centrale “TFI” WR
9926720	Câblage
9927340	Kit programmation TFI
9926860	Axe + Bagues pour kit Ø 63
9926870	Ensemble cylindre-piston Ø 63 Yamaha 125 4T L/C
992539A	Piston complet Ø 63 type “A”
992539B	Piston complet Ø 63 type “B”
992539C	Piston complet Ø 63 type “C”
9925400	Jeu de segments Ø 63 Yamaha 125 4T L/C
9925590	Jeu de joints d’étanchéité Ø 63 Yamaha 125 4T L/C

GARANTIE

La garantie est limitée au remplacement des pièces reconnues comme étant défectueuses par Motorparts S.p.A. 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.p.A. se réserve la faculté d'apporter, pour des mises à jour ou des améliorations, tout type de variation même sans préavis.

CONSEILS

Pour avoir un meilleur rendement du moteur, on conseille d'utiliser les lubrifiants BARDAHL.



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