



Scheda tecnica del motore :		BRK04
TIPO DI MOTORE :	Monocilindrico 2 Tempi 125cc .	
RAFFREDDAMENTO :	Ad acqua, circuito di raffreddamento del gruppo termico con risalita interna dal motore e passaggio preferenziale sul collettore di scarico	
TESTA :	Scomponibile in due pezzi, calotta esterna in lega leggera di alluminio GiAlSi9 e camera di combustione in bronzo "Antidetonazione" o Ergal, profilo interno della camera di combustione di tipo "Doppio emisferico" o "doppio tronco di cono" (a seconda della conformazione dell'espansione di scarico". Volume interno 11cc. (escluso pozzetto candela)	
CILINDRO :	In lega leggera di alluminio, tipo "Open deck" canna con riporto superficiale in Nickasil. Lavaggio di tipo a "Correnti tangenziali" con 4 travasi laterali e un quinto di tipo "Piston port", frontalmente opposto alla luce di scarico e comandato dal pistone,	
PISTONE :	Ø 55,95, cielo bombatura 2,5, Peso (155,0 Gr.). mono-segmento con profilo rettangolare altezza 1mm (2,0 Gr.), spinotto Ø16 Alleggerito (44,00 Gr.), anelli di ritegno (0,8 Gr). gabbia a rulli (12,0Gr) Peso completo assemblato (202,6 Gr).	
FASI:	Altezza luci dal P.M.S: scarico N.D. mm - travasi laterali N.D. mm - piston port N.D. mm - luce principale N.D. mm. Durata fasi: Aspirazione 142° +/-2° (travasi principali) 140° +/-2° (travasi secondari) Scarico 190° +/-2° (luce principale)	
BIELLA :	Fresata dal pieno, profilo H, interasse 110 mm, larghezza 17 mm. (Gr.137), rulliera di piede Ina16/20/20 rulliera di testa Durkopp 20/26/17 (spinotto alleggerito, foro Ø8mm).	
AMMISSIONE :	Lamellare comandata parzialmente dal pistone, con flusso preferenziale nel carter-pompa (lamella 0,45 Balestrini sottili) e flusso ausiliario nel cilindro (lamella 0,45 balestrini spessi), pacco di tipo a 6 petali in vetronite a doppio stadio con angolo della cuspidi di 30° dotato di inserto estraibile "guida flusso"	
ALBERO MOTORE :	"Tornito dal pieno" in 39 NiCrMo4 Masse Ø 96 mm , perni di banco Ø 25 mm Corsa 50,62mm Peso 1930 Gr. (semialbero Dx + semialbero Sx)	
CUCINETTI DI BANCO :	Cuscinetto di banco, lato accensione KOYO 25/52/15 (6205) a sfere categoria C4 Cuscinetto di banco lato frizione KOYO 25/52/15 (6205) a sfere, categoria C4,	
PARAOLIO MOTORE :	Paraolio lato accensione in Viton 22/32/7 lato frizione in Viton 32/45/7 con un anello di tenuta ed un anello parapolvere Paraolio albero secondario lato uscita pignone in Viton 28/38/7 con un anello di tenuta ed un anello parapolvere Paraolio albero di comando del cambio in Viton 14/22/4 con un anello di tenuta ed un anello parapolvere	
TRASMISSIONE PRIMARIA :	Ad ingranaggi a denti dritti , Pignone Z 20. , Corona Z 61	
FRIZIONE:	A bagno d'olio (disponibile a secco, nella versione EVO) con dischi conducenti in lega leggera guarniti spessore 3mm (6Dischi) dischi condotti in metallo spessore 1,2mm (5 Dischi) o a richiesta in lega leggera spessore 1,5mm (5 dischi) Spingidisco a 4 molle Ø sede 18mm, Ø perno 12mm, lunghezza libera 35mm	
CAMBIO:	A 6 rapporti con ingranaggi a denti dritti ed innesti frontali con comando desmodromico	
CUCINETTI DEL CAMBIO :	Albero primario cuscinetto KOYO 20/47/14 (6204) lato frizione, categoria C3 e gabbia a rulli sul carter lato accensione Albero secondario cuscinetto KOYO 15/35/11 (6202) categoria C3 lato frizione, cuscinetto KOYO 20/52/15 (6304) categoria C3 sul carter lato accensione.	
OLIO MOTORE:	850 Gr. Di olio SAE 10W30, si consiglia (Motul Transoil) in uso race 950Gr. Di olio ATF Dextron	
ACCENSIONE:	MOTOPLAT-PVL-Seletra Tipo elettronico a scarica capacitiva , rotore interno tipo leggero Anticipo 1,4° prima del P.M.S.	
CANDELA:	Candela NGK B10 EG su pista asciutta Candela NGK B9 EG per rodaggio e su pista bagnata	
ALIMENTAZIONE :	Carburatore Dellorto VHSH Ø30mm con venturi lucidato Pompa di alimentazione a depressione DellOrto con valvola By-Pass incorporata, comandata dal carter di manovella	
PESO:	Completo di piastra fissaggio motore	