



quality scooter performance parts

HÄNDLERKATALOG 01/2008



ZYLINDERKIT STAGE6 STREETRACE 70CC

Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.



ZYLINDERKIT STREETRACE 

MINARELLI AC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STREETRACE S6-7216600

S6-ET166KO/S	Kolben
S6-ET166KB/S	Kolbenbolzen
S6-ETKR/S	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802000	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKA/S	Zylinderkopf
S6-ET166DSAC/S	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STREETRACE 

MINARELLI LC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STREETRACE S6-7216601

S6-ET166KO/S	Kolben
S6-ET166KB/S	Kolbenbolzen
S6-ETKR/S	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802000	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKL/S	Zylinderkopf
S6-ET166DSL/S	Dichtungssatz



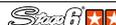
ZYLINDERKIT STREETRACE 

CPI AC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STREETRACE S6-7219500

S6-ET140KO/S	Kolben
S6-ET140KB/S	Kolbenbolzen
S6-ETKR/S	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKA/S	Zylinderkopf
S6-ET166DSAC/S	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STREETRACE 

CPI LC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STREETRACE S6-7219501

S6-ET140KO/S	Kolben
S6-ET140KB/S	Kolbenbolzen
S6-ETKR/S	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKL/S	Zylinderkopf
S6-ET166DSL/S	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STAGE6 STRETRACE 70CC



ZYLINDERKIT STRETRACE

PIAGGIO AC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STRETRACE
S6-7214000 Zylinderkit 70cc STRETRACE
Piaggio AC

- S6-ET140KO/S Kolben
- S6-ET140KB/S Kolbenbolzen
- S6-ETKR/S Kolbenring
- S6-ET140KC Kolbenclip
- S6-802010 Kolbenbolzenlager
- S6-ET140ZKA/S Zylinderkopf
- S6-ET140DSAC/S Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STRETRACE

PIAGGIO LC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STRETRACE
S6-7214001 Zylinderkit 70cc STRETRACE
Piaggio LC

- S6-ET140KO/S Kolben
- S6-ET140KB/S Kolbenbolzen
- S6-ETKR/S Kolbenring
- S6-ET140KC Kolbenclip
- S6-802010 Kolbenbolzenlager
- S6-ET140ZKL/S Zylinderkopf
- S6-ET140DSLCS/Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STRETRACE

MINARELLI STEHEND • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STRETRACE
S6-7216802 Zylinderkit 70cc STRETRACE
Minarelli stehend

- S6-ET166KO/S Kolben
- S6-ET166KB/S Kolbenbolzen
- S6-ETKR/S Kolbenring
- S6-ET166KC Kolbenclip
- S6-802000 Kolbenbolzenlager
- S6-ET168ZKA/S Zylinderkopf
- S6-ET168DSAC/S Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STRETRACE

PEUGEOT STEHEND AC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STRETRACE
S6-7217500 Zylinderkit 70cc STRETRACE
Peugeot AC

- S6-ET175KO/S Kolben
- S6-ET140KB/S Kolbenbolzen
- S6-ETKR/S Kolbenring
- S6-ET140KC Kolbenclip
- S6-802020 Kolbenbolzenlager
- S6-ET175ZKA/S Zylinderkopf
- S6-ET175DSAC/S Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STRETRACE

PEUGEOT STEHEND LC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STRETRACE
S6-7217501 Zylinderkit 70cc STRETRACE
Peugeot LC

- S6-ET175KO/S Kolben
- S6-ET140KB/S Kolbenbolzen
- S6-ETKR/S Kolbenring
- S6-ET140KC Kolbenclip
- S6-802010 Kolbenbolzenlager
- S6 Kurbelwelle
- S6-ET175ZKL/S Zylinderkopf
- S6-ET175DSLCS/Dichtungssatz



ZYLINDERKIT STRETRACE

MORINI AC • Gußzylinder in gewohnter Stage6 Qualität, der perfekte Kompromiss zwischen Leistung, Haltbarkeit und Preis. Bei der Entwicklung wurde besonderer Wert auf hohes Drehmoment, also auf viel Leistung bei wenig Drehzahl, gelegt. Dank dieser Charakteristik ist dieser Zylinder nicht nur angenehm antrittstark sondern in Verbindung mit einem entsprechenden Auspuff angenehm leise.

ZYLINDERKIT 70CC STRETRACE
S6-7215000 Zylinderkit 70cc STRETRACE
Morini AC

- S6-ET150KO/S Kolben
- S6-ET166KB/S Kolbenbolzen
- S6-ET150KR/S Kolbenring
- S6-ET166KC Kolbenclip
- S6-802000 Kolbenbolzenlager
- S6-ET150ZKA/S Zylinderkopf
- S6-ET150DSAC/S Dichtungssatz

ZYLINDERKIT STAGE6 ALUMINIUM 50CC

Die 50cc Zylinder von Stage6 bieten die Möglichkeit, der Leistungssteigerung ohne in eine andere Hubraumklasse zu rutschen. Der aus Aluminium gefertigte Zylinder mit geteiltem Auslass ist einer der Leistungsstärksten in der Klasse mit 40mm Bohrung. Satter Anzug und hohe Drehzahl. Gute Wärmeableitung und Haltbarkeit sind weitere Pluspunkte dieses Zylinders. Geliefert wird das Kit inklusive Kopf, Kolben und Dichtsätzen.

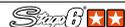
STEUERZEITEN Bei den Stage6 Zylinderkits werden verschiedene dicke Fussdichtungen mitgeliefert. Diese dienen dazu die Steuerzeiten des Zylinders zu optimieren. Durch das verwenden von mehreren Fussdichtungen wird der Zylinder höher gesetzt und somit bleiben die Überströmkanäle und der Auslasskanal länger geöffnet. Durch diesen Vorgang wird die Leistungs Drehzahl angehoben. Jedoch vergrößert man damit auch den Wert der Quetschkante und die Verdichtung im Brennraum wird geringer. Dieses kann zu Leistungseinbußen, speziell im unteren Drehzahlbereich, führen.

KOLBENMONTAGE Der Pfeil auf dem Kolben muss in Richtung Auslass zeigen da der Kolbenringstoßstift gegenüberliegend des Auslasses liegen muss. Je nach Zylinderbauform liegt die Kolbenringöffnung mittig, oder seitlich versetzt neben dem Boostport (Stützkanal). Die Kolbenbolzensicherungsclips im Uhrzeigersinn in den Kolben hereindrehen, dabei darauf achten, dass zuerst eine offene Seite des Clips in die Nut des Kolbens eingelegt wird. Zum Einbau des Clips empfiehlt es sich eine Spitzzange zur Hilfe zu nehmen. Der Kolbenbolzensicherungsclip ist richtig montiert, wenn der Clip vollständig in der Nut aufliegt und die Öffnung des Clips in Richtung Zylinderkopf zeigt.

LEISTUNGSOPTIMIERUNG Da die Überströmkanäle des Zylinders meist größer sind als die originalen im Motorblock, empfiehlt es sich die Überströmkonturen auf den Motorblock zu übernehmen. Hierfür legt man die mitgelieferte Fußdichtung auf den Motorblock auf, zeichnet die Konturen der Dichtung an und fräst die Überströmkanäle im Motorblock auf. Hierbei ist darauf zu achten, dass nicht über die Konturen der Dichtungen drüber hinaus gefräst wird. Zur Nachbearbeitung empfiehlt sich handelsübliches Schleifpapier mit 120ger Körnung um ggf. Grate und Frässpuren zu glätten.



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



Minarelli AC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für luftgekühlte Minarelli Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 10mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7016600/A
S6-ET166KO/A.A
S6-ET166KO/A.B
S6-ET166KO/A.C
S6-ET166KB/50
S6-ETKR/50
S6-ET166KC
S6-802000
S6-ET166ZKA/A
S6-ET166DSAC/A

Zylinderkit 50cc ALU, Minarelli AC

Kolben [A]
Kolben [B]
Kolben [C]
Kolbenbolzen
Kolbenring
Kolbenclip
Kolbenbolzenlager
Zylinderkopf
Dichtungssatz



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



Minarelli LC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für wassergekühlte Minarelli Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 10mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7016601/A
S6-ET166KO/A.A
S6-ET166KO/A.B
S6-ET166KO/A.C
S6-ET166KB/50
S6-ETKR/50
S6-ET166KC
S6-802000
S6-ET166ZKL/A
S6-ET166DSL/C

Zylinderkit 50cc ALU, Minarelli LC

Kolben [A]
Kolben [B]
Kolben [C]
Kolbenbolzen
Kolbenring
Kolbenclip
Kolbenbolzenlager
Zylinderkopf
Dichtungssatz



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



CPI AC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für luftgekühlte CPI und Minarelli Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7019500/A
S6-ET140KO/A.A
S6-ET140KO/A.B
S6-ET140KO/A.C
S6-ET140KB/50
S6-ETKR/50
S6-ET140KC
S6-802010
S6-ET166ZKA/A
S6-ET166DSAC/A

Zylinderkit 50cc ALU, CPI AC

Kolben [A]
Kolben [B]
Kolben [C]
Kolbenbolzen
Kolbenring
Kolbenclip
Kolbenbolzenlager
Zylinderkopf
Dichtungssatz



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



CPI LC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für wassergekühlte CPI und Minarelli Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7019501/A
S6-ET140KO/A.A
S6-ET140KO/A.B
S6-ET140KO/A.C
S6-ET140KB/50
S6-ETKR/50
S6-ET140KC
S6-802010
S6-ET166ZKL/A
S6-ET166DSL/C

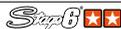
Zylinderkit 50cc ALU, CPI LC

Kolben [A]
Kolben [B]
Kolben [C]
Kolbenbolzen
Kolbenring
Kolbenclip
Kolbenbolzenlager
Zylinderkopf
Dichtungssatz

ZYLINDERKIT STAGE6 ALUMINIUM 50CC



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



PIAGGIO AC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für luftgekühlte Piaggio Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



PIAGGIO LC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für wassergekühlte Piaggio Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



MINARELLI STEHEND • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für luftgekühlte Minarelli Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7014000/A	Zylinderkit 50cc ALU, Piaggio AC
S6-ET140KO/A.A	Kolben [A]
S6-ET140KO/A.B	Kolben [B]
S6-ET140KO/A.C	Kolben [C]
S6-ET140KB/50	Kolbenbolzen
S6-ETKR/50	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET140ZKA/A	Zylinderkopf
S6-ET140DSAC/A	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7014001/A	Zylinderkit 50cc ALU, Piaggio LC
S6-ET140KO/A.A	Kolben [A]
S6-ET140KO/A.B	Kolben [B]
S6-ET140KO/A.C	Kolben [C]
S6-ET140KB/50	Kolbenbolzen
S6-ETKR/50	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET140ZKL/A	Zylinderkopf
S6-ET140DSLCA/A	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7016802/A	Zylinderkit 50cc ALU Minarelli stehend
S6-ET168KO/A.A	Kolben [A]
S6-ET168KO/A.B	Kolben [B]
S6-ET168KO/A.C	Kolben [C]
S6-ET166KB/50	Kolbenbolzen
S6-ETKR/50	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802020	Kolbenbolzenlager
S6-ET168ZKA/A	Zylinderkopf
S6-ET168DSLCA/A	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



PEUGEOT STEHEND AC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für luftgekühlte stehende Peugeot Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



PEUGEOT STEHEND LC • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für wassergekühlte stehende Peugeot Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7017500/A	Zylinderkit 50cc ALU, Peugeot AC
S6-ET175KO/A.A	Kolben [A]
S6-ET175KO/A.B	Kolben [B]
S6-ET175KO/A.C	Kolben [C]
S6-ET140KB/50	Kolbenbolzen
S6-ETKR/50	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager (S6 Kurbelwelle)
S6-ET175ZKA/A	Zylinderkopf
S6-ET175DSLCA/A	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7017501/A	Zylinderkit 50cc ALU, Peugeot LC
S6-ET175KO/A.A	Kolben [A]
S6-ET175KO/A.B	Kolben [B]
S6-ET175KO/A.C	Kolben [C]
S6-ET140KB/50	Kolbenbolzen
S6-ETKR/50	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager (S6 Kurbelwelle)
S6-ET175ZKL/A	Zylinderkopf
S6-ET175DSLCA/A	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT STAGE6 SPORT PRO 70CC

Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger alltagstauglicher Zylinder mit einem breiten trapezförmigen Auslass und relativ niedrigen Auslasssteuerzeiten, was ihm zu viel Drehmoment verhilft. Im Anzug kommt da kaum ein anderer Zylinder mit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben mit einem Kolbenring, was für wenig Reibung und somit auch geringe Wärmeentwicklung sorgt.

VERGASERABSTIMMUNG Für die Leistung und Haltbarkeit eines Motors ist die Einstellung des Vergasers enorm wichtig. Ein zu mager laufender Vergaser kann den Zylinder überhitzen und beschädigen. Um den Vergaser auf den Motor abzustimmen, empfiehlt es sich mit einer möglichst großen verfügbaren Hauptdüse den Motor zu betreiben und dann soweit die Düsengröße zu reduzieren, bis der Motor sauber und ohne zu stottern läuft. Bei korrekter Einstellung der Hauptdüse ist das Zündkerzenbild rehhraun. Wenn der Isolator weiß anläuft, ist die Hauptdüse zu klein gewählt und sollte umgehend höher bedüst werden. Falls der Vergaser im Bereich bis ca. 1/4 Gas stottert oder absäuft, muss die Nebendüse angepasst werden. In dem Fall, dass der Motor stottert sollte die Nebendüse kleiner gewählt werden, wenn der Motor absäuft und „abgeschnürt“ wirkt oder gar starke Drehzahlschwankungen hat, sollte die Nebendüse größer gewählt werden. Hierbei sollte man immer schrittweise und ohne große Sprünge vorgehen. Ein weiterer wichtiger Bereich ist 1/4 bis 3/4 Gas. Wenn in diesem Bereich der Vergaser überfettet oder abmagert wird dieses Problem mithilfe der Vergasernadeleinstellung behoben. Wenn man die Nadel höher hängt, also den Clip auf der Nadel tiefer, wird das Gemisch im Bereich 1/4 bis 3/4 fetter, hängt man die Nadel tiefer, also den Clip eine Kerbe höher, wird das Gemisch magerer.

HAUPTDÜSENWAHL Über die genaue Größe kann man leider keine Auskunft geben, da diese von den individuellen Motorkomponenten bestimmt wird. Generell kann man jedoch auf die originale Düse ca. 10-20% aufschlagen und diese Größe als Richtwert nehmen. Ist Original eine Hauptdüse der Größe 60 verbaut, so nimmt man zum Beispiel zuerst eine Düse der Größe 72 und beginnt dann mit der Vergaserabstimmung.



ZYLINDERKIT SPORT PRO

MINARELLI AC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhilfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 10mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO S6-7016600	Zylinderkit 70cc Sport PRO Minarelli AC
S6-ET166KO.A	Kolben [A]
S6-ET166KO.B	Kolben [B]
S6-ET166KO.C	Kolben [C]
S6-ET166KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802000	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKA	Zylinderkopf
S6-ET166DSAC	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT SPORT PRO

MINARELLI LC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhilfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 10mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO S6-7016601	Zylinderkit 70cc Sport PRO Minarelli LC
S6-ET166KO.A	Kolben [A]
S6-ET166KO.B	Kolben [B]
S6-ET166KO.C	Kolben [C]
S6-ET166KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802000	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKL	Zylinderkopf
S6-ET166DSL	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT SPORT PRO

CPI AC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhilfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO S6-7019500	Zylinderkit 70cc Sport PRO CPI AC
S6-ET140KO.A	Kolben [A]
S6-ET140KO.B	Kolben [B]
S6-ET140KO.C	Kolben [C]
S6-ET140KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKA	Zylinderkopf
S6-ET166DSAC	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT SPORT PRO

CPI LC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhilfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO S6-7019501	Zylinderkit 70cc Sport PRO CPI LC
S6-ET140KO.A	Kolben [A]
S6-ET140KO.B	Kolben [B]
S6-ET140KO.C	Kolben [C]
S6-ET140KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKL	Zylinderkopf
S6-ET166DSL	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT STAGE6 SPORT PRO 70CC



ZYLINDERKIT SPORT PRO

PIAGGIO AC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhelfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT SPORT PRO

PIAGGIO LC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhelfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT SPORT PRO

MINARELLI STEHEND • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhelfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.

- ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO**
S6-7014000 Zylinderkit 70cc Sport PRO
Piaggio AC
- | | |
|--------------|-------------------|
| S6-ET140KO.A | Kolben [A] |
| S6-ET140KO.B | Kolben [B] |
| S6-ET140KO.C | Kolben [C] |
| S6-ET140KB | Kolbenbolzen |
| S6-ETKR | Kolbenring |
| S6-ET140KC | Kolbenclip |
| S6-802010 | Kolbenbolzenlager |
| S6-ET140ZKA | Zylinderkopf |
| S6-ET140DSAC | Dichtungssatz |

- ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO**
S6-7014001 Zylinderkit 70cc Sport PRO
Piaggio LC
- | | |
|--------------|-------------------|
| S6-ET140KO.A | Kolben [A] |
| S6-ET140KO.B | Kolben [B] |
| S6-ET140KO.C | Kolben [C] |
| S6-ET140KB | Kolbenbolzen |
| S6-ETKR | Kolbenring |
| S6-ET140KC | Kolbenclip |
| S6-802010 | Kolbenbolzenlager |
| S6-ET140ZKL | Zylinderkopf |
| S6-ET140DSL | Dichtungssatz |

- ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO**
S6-7016802 Zylinderkit 70cc Sport PRO
Minarelli stehend
- | | |
|--------------|-------------------|
| S6-ET166KO.A | Kolben [A] |
| S6-ET166KO.B | Kolben [B] |
| S6-ET166KO.C | Kolben [C] |
| S6-ET166KB | Kolbenbolzen |
| S6-ETKR | Kolbenring |
| S6-ET166KC | Kolbenclip |
| S6-802000 | Kolbenbolzenlager |
| S6-ET168ZKA | Zylinderkopf |
| S6-ET168DSAC | Dichtungssatz |



ZYLINDERKIT SPORT PRO

PEUGEOT STEHEND AC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhelfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT SPORT PRO

PEUGEOT STEHEND LC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhelfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT SPORT PRO

MORINI AC • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhelfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.

- ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO**
S6-7017500 Zylinderkit 70cc Sport PRO
Peugeot AC
- | | |
|--------------|-------------------|
| S6-ET175KO.A | Kolben [A] |
| S6-ET175KO.B | Kolben [B] |
| S6-ET175KO.C | Kolben [C] |
| S6-ET140KB | Kolbenbolzen |
| S6-ETKR | Kolbenring |
| S6-ET140KC | Kolbenclip |
| S6-802020 | Kolbenbolzenlager |
| S6-ET175ZKA | Zylinderkopf |
| S6-ET175DSAC | Dichtungssatz |

- ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO**
S6-7017501 Zylinderkit 70cc Sport PRO
Peugeot LC
- | | |
|--------------|------------------------------------|
| S6-ET175KO.A | Kolben [A] |
| S6-ET175KO.B | Kolben [B] |
| S6-ET175KO.C | Kolben [C] |
| S6-ET140KB | Kolbenbolzen |
| S6-ETKR | Kolbenring |
| S6-ET140KC | Kolbenclip |
| S6-802010 | Kolbenbolzenlager (S6 Kurbelwelle) |
| S6-ET175ZKL | Zylinderkopf |
| S6-ET175DSL | Dichtungssatz |

- ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO**
S6-7015000 Zylinderkit 70cc Sport PRO
Morini AC
- | | |
|--------------|-------------------|
| S6-ET150KO.A | Kolben [A] |
| S6-ET150KO.B | Kolben [B] |
| S6-ET150KO.C | Kolben [C] |
| S6-ET166KB | Kolbenbolzen |
| S6-ET150KR | Kolbenring |
| S6-ET166KC | Kolbenclip |
| S6-802000 | Kolbenbolzenlager |
| S6-ET150ZKA | Zylinderkopf |
| S6-ET150DSAC | Dichtungssatz |

QUETSCHKANTE Bei den Stage6 Zylindern werden verschieden starke Fußdichtungen mitgeliefert um den Zylinder optimal einzustellen. Bei den luftgekühlten Zylindern sollte die Quetschkante 0,8mm betragen, bei den wassergekühlten Versionen sollte eine Quetschkante von 0,5-0,6mm gewählt werden. Bei einer zu geringen Quetschkante können Folgeschäden auftreten, die auf die zu hohe Wärmeentwicklung zurück zu führen sind. Um sicher zu gehen welche Quetschkante genau für welchen Zylinder zu wählen ist, beachten Sie bitte die Einbauanleitung die den Zylinderkits beiliegt. Um die Quetschkante auszumessen benötigt man eine Schieblehre mit 1/100 Messbereich und Lötzinn mit einem Querschnitt von 1-1,5mm. Die Quetschkante wird gemessen, wenn der Zylinder komplett montiert ist, das heißt, wenn der Zylinder mit dem kompletten Dichtmaterial verbaut ist. Durch das Zündkerzenloch kann man das Lötzinn nun in den Zylinder einführen, hierfür am besten das Lötzinn halbrund biegen. Wichtig bei diesem Messvorgang ist, dass der Kolben beim einführen des Lötzinns die Auslassoberkante verschleißt, andernfalls könne es passieren, dass man das Lötzinn in einen offenen Kanal einführt und bei der Kolbenbewegung auf OT das Lötzinn durchtrennt. Zu empfehlen ist es übrigens auch, die Quetschkante mehrmals an verschiedenen stellen im Brennraum zu messen. Der relevante Wert ist der, der an der engsten Stelle an dem Lötzinn gemessen wird.

AUSLASS ANPASSEN Möchte man die Leistung seines Zylinders noch etwas optimieren, bietet es sich an, den Auslasskanal auf den Auspuffflansch anzupassen. Hierzu wird die Auspuffdichtung auf den Auslasskanal gelegt und das überflüssige Material mit einem Fräser entfernt. Für einen optimalen Übergang sollte man den Flansch montieren und die letzten Unebenheiten mit einem Schleifaufsatz angleichen.

EINLAUFPHASE Der Zylinder muss wenn er das erste Mal montiert worden ist (neu) eingefahren werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass sich alle beweglichen Teile optimal aufeinander anpassen. Dazu sollte der Motor im Stand auf Betriebstemperatur gebracht werden. Wenn die Betriebstemperatur erreicht ist, sollte der Roller mit wechselnden Drehzahlen und wechselnder Last bewegt werden, lange Vollastphasen sollten unbedingt vermieden werden. Nach 20 Minuten sollte der Motor abgestellt werden. Nach vollständiger Abkühlung oben beschriebenen Ablauf zwei Mal wiederholen. Nach Beenden des dritten Zyklus ist der Einfahrprozess beendet, der Zylinder kann nun normal bewegt werden.

ZYLINDERKIT STAGE6 RACING 70CC

Beim Stage6 RACING Zylinder handelt es sich um einen Aluminium Zylinder mit extremen Potenzial bis hoch in den HighEndbereich. Im Unterschied zum Sport PRO, hat der RACING einen großen zweiteiligen Auslass mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Leistung liegt je nach verwendeten Komponenten zwischen 14PS bis hin zu 21PS !!!



ZYLINDERKIT RACING

MINARELLI AC • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 10mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 70CC RACING S6-7016600/R

Zylinderkit 70cc RACING Minarelli AC	Zylinderkit 70cc RACING Minarelli AC
S6-ET166KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET166KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET166KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET166KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802000	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKA/R	Zylinderkopf
S6-ET166DSAC/R	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT RACING

MINARELLI LC • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 10mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 70CC RACING S6-7016601/R

Zylinderkit 70cc RACING Minarelli LC	Zylinderkit 70cc RACING Minarelli LC
S6-ET166KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET166KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET166KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET166KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802000	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKL/R	Zylinderkopf
S6-ET166DSL/R	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT RACING

CPI AC • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen.

ZYLINDERKIT 70CC RACING S6-7019500/R

Zylinderkit 70cc RACING CPI AC	Zylinderkit 70cc RACING CPI AC
S6-ET140KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET140KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET140KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET140KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKA/R	Zylinderkopf
S6-ET166DSAC/R	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT RACING

CPI LC • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen.

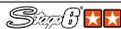
ZYLINDERKIT 70CC RACING S6-7019501/R

Zylinderkit 70cc RACING CPI LC	Zylinderkit 70cc RACING CPI LC
S6-ET140KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET140KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET140KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET140KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET166ZKL/R	Zylinderkopf
S6-ET166DSL/R	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT STAGE6 RACING 70CC



ZYLINDERKIT RACING



PIAGGIO AC • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT RACING



PIAGGIO LC • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.



ZYLINDERKIT RACING



MINARELLI STEHEND • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.

ZYLINDERKIT 70CC RACING

S6-7014000/R

Zylinderkit 70cc RACING

Piaggio AC

S6-ET140KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET140KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET140KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET140KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET140ZKA/R	Zylinderkopf
S6-ET140DSAC/R	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT 70CC RACING

S6-7014001/R

Zylinderkit 70cc RACING

Piaggio LC

S6-ET140KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET140KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET140KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET140KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET140ZKL/R	Zylinderkopf
S6-ET140DSL/R	Dichtungssatz

ZYLINDERKIT 70CC RACING

S6-7016802/R

Zylinderkit 70cc RACING

Minarelli stehend

S6-ET166KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET166KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET166KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET166KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET166KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager
S6-ET168ZKA/R	Zylinderkopf
S6-ET168DSAC	Dichtungssatz



ZYLINDERKIT RACING



PEUGEOT STEHEND LC • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf.

ZYLINDERKIT 70CC RACING

S6-7017501/R

Zylinderkit 70cc RACING

Peugeot LC

S6-ET175KO/R.A	Kolben [A]
S6-ET175KO/R.B	Kolben [B]
S6-ET175KO/R.C	Kolben [C]
S6-ET140KB	Kolbenbolzen
S6-ETKR	Kolbenring
S6-ET140KC	Kolbenclip
S6-802010	Kolbenbolzenlager (S6 Kurbelwelle)
S6-ET175ZKL/R	Zylinderkopf
S6-ET175DSL/R	Dichtungssatz



ZYLINDERKITS MINARELLI STEHEND 12MM

Stage6 bietet verschiedene Reihen von Zylindern für fast alle modernen Automatikroller an. Lösungen für jeden Anspruch.



ZYLINDERKIT ALUMINIUM



MINARELLI STEHEND 12MM • Das Zylinderkit zählt zu den leistungsstärksten Zylindern im 50cc Bereich für luftgekühlte stehende Minarelli Motoren. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen!

ZYLINDERKIT 50CC ALU

S6-7016803/A

S6-ET140KO/A.A
S6-ET140KO/A.B
S6-ET140KO/A.C
S6-ET140KB/50
S6-ETKR/50
S6-ET140KC
S6-802010
S6-ET168ZKA/A
S6-ET168DSAC/A

Zylinderkit 50cc ALU
Minarelli stehend, 12mm

Kolben [A]
Kolben [B]
Kolben [C]
Kolbenbolzen
Kolbenring
Kolbenclip
Kolbenbolzenlager
Zylinderkopf
Dichtungssatz



ZYLINDERKIT SPORT PRO



MINARELLI STEHEND 12MM • Der Sport PRO ist ein sehr kräftiger Aluzylinder. Sein Auslass mit der niedrigen Steuerzeit verhelfen dieser Baureihe zu sehr viel Drehmoment bei hoher Haltbarkeit. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen!

ZYLINDERKIT 70CC SPORT PRO

S6-7016803

S6-ET140KO.A
S6-ET140KO.B
S6-ET140KO.C
S6-ET140KB
S6-ETKR
S6-ET140KC
S6-802010
S6-ET168ZKA
S6-ET168DSAC

Zylinderkit 70cc Sport PRO
Minarelli stehend, 12mm

Kolben [A]
Kolben [B]
Kolben [C]
Kolbenbolzen
Kolbenring
Kolbenclip
Kolbenbolzenlager
Zylinderkopf
Dichtungssatz



ZYLINDERKIT RACING



MINARELLI STEHEND 12MM • Im Vergleich zum Sport PRO, hat der Racing einen großen, zweigeteilten Auslasskanal mit Mittelsteg, längere Steuerzeiten und eine wesentlich höhere Verdichtung. Ausgeliefert wird der Zylinder mit einem Asso Kolben sowie Kolbenring, Clips, Bolzen, Dichtungen, Carbonmembranen und Zylinderkopf. 12mm Kolbenbolzen!

ZYLINDERKIT 70CC RACING

S6-7016803/R

S6-ET140KO/R.A
S6-ET140KO/R.B
S6-ET140KO/R.C
S6-ET140KB
S6-ETKR
S6-ET140KC
S6-802010
S6-ET168ZKA/R
S6-ET168DSAC

Zylinderkit 70cc RACING
Minarelli stehend, 12mm

Kolben [A]
Kolben [B]
Kolben [C]
Kolbenbolzen
Kolbenring
Kolbenclip
Kolbenbolzenlager
Zylinderkopf
Dichtungssatz

ZYLINDERKITS RACING MODULAR 70CC, RAW KITS & KÖPFE



ZYLINDERKIT RACING MODULAR *Stage 6* ★★
MINARELLI LC • RACING Zylinderkit mit modularem Kopf. Bei diesem Zylinderkopf sind die eigentliche Kalotte, also die "Brennkammer", und der Kühlmantel zweiteilig ausgeführt. Der Vorteil besteht in der vergrößerten Kühlfläche der vom Kühlwasser umspülten Kalotte, die bei der Verbrennung entstehende Wärme kann besser abgeführt werden, das einströmende Frischgas bleibt kühler, die Füllung des Brennraums verbessert sich.

- ZYLINDERKIT 70CC RACING MODULAR**
S6-7016601/RM Zylinderkit 70cc RACING Modular, Minarelli LC
- S6-ET166KO/R.A Kolben [A]
 - S6-ET166KO/R.B Kolben [B]
 - S6-ET166KO/R.C Kolben [C]
 - S6-ET166KB Kolbenbolzen
 - S6-ETKR Kolbenring
 - S6-ET166KC Kolbenclip
 - S6-802000 Kolbenbolzenlager
 - S6-ET166ZKL/M Zylinderkopf
 - S6-ET166DSL/M Dichtungssatz



ZYLINDERKIT RACING MODULAR *Stage 6* ★★
PIAGGIO LC • RACING Zylinderkit mit modularem Kopf. Bei diesem Zylinderkopf sind die eigentliche Kalotte, also die "Brennkammer", und der Kühlmantel zweiteilig ausgeführt. Der Vorteil besteht in der vergrößerten Kühlfläche der vom Kühlwasser umspülten Kalotte, die bei der Verbrennung entstehende Wärme kann besser abgeführt werden, das einströmende Frischgas bleibt kühler, die Füllung des Brennraums verbessert sich.

- ZYLINDERKIT 70CC RACING MODULAR**
S6-7014001/RM Zylinderkit 70cc RACING Modular, Piaggio LC
- S6-ET140KO/R.A Kolben [A]
 - S6-ET140KO/R.B Kolben [B]
 - S6-ET140KO/R.C Kolben [C]
 - S6-ET140KB Kolbenbolzen
 - S6-ETKR Kolbenring
 - S6-ET140KC Kolbenclip
 - S6-802010 Kolbenbolzenlager
 - S6-ET140ZKL/M Zylinderkopf
 - S6-ET140DSL/M Dichtungssatz



ZYLINDER RACING RAW *Stage 6* ★★
MINARELLI LC • Unbeschichteter Zylinderrohling, ohne Kolben, ohne Kopf. Viele Tuner optimieren bevorzugt unbeschichtete Zylinder. So sind die Fasen an den Kanalkanten nach der Beschichtung entsprechend mit einer harten, mechanisch belastbaren Oberfläche versehen.

- ZYLINDER 70CC RACING RAW**
S6-7016605/T Zylinder 70cc RACING RAW, Minarelli LC
- S6-ET166KO/R.A Kolben [A]
 - S6-ET166KB Kolbenbolzen
 - S6-ETKR Kolbenring
 - S6-ET166KC Kolbenclip
 - S6-802000 Kolbenbolzenlager
 - S6-ET166ZKL/M Zylinderkopf
 - S6-ET166DSL/M Dichtungssatz



ZYLINDER RACING RAW *Stage 6* ★★
PIAGGIO LC • Unbeschichteter Zylinderrohling, ohne Kolben, ohne Kopf. Viele Tuner optimieren bevorzugt unbeschichtete Zylinder. So sind die Fasen an den Kanalkanten nach der Beschichtung entsprechend mit einer harten, mechanisch belastbaren Oberfläche versehen.

- ZYLINDER 70CC RACING RAW**
S6-7014005/T Zylinder 70cc RACING RAW, Piaggio LC
- S6-ET140KO/R.A Kolben [A]
 - S6-ET140KB Kolbenbolzen
 - S6-ETKR Kolbenring
 - S6-ET140KC Kolbenclip
 - S6-802010 Kolbenbolzenlager
 - S6-ET140ZKL/M Zylinderkopf
 - S6-ET140DSL/M Dichtungssatz



ZYLINDERKOPF MODULAR *Stage 6* ★★
 Bei diesem Zylinderkopf sind die eigentliche Kalotte, also die "Brennkammer", und der Kühlmantel zweiteilig ausgeführt. Der Vorteil besteht in der vergrößerten Kühlfläche der vom Kühlwasser umspülten Kalotte, die bei der Verbrennung entstehende Wärme kann besser abgeführt werden, das einströmende Frischgas bleibt kühler, die Füllung des Brennraums verbessert sich.

- ZYLINDERKOPF RACING MODULAR 70CC**
S6-ET166ZKL/M Zylinderkopf RACING Modular Minarelli LC, komplett
S6-ET140ZKL/M Zylinderkopf RACING Modular Piaggio LC, komplett
- S6-ET166KLL/M Brennraumkalotte, Minarelli LC
 - S6-ET140KLL/M Brennraumkalotte, Piaggio LC
 - S6-ET166AML/M Aussenmantel, Minarelli LC
 - S6-ET140AML/M Aussenmantel, Piaggio LC

KURBELWELLE STAGE6 HPC & R/T (RACING TEAM)

Die Stage6 Kurbelwellen werden bei einem renomierten Kurbelwellenhersteller in Italien gefertigt. Dabei wird auf die jahrelange Erfahrung mit den verwendeten Materialien zurückgegriffen. Alle Stage6 Kurbelwellen sind vollrunde HPC (High Primary Compression) Wellen und verwenden nur sorgfältig ausgesuchte Materialien wie Silber-Anlaufscheiben und -Lager.

KURBELWELLENAUSBAU Falls sich beide Gehäusehälften beim demontieren der Kurbelwelle nicht auseinander bewegen, ist es nützlich, mit Hilfe eines Heißluftföns die beiden Gehäusehälften zu erwärmen und mit leichten, versetzten Schlägen eines Gummi bzw. Schonhammers die Hälften zu trennen. Dabei darauf achten das man die Gehäusehälften möglichst gleichmäßig auseinander treibt und nicht verkantet.

KURBELWELLENEINBAU Damit beim Kurbelleneinbau alles reibungslos abläuft, sollte man die Kurbelwellenlager, sowie die Kurbelwelle runterkühlen (am Besten im Eisfach oder mit Eisspray) und das Gehäuse erwärmen. Sitzen die Kurbelwellenlager nicht gleichmäßig im Lagersitz, kann man mit einem Stück Holz und einem Schonhammer die Kurbelwellenlager vorsichtig in den Lagersitz schlagen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass man die Lager nur am Außenring belastet. Zu beachten ist, dass kein Dreck in die Kurbelwellenlager gelangt und diese sich zwar leicht aber mit Innenwiderstand drehen lassen. Bei der Montage der Simmerringe die Einpresstiefe genauestens beachten da sonst der Simmering am Lagerinnenring schleift und das Lager beschädigen kann oder selbst in Mitleidenschaft gezogen werden kann.

LAGERWECHSEL Möchte man die Lager wechseln und die Kurbelwelle weiter benutzen sollte man, falls die Lager auf der Welle verblieben sind, diese mit Hilfe eines Lagerabziehers schonend herunter ziehen. Nach dem Ausbau der Welle sollte diese, wenn möglich, vermessen / gegebenenfalls gerichtet werden. Um die Kurbelwellenlager möglichst schonend in den Motorblock einzusetzen, empfiehlt es sich die Gehäusehälften mit einem Heißluftfön zu erhitzen und die Kurbelwelle sowie die Lager herunter zu kühlen (Eisfach, Eisspray oder ähnlich). Nach dem Erhitzen der Lagersitze diese mit Öl bestreichen und die heruntergekühlten Lager gerade und ohne zu verkanten einsetzen. Oftmals kann man so die Lager bis zum Lagersitzanschlag hereinstecken bzw. drücken. Wenn die Lager nicht „von alleine“ in den Lagersitz rutschen, kann mit einem Schon- oder Gummihammer nachgeholfen werden. Hierbei ist zu beachten, dass nur der Außenring belastet wird, um Defekte des Lagers zu vermeiden.



KURBELWELLE HPC

Die Stage6 HPC Kurbelwelle ist eine hochwertige HighPrimaryCompression Vollwangenwelle. Sie erhöht die Vorkompression im Kurbelgehäuse, ist komplett aus Metall gefertigt, kein Kunststoffpadding. Wir empfehlen diese Kurbelwelle für die Verwendung in Sport & MidRace-Motoren. Made in Italy.

KURBELWELLE HPC	
S6-8016600	Kurbelwelle HPC, Minarelli liegend, 10mm
S6-8016600/12	Kurbelwelle HPC, Minarelli liegend, 12mm
S6-8016802	Kurbelwelle HPC, Minarelli stehend, 10mm
S6-8014000	Kurbelwelle HPC, Piaggio
S6-8017500	Kurbelwelle HPC, Peugeot stehend



KURBELWELLE R/T

Die Stage6 R/T Kurbelwelle mit optimiertem Pro-Flow Design. Aufwändig mit Leichtmetallinserts gewuchtete Kurbelwelle, mit 18mm anstatt 16mm Hubzapfen. Die verstärkten Silberanlaufscheiben, das HQ-Silberkäfiglager und ein geschmiedetes Pleuel sorgen für absolute Haltbarkeit bei Rennmotoren in der Klasse um 20 PS und Drehzahlen bis 18.000 U/min. Lieferbar in zwei verschiedenen Pleuellängen. Starkes M12 Gewinde. Optimal für MidRace- bis HighEnd-Motoren.

KURBELWELLE R/T (RACING TEAM)	
S6-7916602	Kurbelwelle R/T Minarelli 10mm
S6-7916602/12	Kurbelwelle R/T Minarelli 12mm
S6-7916685/12	Kurbelwelle R/T Minarelli 12mm, 85mm Pleuel
S6-7916690/12	Kurbelwelle R/T Minarelli 12mm, 90mm Pleuel
S6-7914002	Kurbelwelle R/T Piaggio
S6-7914085	Kurbelwelle R/T Piaggio, 85mm Pleuel
S6-7914090	Kurbelwelle R/T Piaggio, 90mm Pleuel

**Das Spacerkit ist auf der nächsten Seite zu finden !!
Dieses Kit wird für die Verwendung von Stage6 Zylindern auf der Kurbelwelle mit 85mm / 90mm Pleuel benötigt !!**



KURBELWELLE R/T REPLICA

Replica der Racing Team Welle, 85er Pleuel. Durch das längere Pleuel verbessert sich der Kraffteinleitungswinkel des Kolbens in die Kurbelwangen, dadurch läuft der Motor ruhiger und die Verlustleistung wird geringer.

KURBELWELLE R/T REPLICA	
S6-7916688/12	Kurbelwelle R/T Replica Minarelli 12mm, 85mm Pleuel Standardpleuel!
S6-7914088	Kurbelwelle R/T Replica Piaggio, 85mm Pleuel Standardpleuel!

**Das Spacerkit ist auf der nächsten Seite zu finden !!
Dieses Kit wird für die Verwendung von Stage6 Zylindern auf der Kurbelwelle mit 85mm / 90mm Pleuel benötigt !!**



SPACERKIT, KURBELWELLEN- & KOLBENBOLZENLAGER STAGE6

Laser geschnittener Zylinderfussspacer mit verlängerten Zylinderstehbolzen für Stage6 R/T Kurbelwelle mit 85mm Pleuel. Gerade bei leistungsgesteigerten Motoren an der Qualität, der Kurbelwellenlagern zu sparen, ist sicherlich der falsche Ansatz. Aus diesem Grunde arbeitet Stage6 nur mit führenden europäischen und japanischen Lager- und Simmerringherstellern wie SKF und Corteco zusammen. Stage6 bietet HQ-Kurbelwellenlagerkits in 2 Ausführungen, mit Metall- oder Polymerkunststoffkäfig an. Beide Typen sind von SKF für eine Grenzdrehzahl bis 20.000 U/min freigegeben und haben die für Kurbelwellenlager notwendige erhöhte Lagerluft (C4). Zudem bietet Stage6 hochwertige HD-Silberkäfigkolbenbolzenlager in diversen Abmessungen an.



KURBELWELLEN R/T SPACERKIT

Laser geschnittener Zylinderfussspacer mit verlängerten Zylinderstehbolzen für Stage6 R/T Kurbelwelle mit 85mm & 90mm Pleuel. Zur Verwendung von Stage6 Zylinderkits auf der R/T Kurbelwelle mit 85mm & 90mm Pleuellänge wird dieses Spacerkit benötigt. Lieferbar für Minarelli legend und Piaggio.

KURBELWELLEN R/T SPACERKIT

S6-79166ET01 Spacerkit 85mm, Minarelli
S6-79140ET01 Spacerkit 85mm, Piaggio

S6-79166ET02 Spacerkit 90mm, Minarelli
S6-79140ET02 Spacerkit 90mm, Piaggio



KURBELWELLEN LAGER

POLYMER • Das Kurbelwellenlagerset mit Polymerkäfig besteht aus zwei Kurbelwellenlagern vom führenden Lager Hersteller SKF sowie zwei Corteco-Simmerringen. Der Kunststoffkäfig reduziert die durch Reibung entstehende Hitze. Die Lager sind für eine Grenzdrehzahl von bis zu 20.000 U/min zugelassen und haben die notwendige Lagerluft C4.

KURBELWELLENLAGER POLYMER

S6-80366C4/TN9 Kurbelwellenlager, Minarelli
S6-80340C4/TN9 Kurbelwellenlager, Piaggio
S6-80375C4/TN9 Kurbelwellenlager, Peugeot stehend



KURBELWELLEN LAGER

METALL • Das Kurbelwellenlagerset mit Metallkäfig besteht aus zwei Kurbelwellenlagern vom führenden Lager Hersteller SKF sowie zwei Corteco-Simmerringe. Der Metallkäfig ist äußerst hitzebeständig und stabil. Die Lager sind für eine Grenzdrehzahl von bis zu 20.000 U/min zugelassen und haben die notwendige Lagerluft C4.

KURBELWELLENLAGER METALL

S6-80366C4/MET Kurbelwellenlager, Minarelli
S6-80340C4/MET Kurbelwellenlager, Piaggio
S6-80375C4/MET Kurbelwellenlager, Peugeot stehend



KOLBENBOLZENLAGER SILBER

Absolut hochwertige Silber-Kolbenbolzenlager. Sehr robuste Ausführung. Bei Peugeot Stage6 Kurbelwellen muss das Piaggio Kolbenbolzenlager verbaut werden!

KOLBENBOLZENLAGER

S6-802000 Kolbenbolzenlager, Minarelli
10mm (10x14x13mm)

S6-802010 Kolbenbolzenlager, Piaggio
12mm (12x17x15mm)
Für Peugeot Stage6 Wellen!

S6-802020 Kolbenbolzenlager, Peugeot
12mm (12x15x15mm)
Für Peugeot Originalwellen!



REDUKTIONS LAGER

Hochwertiges Silber Reduktionslager. Mit diesem speziell für Stage6 angefertigtem Lager ist es jetzt endlich möglich Kurbelwellen mit Pleuel für 12mm Kolbenbolzen auch auf Zylindern die nur 10mm Kolbenbolzen verwenden zu fahren. Es bestehen somit mehrere Variationen von HighEnd- auf Sport- oder Original-Zylinder wieder zurück zu rüsten.

REDUKTIONSKOLBENBOLZENLAGER

S6-802055 Reduktionslager für 12er Kurbelwellen
auf 10er Kolbenbolzen (10x17x13mm)



EXTRABREIT LAGER

Kolbenbolzen-Silberlager für hohe Drehzahlen, extrastabil und extrabreit (10x14x15mm).

KOLBENBOLZENLAGER EXTRABREIT

S6-802002/XL 10mm (10x14x15mm), Minarelli

KUPPLUNG STAGE6 TORQUE CONTROL

Mit der Stage6 Torque Control können wir eine patentierte Rennkupplung anbieten. Die Federn können einfach im eingebauten Zustand gewechselt werden. Die Federvorspannung und somit die Kuppeldrehzahl ist über eine seitlich zu erreichende Schraube stufenlos einstellbar. Durch Gewichte, die in die Kupplungsbacken eingesetzt werden, kann zusätzlich das Kupplungsverhalten beeinflusst werden. Sehr hohe Ausnutzung des Drehmoments.

KUPPLUNG Ist die Kupplung zu hart eingestellt, so dass sie zu spät einkuppelt, werden die Kupplungsbeläge glasiert. Der Reibwert der Beläge sinkt, die Kupplung stellt keinen vollständigen Kraftschluss mehr her und rutscht dadurch. Daraus resultieren auch Hitzeverfärbungen der Kupplungsglocke. Wird die Kupplung zu weich eingestellt, also so dass sie zu früh einkuppelt, beschleunigt der Roller unterhalb der Leistungsdrehzahl, die Fahrleistungen ist also schlechter als das eigentliche Potential des Motors.

WEICH ODER HART? Stellt man die Kupplung hart ein, findet der Kraftschluss bei einer höheren Drehzahl statt – in aller Regel also näher bei der Leistungsdrehzahl, d.h. es liegt mehr Leistung am Rad an, der Roller beschleunigt schneller. Allerdings kann in extremen Fällen die Beschleunigung auch schwer zu kontrollieren sein. Bei einer weicher eingestellten Kupplung liegt unter Umständen nicht die vollständige Leistung am Rad an, dafür ist der Roller eventuell beim Beschleunigen besser zu beherrschen.

LÜFTUNGSLÖCHER Bei stärker getunten Motoren spielt die Kühlung immer eine große Rolle. Wird die Kupplung nicht ausreichend gekühlt, so nutzen sich die Kupplungsbeläge und die Kupplungsglocke schneller ab. Wer dem vorbeugen will, muss einfach darauf achten, dass die Kupplung ausreichend gekühlt wird. Dies kann entweder durch zusätzliche Lüftung in Form von Löchern / Fräsungen oder durch einen neuen Motordeckel geschehen. Auch Lüftungsschaufeln an der Kupplungsglocke sind für eine bessere Belüftung hilfreich.



KUPPLUNG RACING

Patentierte Racingkupplung mit stufenloser Federvorspannung über seitlich zu erreichende Stellschraube. Ein Ausbau der Kupplung ist nicht notwendig. Durch Gewichte, die in die Kupplungsbacken eingesetzt werden, kann zusätzlich das Kupplungsverhalten beeinflusst werden.

KUPPLUNG

S6-5016603 Kupplung, Minarelli, 107mm
S6-5014005 Kupplung, Piaggio
S6-5017507 Kupplung, Peugeot

S6-50ET001 Kupplungsfedern, 3 Stück, rot - hart
S6-50ET002 Kupplungsfedern, 3 Stück, orange - mittel
S6-50ET003 Kupplungsfedern, 3 Stück, weiss - weich
S6-50ET004 Gewichtesatz, 3 Stück, Wolfram (schwer)
S6-50ET005 Gewichtesatz, 3 Stück
S6-50ET008 Kupplungsbacke
S6-50ET012 Schraubensatz

RIEMENSCHLEIBE & KUPPLUNGSGLOCKE STAGE6 RACING

Racing Riemscheibe mit optimiertem Flankenwinkel. Originale Riemscheiben sind aus Kostengründen meistens gegossen oder im schlimmsten Fall aus Stahl gepresst. Beim Abkühlen können die Scheiben etwas nachfedern, wodurch sich Differenzen im Flankenwinkel nachmessen lassen. Für Rennmotoren mit ihrem engen nutzbaren Drehzahlband haben solche Abweichungen direkt Auswirkungen auf die Performance. Die Stage6 Racing Riemscheibe ist aus vollem Material präzise CNC gefräst. Insgesamt wurden über 12 verschiedene Versionen getestet bis der optimale Winkel festgestellt werden konnte. Durch die Verwendung einer hochwertigen Aluminiumlegierung und einer speziellen Oberflächenbeschichtung ist die Verwendung von Kühlerschaufeln überflüssig geworden. Die Kupplungsglocke von Stage6 ist eine zusätzlich verstärkte Glocke, die mit Kühlerschaufeln versehen ist um die Luftzirkulation im Variomatik- und Kupplungsbereich zu fördern und die Wärme abzuführen.



KUPPLUNGSGLOCKE RACING 

Die WingCooler Kupplungsglocke von Stage6 hat neben einem verstärkten Mantel ein patentiertes Kühlkonzept. Die Luft wird durch die seitlich angebrachten Lüfterschaufeln und vergrößerte Bohrungen zu den Kupplungsbelägen geführt. Eine längere Lebensdauer der Kupplung und die Verringerung des bekannten Kupplungsschlupfes sind das Resultat.

KUPPLUNGSGLOCKE

S6-5516600 Minarelli 107mm
S6-5514000 Piaggio / Peugeot



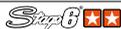
KUPPLUNGSGLOCKE R/T 

Die R/T Version der Kupplungsglocke hat mit der Racingversion alle relevanten und bewährten technischen Eigenschaften gemein. Die R/T Glocke ist allerdings mit einem weiteren Ring zusätzlich für die beim Renneinsatz üblichen hohen Einkuppeldrehzahlen verstärkt.

KUPPLUNGSGLOCKE R/T

S6-5516603/T Minarelli 107mm
S6-5514003/T Piaggio / Peugeot



RIEMENSCHLEIBE RACING 

Racing Riemscheibe mit optimiertem Flankenwinkel. Originale Riemscheiben sind aus Kostengründen meistens gegossen oder im schlimmsten Fall aus Stahl gepresst. Für Rennmotoren mit ihrem engen nutzbaren Drehzahlband haben solche Abweichungen direkt Auswirkungen auf die Performance. Stage6 Riemscheiben sind präzise CNC gedreht.

RIEMENSCHLEIBE

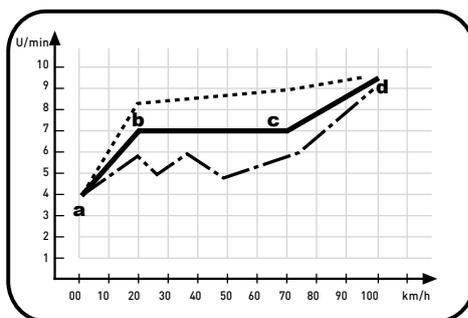
S6-5116600 Minarelli
S6-5114000 Piaggio
S6-5117500 Peugeot



VARIOMATIKABSTIMMUNG

Es ist das Ziel, die komplette Variomatik (bestehend aus vorderem Variator mit Fliehkraftgewichten, hinterem Wandler, Gegendruckfeder und Kupplung) so abzustimmen, dass sie exakt bei der Motorleistungsdrehzahl ihre Übersetzung ändert, also verschaltet. Nur so kommt man zur bestmöglichen

Das Diagramm links zeigt drei verschieden abgestimmte Variatoren. Die durchgezogene Linie zeigt einen sauber abgestimmten Motor, die Kupplung greift bei ca. 4000 U/min (a), der Motor dreht hoch auf seine Leistungsdrehzahl von 7000 U/min (b) und beschleunigt auf 20 km/h, jetzt fängt die Variomatik an zu "verschalten" und hält den Motor konstant auf der Leistungsdrehzahl von 7000 U/min bis 70 km/h (c). Hier hat der Variator seine Endübersetzung erreicht, der Motor dreht jetzt aus bis auf 9500 U/min (d) und erreicht am Ende eine Geschwindigkeit von 100 km/h.



Die gestrichelte Linie zeigt einen Variator mit zu leichten Gewichten, der Motor arbeitet oberhalb der Leistungsdrehzahl, die Beschleunigung wird schlechter. Stellen Sie vor, Sie fahren ständig im ersten Gang auf dem Fahrrad, Sie strampelt sich Tod, brauchen aber ewig bis Sie irgendwo ankommen. Die Strichpunktlinie zeigt einen Motor mit zu schweren Gewichten. Der Motor erreicht erst gar nicht seine Leistungsdrehzahl, ändert permanent die Drehzahl und kämpft sich langsam hoch. Hier ist auch wieder der Vergleich mit dem Fahrrad hilfreich (zu schwerer Gang beim Berg hoch fahren).

Wie stimmen Sie jetzt am besten die Variomatik ab, wenn Sie nicht gerade einen Leistungsprüfstand in der Werkstatt haben? Eine gute Methode ist mit einem Drehzahlmesser zu arbeiten. Sie setzen erst sehr schwere Gewichte in den Variator (10-12 g). Der Motor wird anfangs erbärmlich kämpfen, irgendwann schafft er es aber aus dem Drehzahlkeller und fängt an zu beschleunigen, diesen Punkt merkt man ziemlich deutlich. Macht mehrere Testfahrten und merken Sie sich die Drehzahl bei der der Roller subjektiv am besten beschleunigt. Jetzt tauschen Sie die Gewichte gegen leichtere aus und machen wieder eine Testfahrt. Der Drehzahlmesser sollte, während die Variomatik ihre Übersetzung ändert, ständig den von Ihnen festgestellten Wert anzeigen. Erst wenn die Variomatik auf Maximalübersetzung ist, sollte die Drehzahl in den Überhang hochgehen. Ist die Drehzahl höher als euer Wert, sind die Gewichte zu leicht. Ist sie niedriger und schwankt stark, sind die Gewichte noch zu schwer. Rutscht der Keilriemen beim Anfahren oder müssen Sie so leichte Gewichte einbauen das Sie die Endgeschwindigkeit nicht mehr erreichen, sollten Sie eine stärkere Gegendruckfeder einbauen.

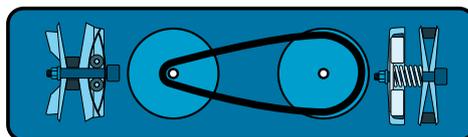
Die zweite Möglichkeit braucht etwas Übung und ein gutes Gefühl für die Motordrehzahl. Bauen Sie zuerst schwere Gewichte ein, der Motor dreht während der Fahrt unruhig hoch und runter. Setzen Sie jetzt schrittweise leichtere Gewichte in den Variator, solange bis der Motor gleichmäßig auf der selben Drehzahl beschleunigt (mit etwas Übung hört man das sehr deutlich am gleichbleibenden Motorgeräusch), auch bei Fahrten am Berg sollte der Roller keine Drehzahl abbauen.

Die dritte Möglichkeit wäre, sich eine gerade Strecke von mindestens 1 km abzustecken, und die Zeit zwischen Start und Zielpunkt abstoppen. Den besten Wert erhalten Sie bei den richtigen Gewichten.

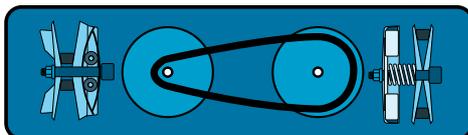
VARIOMATIKGEWICHTE MISCHEN Wenn man Variogewichte nicht in 0,125gr Schritten bestellen will, ist es auch möglich diese zu mischen. Dabei muss nur beachtet werden, dass die unterschiedlichen Gewichte, bspw. 4.5gr und 5.0gr, immer abwechselnd verbaut werden. So kann man auch mit Zwischengewichten testen um die optimale Varioabstimmung zu finden.

VARIOMATIKGEWICHTE SIND AUCH VERSCHLEISSTEILE Wie auch die Kupplung, der Keilriemen, die Kupplungsglocke und die Membranen zählen die Variomatikgewichte zu den Verschleißteilen, die, je nach Motortuning, alle 1000-5000km überprüft und ggf. ausgetauscht werden sollten. Abgenutzte Variogewichte wirken sich negativ auf die Leistung des Rollers aus.

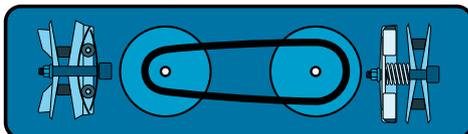
VARIOMATIKABSTIMMUNG Ist die Kupplung und der Vergaser im groben abgestimmt muss die Variomatik abgestimmt werden. Dazu baut man zunächst relativ schwere Gewichte ein und fährt mit Halbgas los. Wenn die Variomatik bei Halbgas verschaltet und die Gewichte zu schwer sind, schwankt die Drehzahl beim Beschleunigen. Nun geht man mit den Gewichten runter, bis die Drehzahlschwankungen aufhören und die Drehzahl beim Verschalten der Variomatik gleich bleibt. Beschleunigt man nun weiter und die Drehzahl bleibt konstant, ist die Variomatik gut abgestimmt.



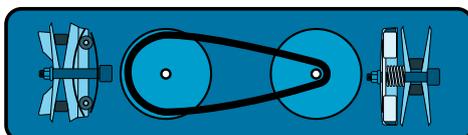
a Standgas, die Kupplung ist vom Motor getrennt, Die Variomatik befindet sich in ihrer kleinsten Übersetzung.



b Der Motor hat eine Drehzahl von 4000 U/min erreicht, die Kupplung verbindet den Motor mit dem Getriebe und dreht weiter bis zur Leistungsdrehzahl.



b-c Indem die Fliehkraftgewichte durch die Zentrifugalkraft nach aussen fliegen, fängt der Variator an auf der Leistungsdrehzahl von 7000 U/min die Übersetzung von kurz nach lang zu verändern.



c-d Der Variator hat seine längste Übersetzung erreicht. Der Motor dreht jetzt aus und erreicht seine Endgeschwindigkeit.

Beschleunigung. Die Abstimmung der Variomatik erfolgt hauptsächlich durch das Einsetzen der richtigen Fliehkraftgewichte in den vorderen Variator. Dabei sollte Ihnen folgendes bewusst sein: Es gibt nur einen einzigen Satz Gewichte, mit dem die Variomatik perfekt läuft. Sind die Gewichte zu schwer oder zu leicht (hier macht schon ein halbes Gramm etwas aus), wird die Motorleistung nicht optimal ausgenutzt. Schwere Gewichte steigen SCHNELLER im Variator auf, d.h. der Variator "schaltet" schneller in eine längere Übersetzung. Leichte Gewichte steigen LANGSAMER auf, die Variomatik wird somit kürzer übersetzt.

VARIOGEWICHTE & ABSTIMMSET STAGE6

3 Stück fertig ummantelte Präzisionsgewichte von Stage6. Hochbeständiger Kunststoff auf CPT Basis. Verfügbar sind diese Gewichte in einer sehr großen Auswahl in 0,25gr Schritten. Die Abweichungen liegen unter 0,05gr, und somit sind die Stage6 Gewichte mit die Präzisesten auf dem Markt. Aus dem HighEndbereich übernommen, werden die Gewichte im 3er Set geliefert und bieten somit eine größere Variation der Abstimmung indem 2 Gewichte Klassen versetzt gemischt eingesetzt werden können um die optimale Beschleunigung zu erreichen! Zur Identifikation sind die Gewichte mit Größe und Gewicht bedruckt und zusätzlich auf den Rand aufgelasert. Zusätzlich liegt jedem Gewichteset ein spezial Schmierstoff um die Rollenbahn des Variators zu beschichten bei.



VARIOMATIK GEWICHTE



Die Präzisions-Variomatikgewichte von Stage6 sind qualitativ hochwertige und langlebige Gewichte mit selbstschmierenden Eigenschaften. Geliefert werden die Gewichte im 3er Set um ein Mischen der Rollen im Variator und somit ein optimales Schaltverhalten zu ermöglichen.



VARIO ABSTIMMSET



Günstiges Abstimmsset für die Variomatik. Das Kit enthält 4 verschiedene Rollensätze und Kappen aus sehr resistentem Kunststoff. Das Gewicht wurde auf jede Rolle aufgedruckt. Lieferbar in 15x12, 16x13, 17x12 und 19x15.5mm.



KEILRIEMEN PRO



Stage6 PRO Keilriemen. Bei der Produktion wird besonderer Wert auf genaue Einhaltung der Toleranzen bei Flankenwinkel und Länge der Riemen gelegt, dadurch ist eine optimale Kraftübertragung garantiert.

15x12mm GS1512	16x13mm GS1613	17x12mm GS1712	19x15,5mm GS1915
2,00gr	3,00gr	3,00gr	3,00gr
2,25gr	3,25gr	3,25gr	3,25gr
2,50gr	3,50gr	3,50gr	3,50gr
2,75gr	3,75gr	3,75gr	3,75gr
3,00gr	4,00gr	4,00gr	4,00gr
3,25gr	4,25gr	4,25gr	4,25gr
3,50gr	4,50gr	4,50gr	4,50gr
3,75gr	4,75gr	4,75gr	4,75gr
4,00gr	5,00gr	5,00gr	5,00gr
4,25gr	5,25gr	5,25gr	5,25gr
4,50gr	5,50gr	5,50gr	5,50gr
4,75gr	5,75gr	5,75gr	5,75gr
5,00gr	6,00gr	6,00gr	6,00gr
5,25gr	6,25gr	6,25gr	6,25gr
5,50gr	6,50gr	6,50gr	6,50gr
5,75gr	6,75gr	6,75gr	6,75gr
6,00gr	7,00gr	7,00gr	7,00gr
6,25gr	7,25gr	7,25gr	7,25gr
6,50gr	7,50gr	7,50gr	7,50gr
6,75gr	7,75gr	7,75gr	7,75gr
7,00gr	8,00gr	8,00gr	8,00gr
7,25gr	8,25gr	8,25gr	8,25gr
7,50gr	8,50gr	8,50gr	8,50gr
7,75gr	8,75gr	9,00gr	9,00gr
8,00gr	9,00gr	9,50gr	9,50gr
8,25gr	9,25gr	10,00gr	
8,50gr	9,50gr	11,00gr	
8,75gr	9,75gr		
9,00gr	10,00gr		
9,25gr	10,25gr		
9,50gr	10,50gr		
9,75gr			
10,00gr			

VARIOABSTIMMSETS

S6-GS15001	15x12mm	3.00/3.50/4.00/4.50gr
S6-GS15002	15x12mm	4.00/4.50/5.00/5.50gr
S6-GS15003	15x12mm	5.00/5.50/6.00/6.50gr
S6-GS15004	15x12mm	6.00/7.00/8.00/9.50gr

S6-GS16001	16x13mm	3.00/3.50/4.00/4.50gr
S6-GS16002	16x13mm	4.00/4.50/5.00/5.50gr
S6-GS16003	16x13mm	5.50/6.00/6.50/7.00gr
S6-GS16004	16x13mm	6.50/7.50/8.50/9.50gr

S6-GS17001	17x12mm	3.00/3.50/4.00/4.50gr
S6-GS17002	17x12mm	4.00/4.50/5.00/5.50gr
S6-GS17003	17x12mm	5.50/6.00/6.50/7.00gr
S6-GS17004	17x12mm	6.50/7.50/8.50/9.50gr

S6-GS19001	19x15.5mm	2.50/3.00/3.50/4.00gr
S6-GS19002	19x15.5mm	4.00/4.50/5.00/5.50gr
S6-GS19003	19x15.5mm	5.50/6.00/6.50/7.00gr
S6-GS19004	19x15.5mm	6.50/7.50/8.50/9.50gr

ERSATZHÜLSEN

S6-GS15ET	15x12mm	1 Set für 6 Gewichte
S6-GS16ET	16x13mm	1 Set für 6 Gewichte
S6-GS17ET	17x12mm	1 Set für 6 Gewichte
S6-GS19ET	19x15.5mm	1 Set für 6 Gewichte

KEILRIEMEN PRO

S6-5916605	Keilriemen PRO, Minarelli lang
S6-5916606	Keilriemen PRO, Minarelli kurz
S6-5914001	Keilriemen PRO, Piaggio lang neu
S6-5914002	Keilriemen PRO, Piaggio kurz neu
S6-5914003	Keilriemen PRO, Piaggio lang alt
S6-5914004	Keilriemen PRO, Piaggio kurz alt
S6-5917509	Keilriemen PRO, Peugeot



Zusammensetzung der Bestellnummer

Die Bestellnummer setzt sich aus dem Leitcode in der schwarzen Liste (zB. GS1512) und dem Gewicht (zB. 5,50 gr = 0550 und 10,25 gr = 1025) zusammen.

Beispiel:

15x12mm - 5,50 gr = GS15120550

15x12mm - 10,25 gr = GS15121025

GETRIEBE-INFO

Zuerst einmal wollen wir Ihnen die Funktion, den Aufbau, und was Sie bei der Auswahl der richtigen Getriebeübersetzung zu beachten haben, versuchen zu erklären. Es ist nämlich nicht so, dass je länger das Getriebe gewählt wird desto schneller der Roller läuft oder irgendeine ähnliche Behauptung. Die Getriebeübersetzung sitzt in einem geschlossenen, mit Öl gefüllten Kasten im hinteren Teil des Motorgehäuses unter dem Getriebedeckel. Zur Arbeit sollte man also erst das Getriebeöl ablassen (Schraube hinter dem Rad, untere Seite des Motorblocks), die komplette hintere Wandlerereinheit demontieren und den Getriebedeckel abschrauben.

Die Aufgabe...

Das Getriebe ist die Drehzahl der hinteren Riemenscheibe auf das Hinterrad zu reduzieren. Der erste



Drehzahl in mehr Endgeschwindigkeit umgesetzt. Voraussetzung dafür ist aber, dass der Motor genug Kraft hat das längere Getriebe zu ziehen. Ein Getriebe bei einem Standardmotor zu verlängern bringt also nichts. Im schlimmsten Fall, wenn das Getriebe viel zu lang gewählt wurde, kann der Motor sogar langsamer laufen als vorher. Sehr einfach könnten Sie sich das immer anhand einer Fahradschaltung verdeutlichen.

In einen größeren Gang müssten Sie sich auch mehr ins Zeug legen um vorwärts zu kommen, einen steilen Berg im 10ten Gang fahren Sie auch langsamer hoch als im 5ten Gang.

Wie viel Prozent soll ich das Getriebe verlängern?

Ein 70cc Sportzylinder mit 17,5er Vergaser hat genug Kraft um ein 12-20% längeres Getriebe zu ziehen. Bei Racingzylindern können Sie auch etwas höher gehen. Beachten Sie aber, dass je länger das Getriebe gewählt wird selbstverständlich auch der Anzug verloren geht, da der Roller ja mit einer längeren Gesamtübersetzung losfährt. Zum Errechnen wie viel Prozent das Getriebe länger ist, benötigen Sie die Übersetzungsverhältnisse beider Getriebe (Seriengeräte und Tuninggetriebe). Z.B.: Aprilia SR50 Netscaper original Sekundär hat 14/43 Zähne, ergibt ein Verhältnis 1:3,07. Top Performances bietet ein Sekundärgetriebe für diesen Motor mit 16/41 Zähnen, an was einem Verhältnis von 1:2,56 entspricht.

Übersetzungsausgleich

findet ja schon durch die Variomatik statt. Hat der Variator seine Endübersetzung erreicht (Keilriemen vorne ganz nach außen gewandert), dreht sich der hintere Wandler ca. 5 mal pro Kurbelwellenumdrehung (bei 10.000 U/min des Motors wären das also 50.000 Umdrehungen an der Riemenscheibe). Angenommen das Rad würde direkt auf der Welle der Riemenscheibe sitzen, dann müsste sich der Reifen pro Zündung (und damit pro Kurbelwellenumdrehung) 5 mal komplett drehen. Damit hätten wir eine extrem lange Übersetzung, die wohl kein Motor packen würde. Somit sollte die Aufgabe des Getriebes deutlich geworden sein. Das Getriebe teilt sich in PRIMÄR (Zahnrad 1+2 blau markiert) und SEKUNDÄR (Zahnrad 3+4 grün markiert) Übersetzung auf. Durch, welche der beiden die Endübersetzung verlängert wird, ist im Grunde egal. Bei den HighEnd Motoren werden sogar meist beide Übersetzungen ausgetauscht. Getriebe bieten wir mit unterschiedlichen Übersetzungsverhältnissen an.



Teilen Sie jetzt das Übersetzungsverhältnis des Tuninggetriebes durch das des original Getriebes, subtrahieren Sie den Wert 1 und multiplizieren Sie das Ganze mit -100 erhalten Sie die Verlängerung in Prozent. Also: $((2,56:3,07)-1) \times (-100) = 16,62\%$

Je kleiner der Wert des Übersetzungsverhältnisses desto länger ist das Getriebe!!! Zum Beispiel: 1:4,2 kurzes Getriebe, 1:3,15 mittleres Getriebe, 1:2,73 langes Getriebe, 1:2,11 ultralanges Getriebe.

Was versteht man unter dem Übersetzungsverhältnis?

Primär oder Sekundärgetriebe besteht immer aus einem Zahnradpaar - ein kleineres und ein größeres Zahnrad. Teilt man die Anzahl der Zähne auf dem großen Zahnrad durch die Anzahl der Zähne auf dem kleinen Zahnrad, erhält man das Übersetzungsverhältnis. Z.B.: MBK Booster Sekundärgetriebe 12/44 entspricht einem Verhältnis 1:3,66 (großes Zahnrad geteilt durch kleines).

Gerade oder schräge Verzahnung?

Die meisten Tuninggetriebe besitzen eine gerade Verzahnung, Vorteil ist die bessere Kraftübertragung und geringere Hitzeentwicklung aufgrund der kleineren Reibungsfläche. Dafür laufen die Getriebe relativ laut.

Warum sollte das Getriebe verlängert werden?

Zum einen dreht der Motor natürlich nicht mehr so hoch, was der Haltbarkeit zu gute kommt. Zum anderen wird die

GETRIEBE Das Getriebe hat die Aufgabe die Drehzahl am Hinterrad zu reduzieren. Wenn sich der Variator mit 10.000 Umdrehungen pro Minute dreht, so liegen am hinteren Wandler rund 50.000 Umdrehungen an. Da diese 1 zu 5 Übersetzung kein Motor packen würde, wird die Endübersetzung durch das Getriebe auf ein erträgliches Maß verringert. Wird der Motor nun getunt, empfiehlt es sich, die Übersetzung etwas länger zu wählen. Durch die so erzielte, niedrigere Drehzahl wird der Motor haltbarer.

WANN WIE LANG? Bei Sport- und MidRacezylindern empfiehlt sich, das Getriebe um 12-20% zu verlängern. Um zu berechnen, wie lang das Getriebe gegenüber dem Originalen ist, kann man einfach folgende Formel nutzen: $((\text{Übersetzungsverhältnis neu} : \text{Übersetzungsverhältnis alt}) - 1) \times (-100) = \text{Verlängerung in \%}$

GETRIEBE ABDICHTEN Werden Papierdichtungen zum abdichten des Getriebedeckels verwendet, sollte man diese mit etwas Fett einstreichen, damit sie während des Einbaus nicht verrutschen und beim anziehen des Getriebedeckels nicht beschädigt wird. Auch die Simmerringe sollten eingefettet werden, damit die Getriebewelle beim einführen nicht die Dichtlippen der Ringe beschädigen.



GETRIEBESETS STAGE6

Um die Endübersetzung zu verlängern, wird ein verlängertes Getriebe benötigt. Hat der Motor genug Kraft um die längere Übersetzung ziehen zu können, erhöht sich somit auch die Endgeschwindigkeit. Originalzylinder haben nicht die benötigte Kraft um ein verlängertes Getriebe zu ziehen deshalb nur in Verbindung mit Tuningzylinder einsetzbar. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Getrieben sind die Stage6 Getriebe schon fertig verpresst und das zu einem unschlagbaren Preis. Altes Getriebe raus, Stage6 Getriebe rein - fertig!



GETRIEBE SETS



Um die Endübersetzung zu verlängern, wird ein längeres Getriebe benötigt. Die Getriebe von Stage6 sind schon fertig verpresst. Altes Getriebe raus, Stage6 Getriebe rein - fertig!

GETRIEBESETS

S6-2016901P	Getriebe Primär, Aprilia / Suzuki (ab Bj. 1999), 16/49 (3,06)
S6-2014901P	Getriebe Primär, Kymco Cobra / Dink / Super9 / Top Boy, 17/51 (3,00)
S6-2016601P	Getriebe Primär, Minarelli MA / MY / CW, 13/43 (3,31; für 13 Zähne auf original Zwischenwelle)
S6-2016602P	Getriebe Primär, Minarelli MA / MY / CW, 13/43 (3,31; für 14 Zähne auf original Zwischenwelle)
S6-2016611P	Getriebe Primär, Minarelli MA / MY / CW, 14/42 (3,00; für 12 Zähne auf original Zwischenwelle)
S6-2016612P	Getriebe Primär, Minarelli MA / MY / CW, 14/42 (3,00; für 13 Zähne auf original Zwischenwelle)
S6-2016613P	Getriebe Primär, Minarelli MA / MY / CW, 14/42 (3,00; für 14 Zähne auf original Zwischenwelle)
S6-2016921P	Getriebe Primär, Morini AC, 16/43 (2,69)
S6-2017501P	Getriebe Primär, Peugeot stehend, 13/41 (3,15)
S6-2017502P	Getriebe Primär, Peugeot stehend, 15/33 (2,20)
S6-2014011P	Getriebe Primär, Piaggio (ab Bj. 08/1998), 17,7mm, 13/39 (3,00)
S6-2014001P	Getriebe Primär, Piaggio (ab Bj. 08/1998), 17,7mm, 13/39 (3,00)
S6-2014012P	Getriebe Primär, Piaggio (ab Bj. 08/1998), 17,7mm, 15/38 (2,53)
S6-2014002P	Getriebe Primär, Piaggio (Bj. 1996-1998), 17,7mm, 13/37 (2,85)
S6-2014003P	Getriebe Primär, Piaggio (Bj. 1996-1998), 17,7mm, 15/38 (2,53)
S6-2016911P	Getriebe Primär, Suzuki (vor Bj. 1999), 16/49 (3,06)
S6-2016601S	Getriebe Sekundär, Minarelli CW + MY + MA, 14/41 (2,93)
S6-2016602S	Getriebe Sekundär, Minarelli CW + MY + MA, 15/39 (2,60)

MINARELLI INFO

Es gibt fünf verschiedene Versionen dieses Motors.

Die Version mit liegendem Zylinder (Zündkerze zeigt in Fahrtrichtung, Ansaugstutzen über Kurbelwellengehäuse) gibt es als luft- und als wassergekühlte Version, und jeweils mit kurzem oder langem Motorgehäuse. **Die Motoren mit stehendem Zylinder** (Zündkerze zeigt Richtung Himmel und Ansaugstutzen ist am Zylinderfuß befestigt) gibt es nur als luftgekühlte Version mit langem Motorblock.

Minarelli verwendet folgende Typenbezeichnungen für die 5 verschiedenen Motoren

Typ MA	Motor mit liegendem Zylinder, wassergekühlt, langer Motorblock (zB. Aprilia SR50 Netscaper / Stealth, MBK Nitro, Yamaha Aerox, Malaguti F15 / F12 LC)
Typ MY	Motor mit liegendem Zylinder, luftgekühlt, langer Motorblock (zB. Aprilia SR50 WWW / Rally AC, MBK Ovetto, Yamaha Neo's, Malaguti F12 AC)
Typ CA	Motor mit liegendem Zylinder, wassergekühlt, kurzer Motorblock (zB. Aprilia Sonic LC)
Typ CY	Motor mit liegendem Zylinder, luftgekühlt, kurzer Motorblock (zB. Aprilia Sonic AC, Malaguti F10)
Typ CW	Motor mit stehendem Zylinder, luftgekühlt, langer Motorblock (zB. Aprilia Amico / SR50 bis Bj. 1994, MBK Booster / Stunt, Yamaha BWs / Slider)

ABE UND PRÜFZEICHENBESTIMMUNGEN

Beim Thema ABE besteht anscheinend noch etwas Klärungsbedarf, auch aufseiten mancher Ordnungshüter, den wir hier nachholen möchten.

Seit einigen Jahren werden viele Auspuffanlagen mit ABE (Allgemeine Betriebs Erlaubnis) ausgeliefert. ABE ist eigentlich nicht das richtige Wort, ABE ist eine nationale, in diesem Fall für Deutschland gültige, Betriebserlaubnis. Im Rahmen europäischer Gesetzesfusionen werden die Auspuffanlagen heute nicht mehr nach nationalen Richtlinien (zB. ABE in Deutschland, TPSI in Frankreich, BSAU in England...) geprüft sondern nach einer übergeordneten, einheitlich europäischen Norm - der ECE Norm 97/24.

Das bedeutet, dass eine Anlage die nach dieser Norm geprüft wurde, in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, legal im Straßenverkehr eingesetzt werden darf. Kennlich gemacht wird solch eine homologisierte Auspuffanlage, durch ein Typenschild, das am Auspuff angeschweißt wird. Auf diesem Schild ist die Homologationsnummer beginnend mit einem kleinen "e" eingraviert. Zusätzlich wird bei den meisten homologisierten Auspuffanlagen ein E-Pass mitgeliefert. Ein Papier auf dem die Artikelnummer des Herstellers, die Homologationsnummer, und der Fahrzeugtyp vermerkt ist.

Jetzt kommen wir zu dem Teil, bei dem am meisten Klärungsbedarf besteht: Die Auspuffanlage wird auf einem bestimmten Fahrzeugtyp geprüft, und der E-Pass ist auch nur für diesen Typ gültig. Eigentlich bürokratischer Nonsens den Auspuff nicht für einen Motor sondern für einen Fahrzeugtyp zu homologisieren, das Problem besteht darin, dass der Motortyp nicht in den Fahrzeugpapieren festgehalten wird. Mit anderen Worten, wenn ein Auspuff für eine Yamaha Aerox (Typ 5BR) geprüft wurde, passt dieser Auspuff zwar auch an eine Malaguti F12 (Typ ZJM40), da in diesem Fahrzeug ja der gleiche Motor von Minarelli verbaut ist, der E-Pass ist aber nur gültig für die Aerox. In diesem Fall könnt ihr zwar versuchen einen TÜV Prüfer zu beweisen das in der Malaguti F12 der gleiche Motor verbaut ist und ihn bitten die Anlage in eure Papiere einzutragen, nur dieses ist mit Kosten um die 30-40€ verbunden.

Den genauen Typ deines Rollers findest du übrigens in deiner Betriebserlaubnis. Er steht meistens vorne auf den Papieren, bzw. unter dem Punkt "Fahrzeugtyp" oder "Typ / Ausführung".

Wenn dich ein Ordnungshüter anhalten sollte und bemerkt das der Auspuff nicht original ist, wird er zuerst nach der Homologationsnummer schauen und dich dann wahrscheinlich nach dem E-Pass fragen. Diesen E-Pass müsst ihr aber nicht vorlegen, da der Hersteller nicht verpflichtet ist diesen E-Pass mitzuliefern. Sollte der Ordnungshüter euch trotzdem nicht weiterfahren lassen wollen, könnt ihr ihn auf folgende Richtlinie hinweisen:

Richtlinie 97/24/EU Anhang 9

Laut § 19 Absatz 2, StVZO, in Verbindung mit Absatz 3, Ziffer 2 und Absatz 4, ist es nicht erforderlich, dass seitens des Inhabers der Betriebserlaubnis eine Kopie der Betriebserlaubnis bzw. eine Übereinstimmungsbescheinigung mitzuliefern ist, wenn die Auspuffanlagen mit Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind. Damit steht dem Fahrzeughalter eine solche Unterlage nicht zur Verfügung. Demzufolge kann auch die Vorlage solcher Unterlagen nicht verlangt werden. Eine Kopie des Schreibens vom Kraftfahrzeug Bundesamt könnt ihr auf unser Homepage unter „Downloads“ herunterladen und ausdrucken.

NACHDÄMMEN Nach einiger Zeit brennt die Dämmwolle im Auspuff aus, der Auspuff wird immer lauter und damit auch auffälliger. Um dem entgegenzuwirken sollte der Auspuff nachgedämmt werden. Hierzu einfach den Endschalldämpfer demontieren und die alte Dämmwolle durch neue ersetzen. Bei der Montage der Dämmwolle darauf achten, dass diese locker gewickelt wird. Wickelt man die Dämmwolle zu straff, dämmt sie nicht mehr ordentlich.

AUSPUFFANLAGE STEHT UNTER SPANNUNG Die Auspuffanlage sollte idealerweise spannungsfrei montiert werden. Dazu empfiehlt es sich, alle Befestigungsschrauben bei der Montage erst nur locker anzuziehen um zu testen, ob der Auspuff unter Ausnutzung der Langlöcher der Halterung spannungsfrei montierbar ist. Erst nachdem der Auspuff optimal ausgerichtet ist, sollten die Schrauben endgültig angezogen werden. Sollte mit dieser Methode eine spannungsfreie Montage nicht möglich sein, besteht auch die Möglichkeit mit einer oder mehreren zusätzlichen Auslassdichtungen den Auspuff etwas zu distanzieren, um so Spannungen entgegen zu wirken.

AUSPUFFDROSSLUNG Um die Drossel aus dem Auspuff zu entfernen, sollte man am Besten einen kleinen Handfräser, bspw. Dremel benutzen. Mit diesem fräst man die Schweißpunkte mit denen der Konus befestigt ist auf und zieht den Konus mit einer Zange aus dem Auspuff. Danach noch kurz die Schweißnähte entgraten und den Auspuff wieder anbauen.

Kurzbrief



Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom: 17.05.2002

Bei Antwort bitte angeben:
412-208.03
Ansprechpartner(in):
Arnold Wippich
Telefon: (04 61) 3 16-1544
Telefax: (04 61) 3 16-1741
E-Mail:
Arnold.Wippich@kba.de

Datum: 27.05.2002

Diesen Kurzbrief übersende ich Ihnen mit der Bitte um			
<input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme	<input type="checkbox"/> Rückgabe	<input type="checkbox"/> Preisangebot	<input type="checkbox"/> Weiterleitung an
<input type="checkbox"/> Stellungnahme	<input type="checkbox"/> Erledigung	<input type="checkbox"/> weitere Veranlassung	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Prüfung	<input type="checkbox"/> Teilnahme	<input type="checkbox"/> Rücksprache/Ihren Anruf	<input type="checkbox"/> Anlagen:

Austauschschalldämpfer nach Richtlinien der EG an Krad

Sehr geehrte Damen und Herren

vielen Dank für Ihre Anfrage.

Nach den im Zusammenhang mit der Erteilung einer EG-Typgenehmigung für Austauschschalldämpfer anzuwendenden Richtlinie der EG müssen solche Schalldämpfer mit der vorgeschriebenen EG Kennzeichnung dauerhaft versehen sein. Das Mitliefern einer Bescheinigung, mit der die Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ bestätigt wird ist in diesen Fällen nicht gefordert.

Nach § 19 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist nicht gefordert, dass eine Kopie der Genehmigung mitzuführen ist, wenn die Austauschschalldämpfer nach einer Richtlinie der EG genehmigt sind.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Arnold Wippich

SPORTAUSPUFFANLAGEN STAGE6

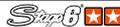
Mit der PRO Replica bietet Stage6 eine sehr leistungs- und drehmomentstarke Midraceauspuffanlage mit CE Nummer zu einem einmaligen Preis- / Leistungsverhältnis an. Die Krümmungsgestaltung wurde leicht modifiziert um dem Motor etwas mehr Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich zu verpassen. Aufwendige Details wie ein 2-teiliger Flansch, Feder am Endschalldämpfer sowie eingestanztes Stage6 Logo werten die Anlage optisch wie technisch auf. Lieferbar in klar lackiertem Finish sowie in verchromter Ausführung.



AUSPUFF PRO REPLICA 

LACKIERT • Mit der PRO Replica bietet Stage6 einen sehr leistungs- und drehmomentstarken Midraceauspuff mit CE-Nummer zu einem einmaligen Preis-/ Leistungsverhältnis an. Der Krümmer wurde leicht modifiziert um den Motor etwas mehr Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich zu verpassen. Klarlackierter Resonanzkörper mit schwarzem Endschalldämpfer.



AUSPUFF PRO REPLICA 

CHROM • Mit der PRO Replica bietet Stage6 einen sehr leistungs- und drehmomentstarken Midraceauspuff mit CE-Nummer zu einem einmaligen Preis-/ Leistungsverhältnis an. Der Krümmer wurde leicht modifiziert um den Motor etwas mehr Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich zu verpassen. Verchromter Resonanzkörper mit schwarzem Endschalldämpfer.



AUSPUFF PRO REPLICA 

CHROM / CARBON • Mit der PRO Replica bietet Stage6 einen sehr leistungs- und drehmomentstarken Midraceauspuff mit CE-Nummer zu einem einmaligen Preis-/ Leistungsverhältnis an. Der Krümmer wurde leicht modifiziert um den Motor etwas mehr Kraft im unteren bis mittleren Drehzahlbereich zu verpassen. Verchromter Resonanzkörper mit carbon Endschalldämpfer.

AUSPUFFANLAGE PRO REPLICA

S6-9116603	Auspuffanlage, Minarelli liegend
S6-9114003	Auspuffanlage, Piaggio
S6-9117903	Auspuffanlage, Peugeot liegend
S6-9117503	Auspuffanlage, Peugeot stehend
S6-9116803	Auspuffanlage, Minarelli stehend
S6-9119503	Auspuffanlage, CPI

AUSPUFFANLAGE PRO REPLICA

S6-9116603/CR	Auspuffanlage, Minarelli liegend
S6-9114003/CR	Auspuffanlage, Piaggio
S6-9117903/CR	Auspuffanlage, Peugeot liegend
S6-9117503/CR	Auspuffanlage, Peugeot stehend
S6-9116803/CR	Auspuffanlage, Minarelli stehend
S6-9119503/CR	Auspuffanlage, CPI

AUSPUFFANLAGE PRO REPLICA

S6-9116603/CA	Auspuffanlage, Minarelli liegend
S6-9114003/CA	Auspuffanlage, Piaggio
S6-9117903/CA	Auspuffanlage, Peugeot liegend
S6-9117503/CA	Auspuffanlage, Peugeot stehend
S6-9116803/CA	Auspuffanlage, Minarelli stehend
S6-9119503/CA	Auspuffanlage, CPI



AUSPUFF STREET 

Diese eher unscheinbare, optisch original aussehende Auspuffanlage, hat beachtliche Leistungs- und Drehmomententwicklung für einen Touringauspuff mit CE-Nummer. Daher auch sehr gut in Verbindung mit 70cc Sport Zylindern für unauffällige Fahrten bei denen viel Leistung verlangt wird. Gleichmäßige Leistungsentwicklung und einfach abzustimmen.

AUSPUFFANLAGE STREET

S6-9216600	Auspuffanlage, Minarelli AC
S6-9216602	Auspuffanlage, Minarelli LC
S6-9214000	Auspuffanlage, Piaggio
S6-9214200	Auspuffanlage, Peugeot stehend
S6-9216800	Auspuffanlage, Minarelli stehend



ERSATZTEILE PROREPLICA 

Ersatzteile für die Stage6 Pro Replica Anlagen. Detailübersicht liegt jeder Anlage bei....

ERSATZTEILE PRO REPLICA

S6-91ET001	Dichtungssatz Endschalldämpfer
S6-91ET002	Dichtungssatz Auspuffanlage, Minarelli
S6-91ET003	Feder Endschalldämpfer
S6-91ET004	Feder Krümmer
S6-91ET005	Auspuffhalterung, Minarelli
S6-91ET006	Auspuffhalterung, Piaggio
S6-91ET007	Flansch, Piaggio
S6-91ET008	Verbindungsgummi Endschalldämpfer
S6-91ET009	Drossel, Minarelli
S6-91ET010	Drossel, Piaggio
S6-91ET011	Endschalldämpfer, carbon
S6-91ET012	Endschalldämpfer, aluminium
S6-91ET013	Haltespange Endschalldämpfer

AUSPUFFPFLEGE Um den Auspuff vor Rost zu schützen, sollte man ihn in regelmäßigen Intervallen (je nach Witterung) mit Auspufflack behandeln. Bei verchromten Anlagen empfiehlt es sich, den Auspuff mit Schnellreiniger zu reinigen um Rost vorzubeugen. Verchromte und nicht verchromte Auspuffanlagen bedürfen besonders im Winter mehr Pflege, da sie durch Salz und Wasser sehr stark angegriffen werden. So sollte nach jeder längeren Fahrt der Auspuff zumindest gereinigt werden.

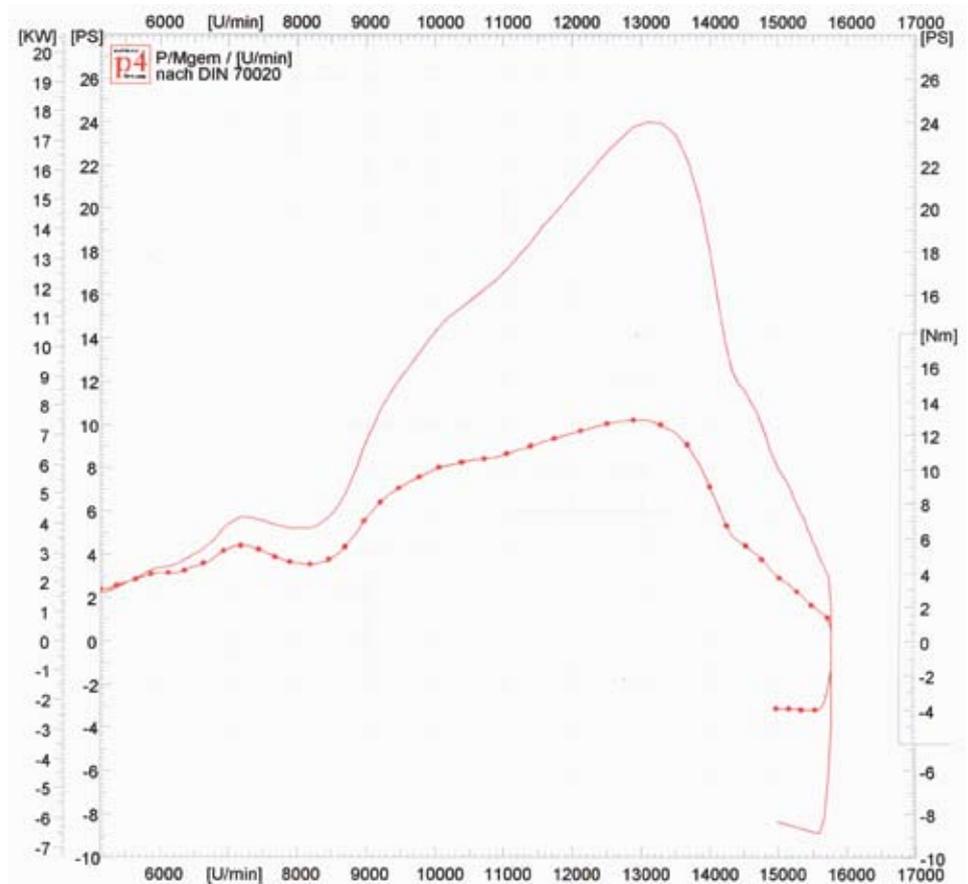
Stage6® **RIT** Highend Racing Parts

STAGE6 R1400

Hier eine Leistungskurve eines kompletten Stage6 Motors, also R1400 auf Stage6 RACING mit Stage6 R/T (Racing Team) Kurbelwelle. Extrem hohe Spitzenleistung bei stetig steigendem Drehmoment mit Peak sehr nahe Nenn Drehzahl. Besser geht's eigentlich nicht.

In puncto Spitzenleistung eine echte Ansage. In Anbetracht der Tatsache dass es sich bei dem Auspuff um einen kompromisslos auf Leistung ausgelegten Resonanzauspuff mit dementsprechend extremen Diffusor- und Gegenkonuswinkeln handelt ist der gutmütige Leistungsanstieg mehr als beeindruckend.

Wir würden sagen: Die endlose Tüftelei hat sich gelohnt. Mit gut abgestimmter Variomatik ein definitiver Garant für zügiges Vorankommen. Für Leistungsjunkies ein definitives Muss.



RACINGAUSPUFFANLAGEN STAGE6

Fetter Anzug und hohes Drehmoment! Die Stage6 PRO Auspuffanlage ermöglicht die Nutzung eines sehr breiten Drehzahlbandes und erleichtert damit auch das Abstimmen bei Sport- bis MidRace-Zylindern. Die Baureihen R1200 und R1400 bilden zusammen die leistungsstarken HighEnd Anlagen von Stage6. Beide Anlagen sind handgeschweißt und an Krümmer und Endschalldämpfer federnd gelagert und sind mit carbon Enddämpfern ausgestattet.



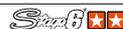
AUSPUFF PRO



Fetter Anzug und hohes Drehmoment! Sein breites nutzbares Drehzahlband ermöglicht ein einfaches Abstimmen des Motors. Der PRO mag 70cc Sportzylinder und blüht bei 70cc Midrace Zylindern so richtig auf. Ohne Homologation.



AUSPUFF R1200



Der R1200 ist der leistungsstarke Allrounder unter den Racing-Anlagen. Sein extrem hohes Drehmoment und das weit nutzbare Drehzahlband lassen ihn zur ersten Wahl für Rundrennen werden. Mit dem R1200 wurde 2005 das 24h Rennen in Ascherleben gewonnen !



AUSPUFF R1400



Der R1400 ist der leistungsstärkste Auspuff von Stage6. Für den Einsatz im Sprint Bereich konzipiert, besticht der R1400 durch extreme Spitzenleistung und sehr hohe Leistungsdrehzahl.

AUSPUFFANLAGE PRO

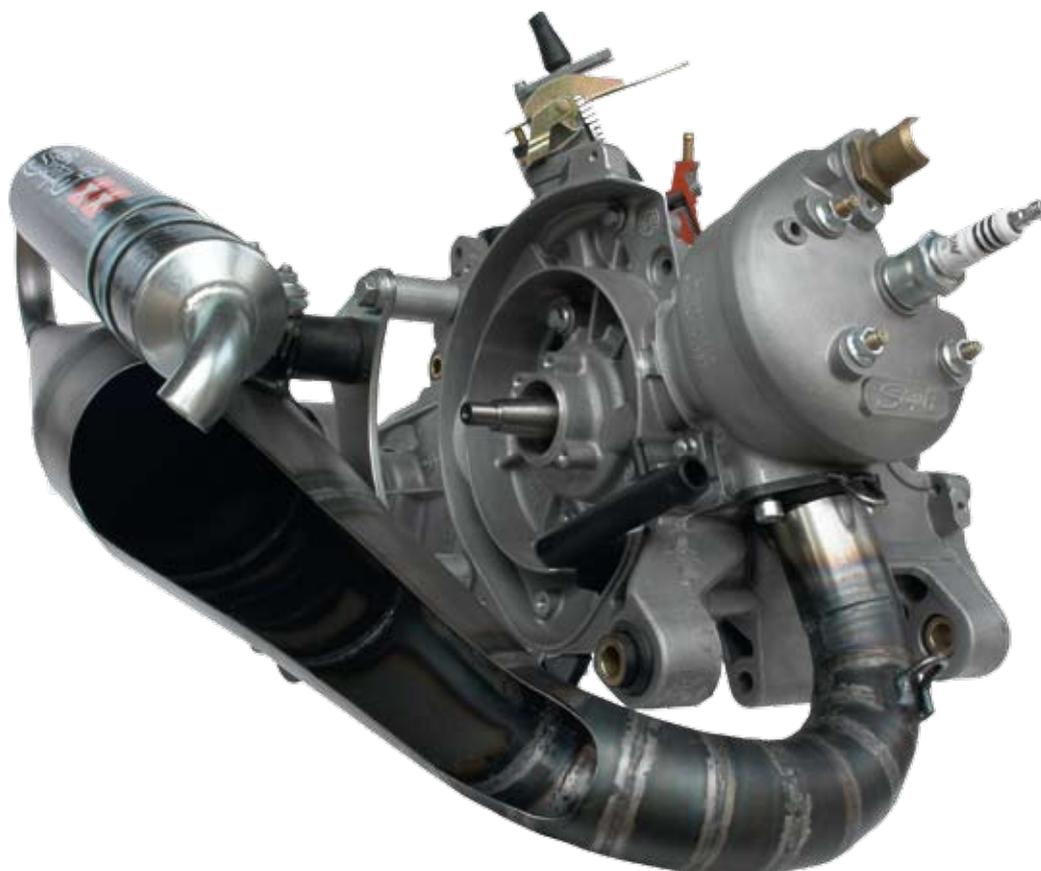
S6-9016605	Auspuffanlage, Minarelli liegend
S6-9014005	Auspuffanlage, Piaggio
S6-9016805	Auspuffanlage, Minarelli stehend
S6-9017506	Auspuffanlage, Peugeot stehend
S6-91ET001	Dichtungssatz Endschalldämpfer
S6-91ET002	Dichtungssatz Auspuffanlage, Minarelli
S6-91ET011	Endschalldämpfer, carbon
S6-91ET012	Endschalldämpfer, aluminium

AUSPUFFANLAGE R1200

S6-9416602	Auspuffanlage, Minarelli liegend
S6-9414002	Auspuffanlage, Piaggio
S6-94ET001	Endschalldämpfer Stage6 R1200
	Waran Struktur, silber carbon

AUSPUFFANLAGE R1400

S6-9516604	Auspuffanlage, Minarelli liegend
S6-9514004	Auspuffanlage, Piaggio



VERGASERKITS STAGE6

Stage6 bietet Vergaser für alle Einsatzgebiete an. Dellorto Vergaser eignen sich besonders für den Einsatz im Rundrennen, wobei in Sprint Motoren eher die PWK oder TM Vergaser, die mit bis zu 28mm Durchlass erhältlich sind, eingesetzt werden. Eine besonders hochwertige Verarbeitung lässt sich bei den Stage6 R/T Vergasern feststellen.

VERGASERABSTIMMUNG Für die Leistung und Haltbarkeit eines Motors ist die Einstellung des Vergasers enorm wichtig. Ein zu mager laufender Vergaser kann den Zylinder überhitzen und beschädigen. Um den Vergaser auf den Motor abzustimmen, empfiehlt es sich mit einer möglichst großen verfügbaren Hauptdüse den Motor zu betreiben und dann soweit die Düsengröße zu reduzieren, bis der Motor sauber und ohne zu stottern läuft. Bei korrekter Einstellung der Hauptdüse ist das Zündkerzenbild rehhraun. Wenn der Isolator weiß anläuft, ist die Hauptdüse zu klein gewählt und sollte umgehend höher bedüst werden. Falls der Vergaser im Bereich bis ca. 1/4 Gas stottert oder absäuft, muss die Nebendüse angepasst werden. In dem Fall, dass der Motor stottert sollte die Nebendüse kleiner gewählt werden, wenn der Motor absäuft und „abgeschnürt“ wirkt oder gar starke Drehzahlschwankungen hat, sollte die Nebendüse größer gewählt werden. Hierbei sollte man immer schrittweise und ohne große Sprünge vorgehen. Ein weiterer wichtiger Bereich ist 1/4 bis 3/4 Gas. Wenn in diesem Bereich der Vergaser überfettet oder abmagert wird dieses Problem mithilfe der Vergasernadeleinstellung behoben. Wenn man die Nadel höher hängt, also den Clip auf der Nadel tiefer, wird das Gemisch im Bereich 1/4 bis 3/4 fetter, hängt man die Nadel tiefer, also den Clip eine Kerbe höher, wird das Gemisch magerer.

HAUPTDÜSENWAHL Über die genaue Größe kann man leider keine Auskunft geben, da diese von den individuellen Motorkomponenten bestimmt wird. Generell kann man jedoch auf die originale Düse ca. 10-20% aufschlagen und diese Größe als Richtwert nehmen. Ist Original eine Hauptdüse der Größe 60 verbaut, so nimmt man zum Beispiel zuerst eine Düse der Größe 72 und beginnt dann mit der Vergaserabstimmung.



VERGASER R/T



Bei dem Stage6 Team Vergaser handelt es sich um eine Neuentwicklung auf Basis eines Keihin PWK. Die Verarbeitung ist hochwertiger als die der Stage6 PWK Vergaser. Die vom Stage6 Racing Team gesammelten Erfahrungen flossen direkt in die Entwicklung dieses Vergasers ein. Ziel war es, die Vergaserabstimmung noch feiner treffen zu können um das Leistungspotenzial des Motors voll auszunutzen. Lieferbar mit 24mm und 28mm Durchlass.

VERGASER R/T

- S6-31RT-PWK24 Vergaser R/T, 24mm
- S6-31RT-PWK26 Vergaser R/T, 26mm
- S6-31RT-PWK28 Vergaser R/T, 28mm



VERGASER PWK TYPE



Stage6 Vergaser der PWK Serie. Lieferbar mit 21mm, 24mm und 28mm Durchlass. Ausgerüstet mit Powerjet System.

VERGASER PWK TYPE

- S6-31KH-PWK21 Vergaser PWK Type, 21mm
- S6-31KH-PWK24 Vergaser PWK Type, 24mm
- S6-31KH-PWK28 Vergaser PWK Type, 28mm



VERGASER TM24



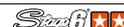
Flachschiebervergaser vom Typ TM24. Die kurze Bauweise und die damit verkürzte Ansauglänge spiegeln sich im schnellen Ansprechverhalten des Motors wieder. Sehr gute Leistungsentfaltung über das gesamte Drehzahlband.

VERGASER TM24

- S6-31MK-TM24 Vergaser, 24mm



VERGASER DELLORTO



Stage6 Dellorto Black Edition Vergaser. Dellorto PHBG 19 / 21mm Racingvergaser mit metallische Schwimmerkammer und zentraler Schraube zum einfachen wechseln der Hauptdüse. Ein Vergaserdeckel wird geschraubt um ein schnelles wechseln oder umhängen der Nadel vorzunehmen zu können.

VERGASERKIT DELLORTO BLACK

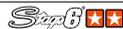
- S6-30DEL-19 Vergaser RACING, 19mm, Black Edition
- S6-30DEL-21 Vergaser RACING, 21mm, Black Edition

VERGASERZUBEHÖR STAGE6

Stage6 bietet ein weites Sortiment an Zubehör, Ersatzteilen und Vergaserdüsen zum Abstimmen und überholen der Stage6 Vergaser an.



VERGASER ZUBEHÖR



Ideales Kit zum Abstimmen des Vergasers. Die Hauptdüsen werden in einer praktischen Kunststoffbox geliefert. Übersichtlich sortiert. In dem Kit enthalten sind je 10 Hauptdüsen bzw. Nebendüsen. Lieferbar in verschiedenen Abstufungen.

ABSTIMMSETS VERGASER

S6-28DEL5-001	Hauptdüsenset, Dellorto 5mm, 70-92
S6-28DEL5-002	Hauptdüsenset, Dellorto 5mm, 88-110
S6-28DEL6-001	Hauptdüsenset, Dellorto 6mm, 60-82
S6-28DEL6-002	Hauptdüsenset, Dellorto 6mm, 80-102
S6-28DEL6-003	Hauptdüsenset, Dellorto 6mm, 88-110
S6-28DEL6-004	Hauptdüsenset, Dellorto 6mm, 98-120
S6-28KH-001	Hauptdüsenset, Keihin, 100-122
S6-28KH-002	Hauptdüsenset, Keihin, 125-148
S6-28KH-004	Hauptdüsenset, Keihin, 180-205
S6-28KH-005/ND	Nebendüsen, Keihin, 35-58
S6-28MK-001	Hauptdüsenset, Stage6 TM24, 100-122
S6-28MK-002	Hauptdüsenset, Stage6 TM24, 125-148



ERSATZTEILE PWKTYPE



Ersatzteile für Stage6 PWK Vergaser.

ERSATZTEILE PWK TYPE

KH-ET-003-SF5	Schwimmer
KH-ET-006	Schraube Schwimmerkammer
	Hauptdüse
KH-ET-011-97A	Nadel PWK 97A
KH-ET-012	Nadelclip
KH-ET-016/005	Dichtungssatz
KH-ET-019	Schieberfeder
KH-ET-021	Schraube Schwimmerkammer
KH-ET-024	Achse Schwimmer
KH-ET-031	Halteplättchen Nadel
KH-ET-034-10.0	Nadeldüse, 10mm
KH-ET-034-12.0	Nadeldüse, 12mm
KH-ET-034-13.5	Nadeldüse, 13,5mm
KH-ET-035-8	Mischrohr, 8 Löcher
KH-ET-2B	Starteroption Kabelchoke
KH-ET-RK	Reparaturkit



ERSATZTEILE S6TM24



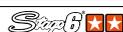
Ersatzteile für den Stage6 TM Vergaser.

ERSATZTEILE TM24

MK-ET-001	Schieberfeder
MK-ET-002	Nadelarretierung
MK-ET-003	Standgasschraube
MK-ET-004	Schwimmer und Bolzen
MK-ET-005	Luftgemischschraube
MK-ET-008	Gaszugarretierung
MK-ET-010	Feder und Unterlegscheibe Standgas-schraube
MK-ET-011	Unterlegscheibe zwischen Mischrohr und Hauptdüse
MK-ET-012	Schwimmerventil und Nadel
MK-ET-015	Schieber
MK-ET-016	Nadel und Sicherungsclip
MK-ET-017	Nadelclip
MK-ET-018	Schieberdeckel
MK-ET-019	Dichtungssatz Schwimmerkammer
MK-ET-020	Dichtung Schieberdeckel
MK-ET-021	Kabelchokeadapter
MK-ET-022	Mischrohr
MK-ET-023	Verstellungsschraube Vergaserdeckel



VERGASER DÜSEN



Stage6 bietet Vergaserdüsen einzeln in verschiedenen Größen und für verschiedene Vergasermodelle an.

VERGASERDÜSEN

Hauptdüsen DELLORTO 5mm

Best.Nr: LHD5-...
Passend für 19-21mm Dellorto Vergaser
Lieferbar von 050 bis 120 in den Schrittweiten 050, 052, 055, 058...

Hauptdüsen DELLORTO 6mm

Best.Nr: LHD6-...
Passend für 12-17,5 + 22mm Dellorto und Mikuni VM 13-20 Vergaser
Lieferbar von 055 bis 130 und 155 in den Schrittweiten 055, 058, 060, 062...

Nebendüse DELLORTO PHBG

Best.Nr: LND2-...
Lieferbar von 030 bis 045 in den Schrittweiten 030, 035, 040, 045...

Hauptdüsen KEIHIN / Nebendüsen DELLORTO PHVA-PHBN

Best.Nr: LHDK-...
Passend für 12-19mm Keihin Vergaser
Lieferbar von 040 bis 090 in den Schrittweiten 040, 045, 050, 055...

Hauptdüsen STAGE6 PWK / KEIHIN PWK / KOSO PWK

Best.Nr: KH-HD-...
Lieferbar von 100 bis 205 in den Schrittweiten 100, 102, 105...

Hauptdüsen STAGE6 TM24

Best.Nr: MK-HD-...
Lieferbar von 100 bis 150 in den Schrittweiten 100, 102, 105...

Hauptdüsen MIKUNI TM24/28

Best.Nr: LHDM-...
Lieferbar von 150 bis 200 in den Schrittweiten 150, 155, 160...
Lieferbar von 200 bis 230 in den Schrittweiten 200, 210, 220...

Hauptdüsen ARRECHE

Best.Nr: LHDA-...
Lieferbar von 050 bis 120, und von 145 bis 170 in den Schrittweiten 045, 050, 055...

Hauptdüsen GURTHNER

Best.Nr: LHDG-...
Lieferbar von 048 bis 094 in den Schrittweiten 048, 050, 052, 054...

Hauptdüsen WEBER

Best.Nr: LHDW-...
Lieferbar von 068 bis 100 in den Schrittweiten 068, 070, 072, 074...

EINLASSSYSTEME STAGE6

Stage6 Einlasssystem inkl. teflonbeschichteten Ansaugstutzen mit Öl- und Unterdruckanschluss, 23mm Adapter (passend für Dellorto 10-21mm, Arreche 17-21mm), Dichtungen, vulkanisierten 2 Klappen Membranblock und 2 Venturieinsätzen. Der Adapter für den Vergaseranschluss ist austauschbar um später auf größere Vergaser wie Stage6/Keihin PWK, Stage6/Mikuni TM24 oder Koso 28mm PWK umzusteigen. Stage6 Ansaugstutzen für die Racing Vergaser aus besonders weichem widerstandsfähigen Material.



MEMBRANBLOCK BY MOTO TASSINARI

Moto Tassinari Membrane werden ab Werk bei KTM Crossern verbaut. Unsere Membran wird bei Moto Tassinari für Stage6 gefertigt. Die charakteristische Doppel-V-Form sorgt für ein besonders sensibles Ansprechverhalten bei niedrigen Drehzahlen, der im Verhältnis größere Querschnitt verbessert die Füllung bei hohen Drehzahlen.

MEMBRANBLOCK BY MOTO TASSINARI

S6-3219000 Membranblock VFORCE3
Minarelli lieg. / Morini / Aprilia / Suzuki

S6-3219002 Membranblock VFORCE3
Piaggio



ANSAUGSTUTZEN RACING

Der Ansaugstutzen für den TM24 wird benötigt um den Vergaser, oder generell Vergaser mit 28-33 mm Anschluss, zusammen mit den Einlasssystemen fahren zu können. Der kurze gerade Ansaugstutzen mit 24,5 mm Anschlussweite ist ideal für die Stage6 Dell'Orto Racingvergaser. Alle Ansaugstutzen werden aus vulkanisierten Metallkörpern hergestellt.

ANSAUGSTUTZEN RACING

S6-3314002/RB Ansaugstutzen, Piaggio,
24,5mm Anschluss, kurz, gerade

S6-3314001/RB Ansaugstutzen, Piaggio,
30mm Anschluss



EINLASSSYSTEM



PEUGEOT STEHEND • Oversize Einlasssystem. Inklusive teflonbeschichtetem Ansaugstutzen für 12-21mm Dellorto & Arreche Vergaser und grossem Oversize Membranblock. Adapter für größere Vergaser wie Stage6 PWK oder TM24 optional erhältlich.

EINLASSSYSTEM PEUGEOT

S6-3217500 Einlasssystem, Peugeot stehend
S6-32ET021 Adapter 23mm
S6-32ET030 Adapter 30mm
S6-32ET032 Adapter 32mm



EINLASSSYSTEM



PIAGGIO • Komplettes Einlasssystem bestehend aus vulkanisiertem Membranblock, kurzem geradem Gummi Ansaugstutzen für Dellorto und Arreche Vergaser von 12-21mm und kurzem Aluminium Ansaugstutzen für grosse Stage6 PWK und TM24 Vergaser.

EINLASSSYSTEM PIAGGIO

S6-3214000 Einlasssystem, Piaggio
S6-32ET021 Adapter 23mm
S6-32ET030 Adapter 30mm
S6-32ET032 Adapter 32mm
S6-3314002/RB Ansaugstutzen, Piaggio,
21mm Anschluss, kurz, gerade



EINLASSSYSTEM



MINARELLI LIEGEND • Komplettes Einlasssystem. Im Lieferumfang sind teflonbeschichteter Ansaugstutzen mit Öl und Unterdruckanschluss, Dichtungen und vulkanisierter Membranblock enthalten. Ausgestattet mit einem grossen 2 Klappen Membranblock, der in Verbindung mit Vergaser ab 19mm die Zylinderfüllung erst richtig unterstützen kann.

EINLASSSYSTEM MINARELLI

S6-3216600 Einlasssystem, Minarelli liegend
S6-32ET021 Adapter 23mm
S6-32ET030 Adapter 30mm
S6-32ET032 Adapter 32mm



EINLASSSYSTEM



MINARELLI STEHEND • Komplettes Einlasssystem. Das System verwendet den großen Membranblock aus den liegenden Minarelli Motoren und bietet somit eine nahezu Verdoppelung des Einlassquerschnitts. Weitere Anschlussweiten optional erhältlich. Achtung kann nicht in Verbindung mit 120/90-10" Crossreifen gefahren werden !

EINLASSSYSTEM MINARELLI

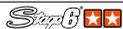
S6-3216800 Einlasssystem, Minarelli stehend
S6-32ET021 Adapter 23mm
S6-32ET030 Adapter 30mm
S6-32ET032 Adapter 32mm

EINLASSSYSTEME ZUBEHÖR STAGE6

Racingluftfilter von Stage6 im DoubleLayer-Design. Dabei werden zwei unterschiedlichporige Filtermatten übereinander gelegt. Das Ergebnis ist ein höherer Luftdurchlass und eine noch bessere Filterwirkung. Die qualitativ hochwertige Boost-Bottle von Stage6 ist speziell für 70ccm konzipiert und verhindert ein erneutes Ansaugen der bereits mit Benzin angereicherten Luft. Daraus ergibt sich ein besseres Ansprechverhalten des Motors im unteren Drehzahlbereich.



LUFTFILTER RACING



2-Schicht (DoubleLayer) Luftfiltereinsatz von Stage6 für die Original-Airbox. Sehr hoher Luftdurchlass und hohe Filterwirkung durch die Überlagerung von zwei unterschiedlich porigen Schaumstoffen. Sehr unauffällig und effektiv für die Motorleistung.

LUFTFILTER RACING

- S6-35074 Luftfilter RACING, Minarelli liegend
zB. MBK Nitro / Yamaha Aerox
- S6-35078 Luftfilter RACING, Minarelli stehend
zB. MBK Booster / Yamaha BWs
- S6-35075 Luftfilter RACING, Peugeot stehend
zB. Peugeot Speedfight
- S6-35076 Luftfilter RACING, Piaggio lang, ab Bj.98
zB. Gilera DNA, Piaggio NRG mc2 / 3
- S6-35077 Luftfilter RACING, Piaggio lang, vor Bj.98
zB. Piaggio TPH / Storm / NRG
- S6-35078 Luftfilter RACING, Piaggio lang, Einspritzer



LUFTFILTER RACING



Runde Ausführung des 2-Schichten (DoubleLayer) Racing Luftfilter von Stage6. Sehr hoher Luftdurchlass und hohe Filterwirkung durch die Überlagerung von zwei unterschiedlich porigen Schaumstoffen. Im Lieferumfang enthalten ist ein 28mm, 35mm, 42mm, 45mm, 49mm und 55mm Adapter für fast alle gängigen Anschlussweiten.

LUFTFILTER RACING SMALL

- S6-35035RO Luftfilter RACING, klein, rot
- S6-35035BK Luftfilter RACING, klein, schwarz
- S6-35035WH Luftfilter RACING, klein, weiss
- S6-35035BL Luftfilter RACING, klein, blau



LUFTFILTER RACING



Ovale Ausführung des 2-Schichten (DoubleLayer) Racing Luftfilter von Stage6. Sehr hoher Luftdurchlass und hohe Filterwirkung durch die Überlagerung von zwei unterschiedlich porigen Schaumstoffen. Im Lieferumfang enthalten ist ein 28mm, 35mm, 42mm, 45mm, 49mm und 55mm Adapter für fast alle gängigen Anschlussweiten.

LUFTFILTER RACING

- S6-35021RO Luftfilter RACING, gross, rot
- S6-35021BK Luftfilter RACING, gross, schwarz
- S6-35021WH Luftfilter RACING, gross, weiss
- S6-35021BL Luftfilter RACING, gross, blau



ANSAUGTRICHTER RACING



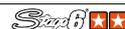
In Dragster- und Beschleunigungsrennen werden meist Ansaugtrichter statt Luftfilter verwendet. Diese sehen nicht nur fett aus, sondern bringen auch einen höheren Luftdurchlass als ein Luftfilter und der Ansaugstrom wird optimiert.

ANSAUGTRICHTER

- S6-3700037 Ansaugtrichter, 37,5mm, blau eloxiert
- S6-3700038 Ansaugtrichter, 38,5mm, blau eloxiert
- S6-3700039 Ansaugtrichter, 50,5mm, blau eloxiert
- S6-3700040 Ansaugtrichter, 44,0mm, blau eloxiert
- S6-3700041 Ansaugtrichter, 55,5mm, blau eloxiert



BOOSTBOTTLE ALUMINIUM



Die qualitativ hochwertige Boost-Bottle von Stage6 ist speziell für 70ccm Motoren konzipiert. Die starre Kammer verhindert ein Überfetten des Vergasers indem das Benzin/Luft Gemisch zwischengespeichert und beim wiederholten Ansaugvorgang wieder frei gegeben wird.

BOOSTBOTTLE

- S6-38001BL Boost-Bottle, blau eloxiert
- S6-38001CR Boost-Bottle, chrom



LUFTFILTER EVOTYPE



Rennluftfilter in rot, blau und gelb mit feinporigem Schaumstoff für optimale Filterung. Die Luftfilter sind haltbar in 7cm und 20cm Länge, mit einer Anschlussweite von 35mm - passend für alle 12-21mm Dellorto und Arreche Vergaser.

LUFTFILTER EVO TYPE

- S6-35001BL Luftfilter, lang, blau, 38mm Anschluss
- S6-35001GE Luftfilter, lang, gelb, 38mm Anschluss
- S6-35001RO Luftfilter, lang, rot, 38mm Anschluss
- S6-35002BL Luftfilter, kurz, blau, 38mm Anschluss
- S6-35002GE Luftfilter, kurz, gelb, 38mm Anschluss
- S6-35002RO Luftfilter, kurz, rot, 38mm Anschluss
- S6-35013BL Luftfilter, kurz, blau, 44mm Anschluss
- S6-35013RO Luftfilter, kurz, rot, 44mm Anschluss
- S6-35014BL Luftfilter, kurz, blau, 48mm Anschluss
- S6-35014RO Luftfilter, kurz, rot, 48mm Anschluss

BREMSSCHEIBEN SSP

Schwimmend gelagerte Front Oversize Wave Bremsscheiben mit 280mm Durchmesser. Scheibenaufnahme und Bremssatteladapter sind in neutralem Titan gehalten. Lieferbar in rostfreien Edelstahl oder die Racing Version aus schwarzem Stahl mit wesentlich besserer Bremsleistung. Für das Hinterrad haben wir Wave Bremsscheiben im aggressiven Racelook. Wie die Oversizebremsscheibe ist auch die Hinterradbremsscheibe schwimmend gelagert!

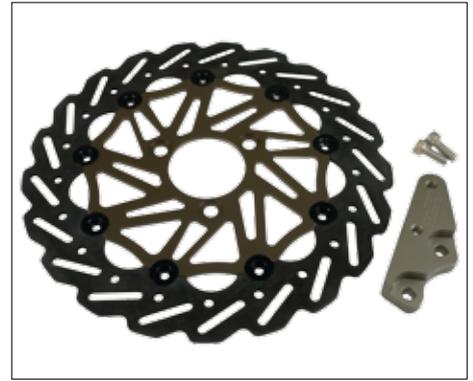


BREMSSCHEIBE WAVE 

Erste schwimmend gelagerte Wavebremsscheibe für das Hinterrad aus schwarzem Stahl. Wesentlich bessere Bremsleistung als die Edelstahl Version, aber rostanfällig. Durch speziell angefertigte Distanzschrauben und Federringen wurde eine seitlich schwimmende Scheibe geschaffen. Bessere Bremsleistung und aggressive Racing Optik.

BREMSSCHEIBE WAVE STAHL

S6-1316605	Bremsscheibe, MBK Nitro / Yamaha Aerox hinten
S6-1217501	Bremsscheibe, Peugeot Speedfight, vorne
S6-1317501	Bremsscheibe, Peugeot Speedfight, hinten
S6-1314004	Bremsscheibe, Gilera Runner, hinten



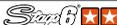
BREMSSCHEIBE DISK280 

Diese SSP-Monster Oversize Bremsscheibe aus schwarzem Stahl macht ihrem Namen wirklich alle Ehre. Satte 280mm Durchmesser, 9-fach schwimmend gelagert und im Wave Design. Racing Optik vom Allerfeinsten. Die Stahl Ausführung hat wesentlich bessere Bremswirkung als die Edelstahl Version, ist dafür aber auch rostanfälliger.

BREMSSCHEIBE DISK 280 STAHL

S6-1216605	Bremsscheibe, MBK Nitro / Yamaha Aerox
S6-1282007	Bremsscheibe, Aprilia SR50 (260mm!!)
S6-1214004	Bremsscheibe, Gilera Runner



BREMSSCHEIBE WAVE VA 

Erste schwimmend gelagerte Wavebremsscheibe für das Hinterrad aus rostfreiem Edelstahl. Durch speziell angefertigte Distanzschrauben und Federringen wurde eine seitlich schwimmende Scheibe geschaffen. Bessere Bremsleistung und aggressive Racing Optik werden hier kombiniert.

BREMSSCHEIBE WAVE VA

S6-1316605/VA	Bremsscheibe, MBK Nitro Yamaha Aerox, hinten
S6-1217501/VA	Bremsscheibe, Peugeot Speedfight vorne
S6-1317501/VA	Bremsscheibe, Peugeot Speedfight hinten
S6-1314004/VA	Bremsscheibe, Gilera Runner hinten



BREMSSCHEIBE DISK280 VA 

Diese SSP-Monster Oversize Bremsscheibe aus Edelstahl macht ihrem Namen wirklich alle Ehre. Satte 280mm Durchmesser, 10-fach schwimmend gelagert und im Wave Design. Racing Optik vom Allerfeinsten. Rostgeschützt durch Edelstahl Ausführung. Ein passender Adapter mit SSP Logo und ein Schraubenkit werden mitgeliefert.

BREMSSCHEIBE DISK 280 VA

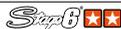
S6-1216605/VA	Bremsscheibe, MBK Nitro Yamaha Aerox
S6-1282007/VA	Bremsscheibe, Aprilia SR50 (260mm!!)
S6-1214004/VA	Bremsscheibe, Gilera Runner

BREMSSZANGE STAGE6 R/T 4-KOLBEN, RACING 32MM KOLBEN & BREMSBELÄGE

Die 4-Kolbenzange setzt selbst zur Racing-Version noch einen drauf. Die mögliche Verzögerung ist brachial. Die Bremszange wird radial verschraubt. Bei der 32mm-Racing-Bremszange von Stage6 handelt es sich um eine geschmiedete Zange die nachträglich mit einer CNC Maschine nachbearbeitet und in stahlgrau eloxiert wird um ein besseres Finish zu erreichen. Geschmiedete Zangen haben den Vorteil dass sie wesentlich steifer sind als gegossene Zangen, zusammen mit den größeren 32mm Kolben ergibt sich eine wesentlich bessere Dosierbarkeit und Kraftübertragung. Geeignet ist die Stage6 Bremszange in Kombination mit der Oversize Brems Scheibe. Beim Einsatz mit der originalen Brems Scheibe benötigt man eine etwas längere Bremsleitung.



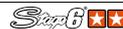
BREMSSCHEIBE R/T 280



R/T Bremsscheibe im Rennsportformat. 280mm Durchmesser im Wave-Design sorgen für racetaugliche Verzögerung bei enormer thermischer Standfestigkeit.



BREMSSATTEL RACING



Diese geschmiedete Rennbremszange wird nachträglich mit einer CNC-Maschine bearbeitet und in stahl-grau eloxiert, um ein besseres Finish zu erreichen. Geschmiedete Zangen haben den Vorteil das Sie wesentlich steifer sind, zusammen mit den größeren 32mm Kolben ergibt sich eine wesentlich bessere Dosierbarkeit und Kraftübertragung.



BREMSSZANGE R/T 4-KOLBEN



Die 4-Kolbenzange setzt selbst zur Racing-Version noch einen drauf. Die mögliche Verzögerung ist brachial. Die Bremszange wird radial verschraubt.

BREMSSCHEIBE R/T 280

S6-1216607/RT Bremsscheibe R/T Oversize made by Galfer 280mm, inkl. Adapter

BREMSSATTEL RACING

S6-1400001 Bremszange, vorne Gilera Runner / MBK Nitro, Booster / Yamaha Aerox, BWs / Peugeot Speedfight

S6-1400062 Adapter, Aprilia SR50 und Oversize Brems Scheibe

BREMSSZANGE R/T (RACING TEAM)

S6-1400375/RO Bremszange Stage6 R/T CNC 4-Kolben, rot eloxiert
S6-1400375/SG Bremszange Stage6 R/T CNC 4-Kolben, stahl grau

S6-140064 Adapter für Bremszange R/T für 190/240/280mm Brems Scheiben MBK Booster / Nitro / Gilera Runner
S6-140066 Adapter für Bremszange R/T für 190/240/280mm Brems Scheiben Aprilia SR50



BREMSELÄGE SPORT



Organische Sport Bremsbeläge von Stage6. Etwas bessere Bremsleistung als bei den Originalbelägen, bei guter Haltbarkeit. Hochwertige Verarbeitung mit E-Prüfzeichen.



BREMSELÄGE RACING



Sinter-Metall Racing Bremsbeläge von Stage6. Sehr gute Verzögerungswerte und thermische Eigenschaften durch den höheren Anteil metallischen Materials. Diese Bremsbeläge finden bei unserem Stage6 Racing Team Verwendung. Hochwertige Verarbeitung mit E-Prüfzeichen.

WO PASST WELCHER BELAG?

S10

Aprilia Area 51 / Rally / Scarabeo / Sonic, Benelli K2 / 491, Beta Ark, Gilera ICE / Runner / Strom / TPH / Typhoon, Honda X8R, MBK Stunt, Piaggio NRG / Storm / Typhoon / ZIP FastRider, Yamaha Slider

S11

Beta Eikon, Derbi Atlantis / Hunter / Predator / Vamos, Italjet Formula / Torpedo, Peugeot Elyseo / Looxor / Speedake / Speedfight / Vivacity

S13

Aprilia SR50 WWW / Netscaper / Stealth, MBK Booster / Evolis / Fizz / Forte / Nitro / Ovetto, Yamaha Aerox / Axis / Breeze / Evolis / BWs / Neo's / Jog Z

S14

Gilera D.N.A (hinten) / Runner SP (hinten) / Stalker DD (hinten), Piaggio NRG mc2 DD (hinten) / NRG Extreme DD (hinten) / Vespa ET2 / ZIP Base / ZIP SP / ZIP II

S32

MBK Nitro (hinten), Yamaha Aerox (hinten)

BREMSELÄGE SPORT

S6-1021010 Bremsbeläge SPORT, S10
S6-1021011 Bremsbeläge SPORT, S11
S6-1021013 Bremsbeläge SPORT, S13
S6-1021014 Bremsbeläge SPORT, S14
S6-1021032 Bremsbeläge SPORT, S32
S6-ET1401BB Bremsbeläge SPORT, R/T 4-Kolbenbremszange

BREMSELÄGE RACING

S6-1021010/R Bremsbeläge RACING, S10
S6-1021011/R Bremsbeläge RACING, S11
S6-1021013/R Bremsbeläge RACING, S13
S6-1021014/R Bremsbeläge RACING, S14
S6-1021032/R Bremsbeläge RACING, S32
S6-ET1402BB Bremsbeläge RACING, R/T 4-Kolbenbremszange

MESSGERÄTE STAGE6

Die Stage6 Messgeräte sind optimal zum Abstimmen und Kontrolle des Motors. Mit den Messinstrumenten kann man von der Motortemperatur über die Drehzahl bis hin zu der Abgastemperatur sämtliche Parameter des Motors überwachen. Der Beschleunigungsmesser hilft dabei, den Motor für Alltag und Sprintrennen richtig abzustimmen.



DREHZAHLMESSER DIGITAL

Sehr kleiner und übersichtlicher digitaler Drehzahlmesser mit blau beleuchtetem Display. Inklusive Thermometer und einstellbarer Drehzahl-/Temperaturwarnanzeige (Display wechselt bei Überschreiten auf rot)

DREHZAHLMESSERDIGITAL

S6-4030	Drehzahlmesser, digital
S6-4030ET05	Messzange
S6-4030ET01	Temperaturgeber, Minarelli, PT 1/8
S6-4030ET02	Temperaturgeber, Piaggio, M10x1.0
S6-4030ET03	Temperaturgeber, Peugeot, M14x1.25



SPRINTMESSER DIGITAL

Der Prüfstand zum mitnehmen! Das Gerät misst Zeit und Beschleunigung der ausgewählten Strecken- oder Geschwindigkeitsabschnitte. Und speichert Sie zur späteren Auswertung intern ab. Die Zeit Tuning nach Gefühl oder durch ungenaue Zeitmessung mit der Stoppuhr durch zu führen ist durch den Einsatz dieses Beschleunigungsmessers vorbei.

BESCHLEUNIGUNGSMESSERDIGITAL

S6-4040	Beschleunigungsmesser, digital
S6-4040ET01	Batteriepack 9V
S6-4040ET02	Halter, Spiegelaufnahme
S6-4040ET03	Halter, Downhillenker
S6-4040ET04	Magnetschrauben (2x), Gilera Runner M6x1.00 / 19.7mm
S6-4040ET05	Magnetschrauben (2x), Aprilia SR50 M8x1.25 / 29mm
S6-4040ET06	Magnetschrauben (2x), MBK Nitro Yamaha Aerox, M10x1.25 / 28.3mm



THERMOMETER DIGITAL

Beleuchteter Mini-Temperaturmesser von Stage6. Messbarer Temperaturbereich von 0 bis 150 Grad Celsius. Solch hohe Werte sind zwar bei flüssigkeitsgekühlte Motoren eher unwichtig, im luftgekühlten Bereich jedoch von Bedeutung, da die Temperatur hier unterhalb der Zündkerze abgenommen wird.

THERMOMETERDIGITAL

S6-4033	Thermometer
S6-4030ET01	Temperaturgeber, Minarelli, PT 1/8
S6-4030ET02	Temperaturgeber, Piaggio, M10x1.0
S6-4030ET03	Temperaturgeber, Peugeot, M14x1.25



ABGASTEMPORATUR MESSER

Absolut geniales Messgerät zum Abstimmen des Motors & Vergasers. EGT steht für Exhaust Gas Temperature. Die Abgastemperatur wird in Echtzeit abgegriffen und angezeigt, dadurch ist ein Abstimmen des Vergasers leicht durch zu führen.

ABGASTEMPORATURMESSER

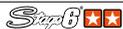
S6-4037	Abgastemperaturmesser, universal
---------	----------------------------------

MESSGERÄTE STAGE6

Die Stage6 Messgeräte sind optimal zum Abstimmen und Kontrolle des Motors. Mit den Messinstrumenten kann man von der Motortemperatur über die Drehzahl bis hin zu der Abgastemperatur sämtliche Parameter des Motors überwachen. Der Beschleunigungsmesser hilft dabei, den Motor für Alltag und Sprintrennen richtig abzustimmen.



BENZINSTAND ANZEIGE



Mit der Stage6 Benzinstandanzeige immer bestens über den Benzinstand informiert. Die weiße Hintergrundbeleuchtung gewährleistet auch ein Ablesen der Information bei Nacht. Die Benzinstandanzeige kann auf 100 Ohm und 510 Ohm Widerstände eingestellt werden.

BENZINSTANDANZEIGE

S6-4035 Benzinstandanzeige, digital



BATTERIEPACK

S6-4040ET01



HALTER DOWNHILLLENKER

S6-4040ET03



MAGNETSCHRAUBEN

Magnetschrauben (2x), Gilera Runner
M6x1.00 / 19.7mm
Magnetschrauben (2x), Aprilia SR50
M8x1.25 / 29mm
Magnetschrauben (2x), MBK Nitro
Yamaha Aerox, M10x1.25 / 28.3mm

S6-4040ET04

S6-4040ET05

S6-4040ET06



HALTER SPIEGELAUFNHME

S6-4040ET02



INNENROTORZÜNDUNG R/T, OFFENE CDI & GRADSCHEIBE

Die Rennzündung von Stage6. Perfektes Ansprechen des Motors durch niedrige, mit einem Zusatzgewicht feinabstimmbare Schwungmasse. Die CDI hat zwei Zündkurven einprogrammiert um den Motor individuell abzustimmen. Peugeot CDI (Zündeinheit) ohne Drosselung. Die originale CDI begrenzt die Drehzahl und damit die Leistung. Unsere CDI entdrosselt also den Motor. Stage6 Gradscheibe um Zündungen einzustellen und um Steuerzeiten zu ermitteln. Jeder Motor ist nur so gut wie er abgestimmt ist.



INNENROTORZÜNDUNG R/T

Die Rennzündung von Stage6. Perfektes Ansprechen des Motors durch niedrige, mit einem Zusatzgewicht feinabstimmbare Schwungmasse. Die CDI hat zwei Zündkurven einprogrammiert um den Motor individuell abzustimmen. Die Kurven wurde aufwändig auf einem gebremsten Prüfstand mit Klopfsensor und Abgastemperatur ermittelt. Es ist uns gelungen die Leistung und vor allem das Ansprechverhalten der Motoren noch weiter zu verbessern und dabei die Klingelneigung zu reduzieren.

INNENROTORZÜNDUNG R/T (RACING TEAM)

S6-4516600	Minarelli, komplett
S6-4514000	Piaggio, komplett
S6-45ET002	Grundplatte, Minarelli
S6-45ET001	Grundplatte, Piaggio
S6-45ET003	Zusatzgewicht / Schwungmasse



CDI UNGEDROSSELT

Peugeot CDI (Zündeinheit) ohne Drosselung. Die originale CDI begrenzt die Drehzahl und damit die Leistung. Unsere CDI entdrosselt also den Motor.

CDI UNGEDROSSELT

S6-4217500	CDI ungedrosselt, Peugeot stehend
------------	-----------------------------------



GRADSCHEIBE BLACK EDITION

Sehr effektives Präzisions-Tool um bei 2-Takt Motoren die Steuerzeiten verschiedener Zylinder genau auszumessen. Die Gradscheibe ist schwarz eloxiert und gegen Benzin und andere Additive geschützt. Durch das Distanzstück lässt sich die Scheibe auf alle 50cc Motoren montieren, der mitgelieferte Zeiger wird einfach am Zylinderstehbolzen festgeschraubt!

GRADSCHEIBE

S6-4000SC	Gradscheibe, Black Edition
-----------	----------------------------

GABEL CNC RACING TYPE, CONVERSIONKIT, SUBFRAME & SLICKS

Stage6 bietet nicht nur Motorkomponenten sondern auch Fahrwerksupgrades und Reifen an. Um schnell zu sein muß die Leistung auch auf die Strasse gebracht werden. Orange beschichteter Motorständer von Stage6. Nun hat man die Möglichkeit den Roller zur Montage oder zum Showeffekt gerade aufzustellen ohne auf den Hauptständer angewiesen zu sein, da dieser bei manchen Auspuffanlagen oder aus optischen Gründen demontiert werden muss. Mittels einer kleinen Halterung am Motorblock lässt sich der Ständer schnell anbringen, sowie auch wieder entfernen.



GABEL CNC RACING TYPE

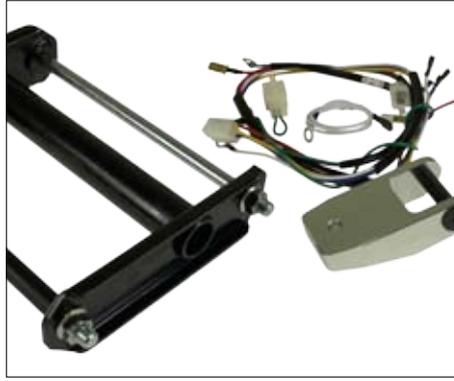


Extrem steife Gabel mit CNC-gefertigten Gabelbrücken und perfekt einstellbarer Dämpfung. Dank der extrem steifen Konstruktion treten im Fahrbetrieb kaum Verwindungen auf, das Fahrzeug bleibt auch bei engagiertester Kurvenfahrt spurstabil. Wird ohne Bremszange und Bremsscheibe geliefert.

GABEL CNC RACING TYPE

S6-1716602/RO Gabelholme Stage6 CNC RACING
MBK Nitro / Yamaha Aerox, rot eloxiert

S6-1716602/SG Gabelholme Stage6 CNC RACING
MBK Nitro / Yamaha Aerox, stahl grau



ENGINE CONVERSIONKIT



Kit zum Umrüsten der Peugeot Speedfight auf Piaggio-Motor. Dadurch ergeben sich viele weitere Tuningmöglichkeiten und ein großes Performance-Plus. Lieferung inklusive aller Teile wie Motoraufnahme und Federbeinadapter. Ein Anschlussplan für den Kabelbaum liegt auch bei.

MOTORAUFNAHME RACING

S6-9917500 Conversionkit, Peugeot Speedfight
auf Piaggio-Motor



SUBFRAME AEROX/NITRO



Der MBK Nitro / Yamaha Aerox Subframe ermöglicht die Montage der leistungssteigernden Ansaugsysteme mit gerader Gasführung ins Kurbelgehäuse.

SUBFRAME AEROX/NITRO

S6-9916605 Subframe MBK Nitro / Yamaha Aerox



RENNREIFEN SLICK



In enger Zusammenarbeit mit dem Stage6 Racingteam und anderen Fahrern der IDSM hat das deutsche Reifenwerk Heidenau jetzt die ersten 10", 12" und 13" Vollslicks entwickelt. Die besonders weiche Mischung verspricht sagenhaften Grip.

RENNREIFEN

S6-99R10 RACING Slick, 3.5x10 Zoll
S6-99R12 RACING Slick, 120/70-12, 58P
S6-99R13 RACING Slick, 130/60-13, 60P

S6-99R12.1 RACING Slick V2, 120/70-12, 58P
S6-99R12.2 RACING Slick V2, 100/90-12



MOTORSTÄNDER RACING



Orange beschichteter Motorständer von Stage6. Die Montage erfolgt über eine am Motorblock zu befestigende Halteplatte.

MOTORSTÄNDER RACING

S6-98/MS Motorständer ohne Montageplatte
S6-98/MIN Montageplatte, Minarelli
S6-98/PIA Montageplatte, Piaggio 50cc
S6-98/PEU Montageplatte, Peugeot stehend



OPTICPARTS SSP

SSP ist die Design Linie von Stage6 in der Performance & Style zusammen geführt werden. Unter diesem Namen finden sich hochwertige, meist aufwendig CNC gefräste Produkte wieder. Das Programm reicht von Kickstartern, über Bremshebel, Gasgriffe, Schaltereinheiten bis hin zu Höherlegungsätzen.



BREMSHEBEL CNCTYPE



Die CNC gefrästen Bremshebel von SSP sind für viele Rollermodelle lieferbar. Auf Genauigkeit und Form wurde hier noch mal besonders Acht gelegt. Lieferbar in mehreren Farbtönen.



BREMSHEBEL CNCTYPE



Die CNC gefrästen Bremshebel von SSP in ergonomischem Design. Erhältlich in verschiedenen Farben.

BREMSHEBEL CNC TYPE

S6-SSP105/B	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox blau eloxiert
S6-SSP105/C	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox chrom
S6-SSP105/T	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox titan look
S6-SSP101/B	Bremshebel, Peugeot Speedfight blau eloxiert (für HengTong Bremssattel)
S6-SSP101/C	Bremshebel, Peugeot Speedfight chrom (für HengTong Bremssattel)
S6-SSP101/T	Bremshebel, Peugeot Speedfight titan look (für HengTong Bremssattel)
S6-SSP102/BL	Bremshebel, Peugeot Speedfight blau eloxiert (für AJP Bremssattel)
S6-SSP102/CR	Bremshebel, Peugeot Speedfight chrom (für AJP Bremssattel)
S6-SSP102/TI	Bremshebel, Peugeot Speedfight titan look (für AJP Bremssattel)
S6-SSP103/BL	Bremshebel, Aprilia SR50, blau eloxiert
S6-SSP103/CR	Bremshebel, Aprilia SR50, chrom
S6-SSP103/TI	Bremshebel, Aprilia SR50, titan look
S6-SSP104/BL	Bremshebel, Piaggio, blau eloxiert
S6-SSP104/CR	Bremshebel, Piaggio, chrom
S6-SSP104/TI	Bremshebel, Piaggio, titan look

BREMSHEBEL CNC TYPE

S6-SSP105-2/BL	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox blau eloxiert
S6-SSP105-2/CR	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox chrom
S6-SSP105-2/BK	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox schwarz eloxiert
S6-SSP105-2/SG	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox stahl grau
S6-SSP105-2/TI	Bremshebel, MBK Nitro / Yamaha Aerox titan look
S6-SSP102-2/BL	Bremshebel, Peugeot Speedfight blau eloxiert (für AJP Bremssattel)
S6-SSP102-2/CR	Bremshebel, Peugeot Speedfight chrom (für AJP Bremssattel)
S6-SSP102-2/BK	Bremshebel, Peugeot Speedfight schwarz eloxiert (für AJP Bremssattel)
S6-SSP102-2/SG	Bremshebel, Peugeot Speedfight stahl grau (für AJP Bremssattel)
S6-SSP102-2/TI	Bremshebel, Peugeot Speedfight titan look (für AJP Bremssattel)
S6-SSP109-2/BL	Bremshebel, Aprilia SR50, blau eloxiert
S6-SSP109-2/CR	Bremshebel, Aprilia SR50, chrom
S6-SSP109-2/BK	Bremshebel, Aprilia SR50, schwarz eloxiert
S6-SSP109-2/SG	Bremshebel, Aprilia SR50, stahl grau
S6-SSP109-2/TI	Bremshebel, Aprilia SR50, titan look
S6-SSP104-2/BL	Bremshebel, Piaggio, blau eloxiert
S6-SSP104-2/CR	Bremshebel, Piaggio, chrom
S6-SSP104-2/BK	Bremshebel, Piaggio, schwarz eloxiert
S6-SSP104-2/SG	Bremshebel, Piaggio, stahl grau
S6-SSP104-2/TI	Bremshebel, Piaggio, titan look



OPTICPARTS SSP

SSP ist die Design Linie von Stage6 in der Performance & Style zusammen geführt werden. Unter diesem Namen finden sich hochwertige, meist aufwendig CNC gefräste Produkte wieder. Das Programm reicht von Kickstartern, über Bremshebel, Gasgriffe, Schaltereinheiten bis hin zu Höherlegungssätzen.



BREMSABDECKUNG CNCTYPE

Qualitativ extrem hochwertige und schöne zweiteilige CNC gefräste Bremszylinder Abdeckungen von SSP. Modellen bei denen die Bremspumpen abgedeckt sind liegt eine Frässchablone bei.



BREMSABDECKUNG CNCTYPE

Bremspumpenabdeckung in Kühlrippen-Design. Qualitativ sehr hochwertig und CNC gefräst. Eine einfache Möglichkeit den eigenen Roller mit geringem Aufwand zu individualisieren.



VORBAU CNCTYPE

Sehr edler, massiver CNC gefräster Lenkervorbau. Aus dem vollen Material gearbeitet und anschließend eloxiert. Mit eingraviertem SSP Logo. Der Lenkerwinkel ist in 10 Stufen verstellbar und wird mittels einer Schraubsicherung fixiert.

BREMSZYLINDER ABDECKUNGEN

S6-SSP101BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, blau eloxiert
S6-SSP101BZ/CA	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, carbon-look
S6-SSP101BZ/CR	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, chrom
S6-SSP101BZ/SG	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, stahl grau
S6-SSP101BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, titan-look
S6-SSP075BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, blau eloxiert
S6-SSP075BZ/CA	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, carbon-look
S6-SSP075BZ/CR	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, chrom
S6-SSP075BZ/SG	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, stahl grau
S6-SSP075BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, titan-look
S6-SSP082BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, blau eloxiert
S6-SSP082BZ/CA	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, carbon-look
S6-SSP082BZ/CR	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, chrom
S6-SSP082BZ/SG	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, stahl grau
S6-SSP082BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, titan-look
S6-SSP058BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, blau eloxiert
S6-SSP058BZ/CA	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, carbon-look
S6-SSP058BZ/CR	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, chrom
S6-SSP058BZ/SG	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, stahl grau
S6-SSP058BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, titan-look

BREMSZYLINDER ABDECKUNGEN

S6-SSP101-2BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, blau eloxiert
S6-SSP101-2BZ/OR	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, orange el.
S6-SSP101-2BZ/RO	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, rot eloxiert
S6-SSP101-2BZ/BK	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, schwarz el.
S6-SSP101-2BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, MBK Nitro Yamaha Aerox / Benelli, titan-look
S6-SSP075-2BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, blau eloxiert
S6-SSP075-2BZ/OR	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, orange eloxiert
S6-SSP075-2BZ/RO	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, rot eloxiert
S6-SSP075-2BZ/BK	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, schwarz eloxiert
S6-SSP075-2BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, Peugeot Speedfight, titan-look
S6-SSP082-2BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, blau eloxiert
S6-SSP082-2BZ/OR	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, orange eloxiert
S6-SSP082-2BZ/RO	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, rot eloxiert
S6-SSP082-2BZ/BK	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, schwarz eloxiert
S6-SSP082-2BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, Aprilia SR50, titan-look
S6-SSP058-2BZ/BL	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, blau eloxiert
S6-SSP058-2BZ/OR	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, orange eloxiert
S6-SSP058-2BZ/RO	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, rot eloxiert
S6-SSP058-2BZ/BK	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, schwarz eloxiert
S6-SSP058-2BZ/TI	Bremszylinderabdeckung, Gilera Runner, titan-look

VORBAU CNC TYPE

S6-SSP601LA/BK	Vorbau, MBK Nitro / Yamaha Aerox schwarz eloxiert
S6-SSP601LA/CR	Vorbau, MBK Nitro / Yamaha Aerox chrom
S6-SSP601LA/SG	Vorbau, MBK Nitro / Yamaha Aerox stahl grau
S6-SSP602LA/BK	Vorbau, Peugeot Speedfight schwarz eloxiert
S6-SSP602LA/CR	Vorbau, Peugeot Speedfight chrom
S6-SSP602LA/SG	Vorbau, Peugeot Speedfight stahl grau
S6-SSP603LA/BK	Vorbau, Gilera Runner schwarz eloxiert
S6-SSP603LA/CR	Vorbau, Gilera Runner chrom
S6-SSP603LA/SG	Vorbau, Gilera Runner stahl grau
S6-SSP604LA/BK	Vorbau, Aprilia SR50 schwarz eloxiert
S6-SSP604LA/CR	Vorbau, Aprilia SR50 chrom
S6-SSP604LA/SG	Vorbau, Aprilia SR50 stahl grau
S6-SSP605LA/BK	Vorbau, MBK Booster / Yamaha BWS schwarz eloxiert
S6-SSP605LA/CR	Vorbau, MBK Booster / Yamaha BWS chrom
S6-SSP605LA/SG	Vorbau, MBK Booster / Yamaha BWS stahl grau

OPTICPARTS SSP

SSP ist die Design Linie von Stage6 in der Performance & Style zusammen geführt werden. Unter diesem Namen finden sich hochwertige, meist aufwendig CNC gefräste Produkte wieder. Das Programm reicht von Kickstartern, über Bremshebel, Gasgriffe, Schaltereinheiten bis hin zu Höherlegungssätzen.



KICKSTARTER CNCTYPE



Race-Style-Kickstarter. Versehen mit einem gravierten SSP-Logo und lieferbar in zwei hochwertigen eloxierten Farbtönen.



KICKSTARTER CNCTYPE



Kickstarter im CNC Design. Ein weiterer Ansatz dem Roller ein eigenes Gesicht zu verliehen. Lieferbar in hochwertigen eloxierten Farbtönen.

KICKSTARTER CNC TYPE

S6-SSP266KS/CR	Kickstarter, Minarelli lang chrom
S6-SSP266KS/SG	Kickstarter, Minarelli lang stahl grau
S6-SSP258KS/CR	Kickstarter, Piaggio chrom
S6-SSP258KS/SG	Kickstarter, Piaggio stahl grau
S6-SSP275KS/CR	Kickstarter, Peugeot stehend chrom
S6-SSP275KS/SG	Kickstarter, Peugeot stehend stahl grau

KICKSTARTER EVO CNC TYPE

S6-SSP270KS/CR	Kickstarter SSP CNC EVO Minarelli / Peugeot, chrom
S6-SSP270KS/SG	Kickstarter SSP CNC EVO Minarelli / Peugeot, stahl grau
S6-SSP270KS/BK	Kickstarter SSP CNC EVO Minarelli / Peugeot, schwarz
S6-SSP271FP/CR	Fusspad SSP CNC EVO chrom
S6-SSP271FP/SG	Fusspad SSP CNC EVO stahl grau
S6-SSP271FP/BK	Fusspad SSP CNC EVO schwarz



FUSSRASTEN CNCTYPE



Sehr edle CNC gefräste Fußrasten für den Sozius. Aus dem vollen Material gearbeitet und anschließend eloxiert. Mit eingraviertem SSP Logo.



FUSSRASTEN CNCTYPE



Fussrasten im Design der CNC-Linie, rundet die individuell Gestaltung des Rollers ab. Aus dem vollen Material gearbeitet und anschließend eloxiert.

FUSSRASTEN CNC TYPE

S6-SSP473FR/CR	Fussrasten, Peugeot Speedfight chrom
S6-SSP473FR/SG	Fussrasten, Peugeot Speedfight stahl grau
S6-SSP458FR/CR	Fussrasten, Gilera Runner chrom
S6-SSP458FR/SG	Fussrasten, Gilera Runner stahl grau

FUSSRASTEN EVO CNC TYPE

S6-SSP464FR/CR	Fussrasten, MBK Booster / Yamaha BWS chrom
S6-SSP464FR/SG	Fussrasten, MBK Booster / Yamaha BWS stahl grau
S6-SSP464FR/TI	Fussrasten, MBK Booster / Yamaha BWS titan look



OPTICPARTS SSP

SSP ist die Design Linie von Stage6 in der Performance & Style zusammen geführt werden. Unter diesem Namen finden sich hochwertige, meist aufwendig CNC gefräste Produkte wieder. Das Programm reicht von Kickstartern, über Bremshebel, Gasgriffe, Schaltereinheiten bis hin zu Höherlegungssätzen.



HIJACKER VERSTELLBAR



Sehr hochwertiger, CNC gefräster und 4-fach einstellbarer Höherlegungssatz aus der Stylingabteilung von Stage6. Durch die Senkkopfschraube schließt der Höherlegungssatz auch optisch wesentlich besser ab als andere Modelle.

HÖHERLEGUNGSSATZ VERSTELLBAR

S6-SSP366HL/BL	Höherlegungssatz, Minarelli blau eloxiert
S6-SSP366HL/CA	Höherlegungssatz, Minarelli carbon look
S6-SSP366HL/CR	Höherlegungssatz, Minarelli chrom
S6-SSP366HL/RO	Höherlegungssatz, Minarelli rot eloxiert
S6-SSP366HL/SG	Höherlegungssatz, Minarelli stahl grau
S6-SSP366HL/TI	Höherlegungssatz, Minarelli titan look
S6-SSP368HL/BL	Höherlegungssatz, Minarelli stehend, blau eloxiert
S6-SSP368HL/CA	Höherlegungssatz, Minarelli stehend, carbon look
S6-SSP368HL/CR	Höherlegungssatz, Minarelli stehend, chrom
S6-SSP368HL/RO	Höherlegungssatz, Minarelli stehend, rot eloxiert
S6-SSP368HL/SG	Höherlegungssatz, Minarelli stehend, stahl grau
S6-SSP368HL/TI	Höherlegungssatz, Minarelli stehend, titan look
S6-SSP362HL/BL	Höherlegungssatz, Piaggio blau eloxiert
S6-SSP362HL/CA	Höherlegungssatz, Piaggio carbon look
S6-SSP362HL/CR	Höherlegungssatz, Piaggio chrom
S6-SSP362HL/RO	Höherlegungssatz, Piaggio rot eloxiert
S6-SSP362HL/SG	Höherlegungssatz, Piaggio stahl grau
S6-SSP362HL/TI	Höherlegungssatz, Piaggio titan look
S6-SSP373HL/BL	Höherlegungssatz, Peugeot stehend blau eloxiert
S6-SSP373HL/CA	Höherlegungssatz, Peugeot stehend carbon look
S6-SSP373HL/CR	Höherlegungssatz, Peugeot stehend chrom
S6-SSP373HL/RO	Höherlegungssatz, Peugeot stehend rot eloxiert
S6-SSP373HL/SG	Höherlegungssatz, Peugeot stehend stahl grau
S6-SSP373HL/TI	Höherlegungssatz, Peugeot stehend titan look



WASSERPUMPE CNCTYPE



Die CNC gefräste Wasserpumpe für Minarelli Motoren ist nicht nur ein optisches Highlight sondern fördert auch 40% mehr Kühlflüssigkeit als die Serienversion. Lieferbar in mehreren Farbtönen.

WASSERPUMPE CNC TYPE

S6-SSP566WP/BL	Wasserpumpe, Minarelli blau eloxiert
S6-SSP566WP/CR	Wasserpumpe, Minarelli chrom
S6-SSP566WP/RO	Wasserpumpe, Minarelli rot eloxiert
S6-SSP566WP/SG	Wasserpumpe, Minarelli stahl grau
S6-SSP566WP/TI	Wasserpumpe, Minarelli titan look



ÖLSCHRAUBE CNCTYPE



MINARELLI • HighEnd Customising. Optisch ansprechende CNC gefräste Öleinfüllschraube mit Entlüftungsschlauch.

ÖLSCHRAUBE CNC TYPE

S6-SSP105OS/BL	Ölschraube, Minarelli, blau eloxiert
S6-SSP105OS/CR	Ölschraube, Minarelli, chrom
S6-SSP105OS/SG	Ölschraube, Minarelli, stahl grau
S6-SSP105OS/TI	Ölschraube, Minarelli, titan look



GASGRIFF CNCTYPE



CNC gefertigter Kurzhubgasgriff von SSP, durch die CNC-Herstellung absolut genau gearbeiteter Gasgriff und Schalterarmatur im edlen Design. Der Gasgriff hat 3 Einstellmöglichkeiten für die Gaszuglänge und lässt sich so optimal auf jeden Vergaser einstellen. Die Schalterarmatur weist 3 Schalter auf für die gängigen elektrischen Funktionen am Roller.

GASGRIFF CNC TYPE

S6-SSP110/SG	Gasgriffkit, komplett, stahl grau
S6-SSP110/CR	Gasgriffkit, komplett, chrom
S6-SSP110/BK	Gasgriffkit, komplett, schwarz elox.
S6-SSP115/SG	Gasgriff, stahl grau
S6-SSP115/CR	Gasgriff, chrom
S6-SSP115/BK	Gasgriff, schwarz eloxiert
S6-SSP119/SG	Schaltereinheit, stahl grau
S6-SSP119/CR	Schaltereinheit, chrom
S6-SSP119/BK	Schaltereinheit, schwarz eloxiert



ÖLSCHRAUBE CNCTYPE



PIAGGIO • HighEnd Customising. Optisch ansprechende CNC gefräste Öleinfüllschraube mit Messstab.

ÖLSCHRAUBE CNC TYPE

S6-SSP124OS/BL	Ölschraube, Piaggio, blau eloxiert
S6-SSP124OS/CR	Ölschraube, Piaggio, chrom
S6-SSP124OS/SG	Ölschraube, Piaggio, stahl grau
S6-SSP124OS/TI	Ölschraube, Piaggio, titan look

MERCHANDISE & DEALERSTUFF STAGE6

Stage6 bietet neben den Tuning- und Optikeilen auch das passende Merchandise Equipment an. Darunter Banner, verschiedene Aufklebersets, Storedisplays und Dealeraufkleber.



STICKERSET KLEIN



Stage6 Stickerset ca. A4 mit diversen Aufklebern.



STICKERSET GROSS



Stage6 Racing Team Replica Aufkleberset. Ca. A3 grosses Stickerset mit diversen Aufklebern.

STICKERSET SMALL

S6-0503 Stickerbogen, klein

STICKERSET LARGE

S6-0501/S Stickerbogen, gross, schwarz
S6-0501/W Stickerbogen, gross, weiss



DEALERSTICKER GROSS



Geploetter Aufkleber zum anbringen auf der Innenseite des Schaufensters „Stage6 Official Dealer“. Abmasse: 52x18cm.



DEALERBANNER STAGE6



Stage6 Dealerbanner in stabiler Qualität. Abmasse: 200x75cm.

DEALERSTICKER

S6-0550 Official Dealer

BANNER

S6-0560/A Dealerbanner, schwarz

MERCHANDISE & DEALERSTUFF STAGE6

Stage6 bietet neben den Tuning- und Optikteilen auch das passende Merchandise Equipment an. Darunter Banner, verschiedene Aufklebersets, Storedisplays und Dealeraufkleber.



T-SHIRT GRAFFITY



Stage6 Shirts im Urban Graffiti Design.



T-SHIRT MODELL 2006



Stage6 Shirts im nüchternen Brand-Design.



LEDERKOMBI STAGE6 RACING



Racing-Kombi im Stage6 Factory-Factory-Look. Wie schnell man fährt hängt immer noch vom Fahrer ab, Fragen der Sicherheit sind hiermit beantwortet.

T-SHIRT GRAFFITY

S6-0902000M T-Shirt Graffiti, grau, Size M
S6-0902000L T-Shirt Graffiti, grau, Size L
S6-0902000XL T-Shirt Graffiti, grau, Size XL
S6-0902000XXL T-Shirt Graffiti, grau, Size XXL

T-SHIRT MODELL 2006

S6-0901000M T-Shirt Modell 2006, schwarz, Size M
S6-0901000L T-Shirt Modell 2006, schwarz, Size L
S6-0901000XL T-Shirt Modell 2006, schwarz, Size XL
S6-0901000XXL T-Shirt Modell 2006, schwarz, Size XXL

LEDERKOMBI STAGE6 RACING

S6-0850/48 Lederkombi RACING, Size 48
S6-0850/50 Lederkombi RACING, Size 50
S6-0850/52 Lederkombi RACING, Size 52
S6-0850/54 Lederkombi RACING, Size 54
S6-0850/56 Lederkombi RACING, Size 56
S6-0850/58 Lederkombi RACING, Size 58
S6-0850/60 Lederkombi RACING, Size 60
S6-0850/62 Lederkombi RACING, Size 62



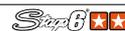
DISPLAY STORE



Display Stage6 für Kupplungen, Kupplungsglocken und Vergaser.



DISPLAY STORE



Display Stage6 für EGT Meter.



DISPLAY STORE



Display Stage6 für Mini LCD Multimeter.

DISPLAY

S6-0555/D Display, Kupplung

DISPLAY

S6-0555/B Display, EGT

DISPLAY

S6-0555/A Display, LCD Multimeter

NEUES UNIVERSALDISPLAY!

S6-0555/C Display, universal

NEUES UNIVERSALDISPLAY!

S6-0555/C Display, universal

NEUES UNIVERSALDISPLAY!

S6-0555/C Display, universal



Stage6 Development
Matzenberg 171 | 66115 Saarbrücken | Germany
phone: +49-681-948800 | fax: +49-681-9488044 | web: www.stage6.de