

Disfruta de la Innovación:

J. COSTA ha escogido siempre el camino de la innovación. Innovación y tecnología es lo que corre por nuestras venas. Ser, no es suficiente motivación, lo importante es luchar, competir y trabajar para ser el número 1. Con J. COSTA serás el Nº 1 en Prestaciones; con J. COSTA tendrás todo el control en el puño del gas, una suavidad de funcionamiento increíble, aceleraciones fulgurantes, empuje en medios, mayor velocidad punta y recuperaciones que nunca imaginaste. Con J. COSTA serás el Nº 1 en Tecnología; con J. COSTA tendrás la tecnología exclusiva y patentada del variador transversal, variador mecanizado en CNC con una tolerancia $\pm 0,002$ mm, la tecnología exclusiva y patentada del casquillo central de bronce con incrustaciones de grafito para lubricar en seco, la exclusiva tecnología del tratamiento del bulón con Nitruro de Titanio para dar una dureza de 3.300HK y un coeficiente de fricción de solo 0,25, la tecnología exclusiva de las masas con un compuesto de Kevlar y Fibra de Carbono para un mejor deslizamiento y durabilidad; el tratamiento cerámico del aluminio para poder garantizarlo para miles y miles de kilómetros.

MONTAJE DEL VARIADOR

- 1** - Antes del montaje del variador hemos de retirar la tapa que cubre el sistema de transmisión automático. (foto 1)
- 2** - Una vez retirada la tapa procederemos a reducir la presión en la polea trasera para que la correa quede destensada.(foto 2)
- 3** - Aflojaremos la tuerca del cigüeñal (foto 3)
- 4** - Desmontamos la polea fija (foto 4)
- 5** - Retiramos el variador que lleve montado. Una vez retirado procedemos a limpiar todos los residuos de grasa, aceite y polvo de la transmisión primaria, cuello del cigüeñal y bulón. El bulón se lubrica con las inserciones de grafito que lleva el casquillo central del variador J. COSTA. Si no se elimina la grasa, esta junto con el grafito genera una pasta que puede bloquear el movimiento del bulón sobre el casquillo. Si esto ocurre limpiarlo todo bien con un solvente y volver a montar. (foto 5)
- 6** - Comprobar que el kit esté completo, que no falte ninguna masa antes de realizar el montaje. Si el kit incorpora un bulón, éste debe sustituir al de origen, sino se debe montar el original (comprobar que realmente sea el de origen y no de terceras partes). Comprobar que el bulón tenga las mismas dimensiones que el original. (foto 6)
- 7** - Montar la campana, colocar el bulón sobre el casquillo. (foto 7)
- 8** - Colocar el variador sobre el cuello del cigüeñal. Respetar siempre la posición de las posibles arandelas que vengan con el variador original. (foto 8) J.COSTA recomienda siempre sustituir la correa por una original y nueva en el momento de hacer el cambio del variador.
- 9** - Antes de colocar la polea fija comprobar que la correa esté destensada. Colocar la polea fija y la tuerca, respetando siempre la posición de las posibles arandelas que vengan con el variador original. (foto 9)
- 10** - Antes de apretar la tuerca, comprobar que la correa sigue destensada. (foto 10)
- 11** - Antes de apretar la tuerca colocar el útil para el bloqueo de la polea fija.(foto 11)
- 12** - Ajustar la llave dinamométrica a la presión de par de apriete recomendado por el fabricante del motor. (foto 12). Tenéis la lista al final del manual.
- 13** - Apretar la tuerca con la llave dinamométrica aguantando la polea fija con el útil especial. (foto 13)
- 14** - Volver a colocar la tapa que cubre y protege el sistema de transmisión automático. El variador ya está listo para ser utilizado. (foto 14)

RECOMENDACIONES

- 1**- Para evitar averías, recomendamos montar siempre el variador en un taller autorizado para poder garantizar un correcto montaje del mismo. No responderemos de eventuales averías debidas a un mal montaje.
- 2** - La continua evolución de los motores de los vehículos puede causar la no compatibilidad de los productos J.COSTA.
- 3**- Utilizar siempre la polea trasera el muelle y el embrague de origen. J.COSTA siempre realiza sus comprobaciones y puestas a punto trabajando con el sistema de transmisión original, por lo que garantiza las prestaciones siempre y cuando no se modifique nada de la transmisión. Por otro lado un sistema de transmisión automática, cuanto más suave

funcione mayor durabilidad vamos a tener de sus componentes, ya que van a sufrir mucho menos. Para el correcto funcionamiento del variador es necesario desmontar completamente la polea trasera, engrasarla siguiendo las recomendaciones del fabricante y sustituir los retenes si están en mal estado.

4 - Cada 5000 km hay que controlar la correa, comprobar que sea de buena calidad, que no tenga zonas dañadas y que el desgaste no sea superior a un 25% del recomendado por el fabricante. Si se tienen dudas, sustituirla por una ORIGINAL y NUEVA al montar el variador.

La calidad de la correa de transmisión es de fundamental importancia para su duración y la del variador; no tiene que ser ni demasiado rígida ni demasiado blanda.

La calidad de la mezcla determina el agarre apropiado en las poleas tanto en frío como en caliente; su mala calidad determina, en cambio, una considerable pérdida de potencia y de prestaciones.

5 - Para una óptima respuesta del KIT, la relación de compresión del motor debe encontrarse entre los valores recomendados por el fabricante.

6 - Usando el variador J.COSTA, las masas necesitan un periodo de adaptación, durante dicho periodo las masas pueden sufrir un pequeño desgaste. Este desgaste es absolutamente normal. Es necesario cambiar las masas cuando el usuario siente que el motor gira a altas revoluciones y no empuja por las revoluciones que tiene.

7 - La durabilidad de las masas para la T-Max y Gran Megascooters puede variar entre 15.000 y 20.000 km (cada cambio de correa), en los Megascooters entre los 10.000 y 15.000 km y para Megascooters pequeños entre 6.000 y 10.000 km. Pero siempre depende del estilo de conducción. De todas maneras si el variador se usa para competición o conducción racing, controle el desgaste de las masas deslizantes cada 1.000-1500 km. Si en cambio, su uso es para conducción tranquila, el control puede efectuarse cada 5.000-6.000 km. Usar exclusivamente masas deslizantes y recambios originales J.COSTA.

8 - En cada revisión comprobar el desgaste del casquillo central. Si el juego entre el bulón y el casquillo central es superior a 0,2mm el casquillo se ha de sustituir para el perfecto funcionamiento del variador. Se puede pedir el casquillo central como recambio, ya que es un consumible.

RECOMENDACIONES ESPECIALES

MOTOR PIAGGIO 50: Antes de montar el variador J.COSTA se ha de retirar la arandela que hay en el cuello del cigüeñal y colocar la que trae el kit.

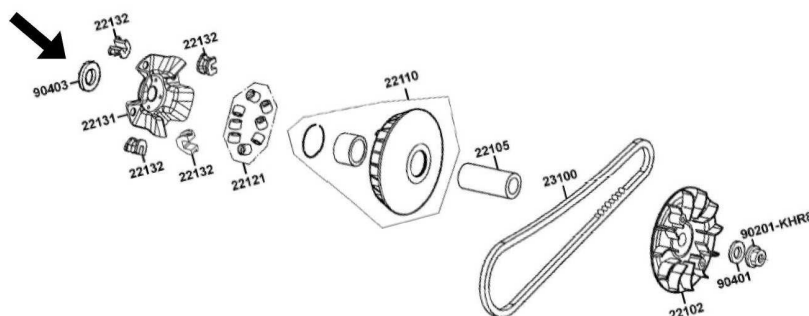
MOTOR PIAGGIO 125/150: Para el montaje del variador J.COSTA se recomienda montar la correa del motor Piaggio Leader 200 con doble dentado (Piaggio p/n 840908 – Mitsuboshi p/n 2772071).

En algunos modelos se ha de realizar una pequeña modificación en el carter motor tal y como se indica en el dibujo 15. Se ha de eliminar las piezas señaladas con el nº 1 que están a derecha e izquierda del cigüeñal (2) para permitir que la campana entre hasta el fondo del cuello del cigüeñal.

MOTOR HONDA 125/150: Para el montaje del variador J.COSTA se recomienda montar la correa reforzada de Honda.

BURGMAN 125/150/200: Este kit viene con una arandela, esta es para evitar que la campana toque las rebabas del carter. Antes de ponerla, colocar la campana sobre el cuello del cigüeñal, apretar contra él, hacerla girar sin bajar la presión y comprobar si roza, en caso afirmativo, sacar la campana, colocar la arandela en el cuello del cigüeñal y montar el variador tal y como se indica en el punto 8 de las instrucciones. Si no roza, prescindir de la arandela.

KYMCO SUPERDINK 300: Antes de montar el variador J.Costa, sacar la arandela del cigüeñal ref.90403



KYMCO 250/300: Este kit viene con una arandela, esta es para evitar que la campana toque las rebabas del carter. Antes de ponerla, colocar la campana sobre el cuello del cigüeñal, apretar contra él, hacerla girar sin bajar la presión y comprobar si roza, en caso afirmativo, sacar la campana, colocar la arandela en el cuello del cigüeñal y montar el variador tal y como se indica en el punto 8 de las instrucciones. Si no roza, prescindir de la arandela.

MOTOR GY6 125/150: Antes de montar el variador J.COSTA se ha de colocar, en el cuello del cigüeñal, la arandela que trae el kit.

BUGGY AXR 400: Antes de montar el variador J.COSTA se ha de colocar, en el cuello del cigüeñal, la arandela que trae el kit.

XINLING 250 (JC801B): En este Kit viene una tuerca que debe sustituir a la de origen.

TMAX 500: Para empezar el variador va por el lado derecho de la moto, una vez sacada la plástica y tengamos la tapa de aluminio que cubre las poleas de transmisión, soltamos todos los tornillos de la tapa. En la parte inferior derecha hay una pequeña hendidura para hacer palanca y poder soltar la tapa. Entonces nos queda la polea trasera y el variador con la polea fija. Procedemos a aflojar la tuerca del cigüeñal, la soltamos y la retiramos conjuntamente con el casquillo que nos queda. Utilizamos uno de los tornillos de la tapa, de M8, para colocarlo en uno de los dos agujeros roscados de la polea trasera para dejar completamente descansada la misma y así poder dejar la correa sin tensión. Retiramos el variador original y procedemos a la instalación del J.Costa. En el caso de las de carburación se ha de comprobar si el bulón tiene la medida correcta, es decir 72,5mm. Si hace 71,5 se ha instalar una arandela de 1mm, si utilizas la correa de carburación se ha de poner después de la campana (imagen 16) y si utilizas la de inyección has de colocarla entre el bulón y la campana (imagen 17). Una vez colocado el variador colocar otra vez el casquillo y colocar la tuerca. Con el útil de Yamaha bloquear la campana y con la dinamométrica apretar la tuerca a 16Kgr(160Nm). Soltar el tornillo de la polea trasera, para recuperar la tensión de la correa. Una vez hecho esto, se procede a colocar la tapa y ya se pueden poner todos los tornillos de la misma.

GARANTÍA

Todos y cada uno de los productos J.COSTA, están pensados, diseñados y concebidos para satisfacer las expectativas de los motoristas más exigentes, que quieren dar una personalización técnica a su vehículo. El alto nivel tecnológico de la producción, la severidad de las pruebas y el control de calidad, garantizan un porcentaje muy bajo de garantías de los productos. Si nuestro producto presentara alguna anomalía de funcionamiento, usted podrá rellenar el formulario que encontrará en la sección "CONTACTAR" de nuestra página web www.jcostacompetition.com, indicando el punto de venta donde ha sido adquirido el variador, la fecha de adquisición, el modelo de variador, el tipo, marca y modelo del vehículo, el kilometraje actual del vehículo y el número de kilómetros realizados con el variador J.COSTA.

Si después de contactar fuese necesario el envío del producto a nuestras instalaciones, el procedimiento será el siguiente: el punto de venta autorizado J.COSTA en el que se ha realizado la compra, se encargará del envío siempre a portes pagados, adjuntando todos los datos necesarios, factura incluida, de manera que nuestro departamento de control de calidad pueda evaluar el posible defecto e identificar la partida de producción al que pertenece el producto en cuestión. Si se reconoce la garantía, sólo se cambiará la parte defectuosa, que nos quedaremos nosotros. Si en cambio, la garantía no se reconoce, el producto en cuestión se enviará en todo caso a nuestro punto de venta a portes debidos, es decir, con la misma forma de envío que J.COSTA también utiliza en caso de reconocimiento de garantía.

- No se aceptan devoluciones de mercancía que no procedan de nuestros puntos de venta
- La garantía no se reconoce en los productos alterados
- La garantía se limitará a la sustitución de las partes de nuestra producción que nosotros consideremos defectuosas por errores de procesamiento u otros y no cubre posibles daños sufridos por el producto, las cosas o las personas.
- Rehusamos toda responsabilidad debida al uso inadecuado de nuestros productos.