

**KIT HONDA: @ - DYLAN - PANTHEON - SH 125/150 4T**

**GARANZIA:** prima di iniziare il montaggio del nuovo gruppo termico Polini, leggere attentamente il certificato di garanzia allegato.

**PROCEDIMENTO:** smontare le plastiche posteriori che impediscono l'accesso al motore e lavare il veicolo, prestando particolare cura al motore. Scaricare il liquido di raffreddamento e scollegare la batteria con tutto l'impianto elettrico, i manicotti acqua ed il filo freno posteriore con la pinza freno. Rimuovere la marmitta. Scollegare il collettore e la scatola filtro del carter motore. Svitare poi il perno centrale del motore e scollegare gli ammortizzatori posteriori dal telaio. Ora potete togliere il motore e collocarlo su di un tavolo.

**REMOZIONE DEL GRUPPO TERMICO ORIGINALE.** Soffiare con dell'aria la zona cilindro o, eventualmente, pulire con del liquido di lavaggio o benzina. Rimuovere il carter variatore e scollegare il manicotto posto sotto il cilindro. Togliere il coperchio della testa e posizionare il motore nella fase di scoppio (Fig. A), poi levare il tendicatena. Rimuovere la corona dentata dall'albero a camme, svitare le due viti laterali che fissano il cilindro ed i quattro dadi centrali. A questo punto rimuovere: il supporto in ghisa, la testa, il cilindro, il pistone e le guarnizioni di base. Pulire accuratamente tutto il basamento e la testa da residui di guarnizione. Controllare con attenzione che tutte le parti meccaniche siano in perfetta efficienza.

**MONTAGGIO DEL NUOVO GRUPPO TERMICO.** Prima di procedere al rimontaggio del motore montare il cilindro senza pistone sul carter motore e verificare che la parte sporgente del cilindro non interferisca con il carter motore; in caso d'interferenza è assolutamente necessario asportare la parte del carter che interferisce con il cilindro; **FORZARE IL MONTAGGIO DEL CILINDRO SENZA RISOLVERE L'INTERFERENZA CAUSA IL DANNEGGIAMENTO IRREPARABILE DELLO STESSO.** È inoltre consigliato controllare il piano della testa; se questo non dovesse essere soddisfacente, spianare la testa presso un'officina autorizzata. Controllare e, se necessario, ripristinare la tenuta delle valvole. Poi montare nel seguente ordine: il pistone (controllando che gli anelli fermo spinotto siano ben inseriti nella loro sede e che non abbiano gioco), le spine di centraggio, le guarnizioni di base, il cilindro, le spine di centraggio, la guarnizione testa, la testa ed il supporto dell'albero a camme. Bloccare poi in senso incrociato i dadi testa M8=22 Nm e le viti laterali M6=11 Nm. Tenendo la catena, posizionare il motore nel Punto Morto Superiore (Fig. B). Montare la corona dentata sull'albero a camme, allineando il riferimento con il piano della testa (Fig. A). Una volta bloccato l'ingranaggio con le due viti M5=8 Nm con i frena filetti, far compiere al motore 4/5 giri e riportarlo al PMS (se l'albero si blocca ricontrollare la fase). Ora, tenendo tesa la catena di distribuzione manualmente, controllare che i riferimenti per la messa in fase coincidano e rimontare il tendicatena. Controllare il gioco delle valvole: ASP=0,10 SC=0,15. A questo punto, rimontare il coperchio della testa, il manicotto posto sotto il cilindro, il carter variatore ed in fine riposizionare il motore sul telaio. Prima di rimontare la moto in tutte le sue parti, accendere il motore e verificare che non vi siano perdite di liquido e che tutto funzioni al meglio. Ripetere lo spurgo ed un eventuale rabbocco.

**CONSIGLI TECNICI.** Installando questo kit, è consigliabile sostituire i rapporti originali con quelli allungati Polini Motori. Per sfruttare al meglio l'aumento di potenza, è indispensabile modificare la taratura del variatore, sostituendo le masse centrifughe originali con quelle Polini Motori specifiche: variatore originale 125/150 Ø 20x14,5 n°6 rulli gr. 11,3 cod. 242.184

**Attenzione:** silenziatori ed impianti di scarico modificati in sostituzione degli originali necessitano di una messa a punto specifica del carburatore per il corretto funzionamento di tutto il gruppo. Le tarature possono anche discostarsi in modo evidente dai dati o dai getti da noi consigliati. Nel caso si vogliono abbinare al gruppo termico altri prodotti Polini Motori, consultare i nostri cataloghi o il sito [www.polini.com](http://www.polini.com).

**RODAGGIO.** Durante i primi 500 km, non superare i 3/4 d'apertura dell'acceleratore ed evitare di percorrere lunghi tratti in salita tenendo il motore sotto sforzo.

**AVVERTENZE GENERALI.** Sia nella fase di rodaggio che successivamente, non richiedere mai la massima potenza del veicolo prima del raggiungimento della temperatura ottimale di esercizio. L'assemblamento dei vari organi si ottiene mediamente dopo circa 500 km. Si raccomanda una buona messa a punto generale del motore, del carburatore e del variatore. Questo kit è stato studiato per alte prestazioni ad alto numero di giri e una taratura errata potrebbe comprometterne il buon funzionamento. Consigliamo quindi di usare sempre ricambi originali Polini Motori.

**WARRANTY:** before starting the assembly of the new Polini cylinder kit, read carefully the enclosed warranty certificate.

**PROCESS.** Remove the rear body work to work easily and wash the vehicle, with great care to the engine.

Pump the cooling system down and disconnect the battery and the electric system connected, the water sleeves and the rear brake cable with the brake calliper. Remove the exhaust system.

Disconnect the manifold and the crankcase filter box. Unscrew the central engine pin and disconnect the rear swing arms from the frame. Now you can remove the engine and place it on a table.

**REMOVAL OF THE ORIGINAL CYLINDER GROUP.** Blow in the cylinder zone a jet of compressed air or, if necessary, clean with washing liquid or petrol. Remove the variator case and disconnect the sleeve under the cylinder. Remove the cover from the head and put the engine in the bursting phase (Pict. A) and then remove the chain tightener. Remove the sprocket from the camshaft, unscrew the two side screws locking the cylinder and the 4 central nuts. Now you can remove: the cast iron mount, the head, the cylinder, the piston, and the base gaskets. Carefully clean the cylinder block and the head from the traces of rubber. Verify that all the mechanical parts are in perfect conditions.

**NEW CYLINDER KIT ASSEMBLY.** Before assembling the engine again fit the cylinder without piston on the engine case and check that the cylinder protuberant part doesn't interfere with the engine case; if it should happen it is absolutely necessary to delete the engine case zone that interferes with the cylinder. **DO NOT FORCE THE CYLINDER ASSEMBLY WITHOUT SOLVING THE INTERFERENCE BECAUSE IT WILL IRREPARABLY DAMAGE IT.** Furthermore we suggest you check the head plane; if the result should not satisfy you, take it to an official workshop to level the head off. Check, and if necessary, restore the valves. Then assemble the kit as follows: the piston, (check that the piston pin rings enter perfectly and without slack in their housings), the dowel pins, the base gaskets, the cylinder, the other dowel pins, the head gasket, the head and the camshaft rest. Close the M8=22 Nm and the M6=11 Nm screws in cross-way. Holding the chain, place the engine in its Top Dead Center (Pict. B). Assemble the sprocket on the camshaft, aligning the references with the head plane (Pict. A). Lock the gear using the two M5=8 Nm screws with thread glue, and make the engine run 4/5 times completely and restore it to its T.D.C (if the shaft locks, check the timing). Now, stretch the chain manually, then check the timing and reassemble the chain tightener. Check the valve play: INTAKE=0,10 EXH=0,15. Assemble the head cover, the sleeve placed under the cylinder, the variator case and finally place the engine on the frame. Before assembling the bike in all its parts, run the engine and check not liquid leaking and that all the parts are working correctly. Drain it again and if necessary, top it up.

**TECHNICAL SUGGESTIONS.** By fitting the kit we suggest replace the original extended transmission ratio gear unit with Polini's ones. To exploit the enormous increase in power even more it is essential to modify the gauge of the original variator by changing the original centrifugal rollers with Polini ones: original variator 125/150 Ø 20x14,5 no. 6 rollers gr. 11,3, part no. 242.184.

**Attention:** silencer and exhaust system that have been modified to replace the original ones need a specific carburettor set up to grant the good working of all the parts. The calibration can entirely differ from the data or from the jets we suggest. If you choose to fit other Polini parts together with the cylinder, look at our catalogues or visit our web site [www.polini.com](http://www.polini.com)

**RUNNING IN.** During the first 500 Km don't exceed the 3/4 of the accelerator opening and avoid covering long upward runs putting the engine under strain.

**GENERAL SUGGESTIONS.** Both during the running-in and after never try getting the highest power before achieving the best running temperature. The bedding of the various parts will be obtained after an average of about 500 km. We suggest a careful setting up of the engine, the carburettor and the variator. This kit has been studied for extreme performance at high revolutions.

A wrong calibration could compromise the engine performance. We suggest your using original Polini Motori spare parts only.

**GARANTIE:** avant de commencer avec le montage du nouveau groupe thermique Polini, lire attentivement le certificat de garantie joint.

**PROCÉDÉ:** démonter les plastiques arrière qui couvrent l'accès au moteur et laver le véhicule en prêtant attention au moteur. Retirer le liquide de refroidissement et déconnecter la batterie et retirer les durites ainsi que le câble de frein arrière avec son support. Enlever le pot d'échappement, retirer le collecteur ainsi que la boîte à air du carter. Dévisser ensuite l'axe central du moteur et enlever les amortisseurs arrière du châssis. Maintenant vous pouvez enlever le moteur et l'installer sur une table.

**DEMONTAGE DU CYLINDRE ORIGINAL.** Souffler avec de l'air à l'emplacement du cylindre ou éventuellement nettoyer avec du liquide de lavage ou de l'essence. Démontez le carter côté variateur et enlever la durite positionnée sous le cylindre. Déculasser et positionner le moteur en phase de couple (Fig. A), ensuite enlever le tendeur de chaîne. Retirer la couronne dentée de l'arbre à came, dévisser les deux vis latérales qui fixent le cylindre et les quatre écrous centraux. Maintenant démonter: le support en fonte, la culasse, le cylindre, le pistone et les joints de base. Nettoyer soigneusement le bas moteur ainsi que la culasse, des résidus de joint. Contrôler avec attention que toutes les parties mécaniques soient en parfait état d'efficacité.

**MONTAGE DU NOUVEAU CYLINDRE.** Avant de procéder au remontage du moteur, monter le cylindre sans piston sur le carter moteur et vérifier que la partie saillante du cylindre n'interfère pas avec le carter moteur; en cas d'interférence il est absolument nécessaire d'emporter la partie du carter qu'interfère avec le cylindre;

**FORCER LE MONTAGE DU CYLINDRE SANS RÉSOUDRE L'INTERFÉRENCE CAUSE L'ENDOMMAGEMENT IRREPARABLE DU CYLINDRE MÊME.** Il est aussi conseillé de contrôler le plan tête de la culasse: si celle-ci n'est pas satisfaisante, faites-la rectifier auprès d'un centre agréé. Contrôler et, si nécessaire, rétablir la tenue des soupapes. Ensuite remonter dans cet ordre: le pistone, (contrôler que les clips soient bien installés dans leur gorges et qu'il n'y ait pas de jeux), la cage à aiguille, le joint de culasse, la culasse et le support de l'arbre à came. Bloquer ensuite en croix les écrous de culasse M8=22NM et les vis latérales M6=11NM. En tenant la chaîne, mettre le moteur en position Point Mort Haut Supérieur (FIG B). Monter la couronne dentée sur l'arbre à came, aligner les repères avec le plat de la culasse (FIG A). Une fois bloqué l'engrenage avec les deux vis autobloquantes M5=8NM, faite faire à votre moteur 4/5 de tours et rappelez-le au P.M.H (si l'embellage se bloque contrôler la phase). Maintenant tenir la chaîne de distribution manuellement, contrôler que les repères pour la mise en phase coincident, et remonter le tendeur de chaîne. Contrôler le jeu des soupapes: ASP=0,10 SC=0,15. Puis remonter le couvercle de la culasse, la durite positionnée sous le cylindre, le carter côté variateur et enfin positionner le moteur sur son châssis. Avant le remontage final, à la mise en route du moteur vérifier qu'il n'y a pas de perte de liquide et que tout fonctionne au mieux. Répéter la purge et un éventuel remplissage.

**CONSEILS TECHNIQUES.** En installant ce cylindre il est conseillé de remplacer les rapports d'origine par les rapports longs Polini Motori. Pour utiliser ce cylindre, il est indispensable de modifier le réglage du variateur en remplaçant les galets d'origine par des galets spécifiques Polini Motori: variateur original 125/150 Ø 20X14,5 n° 6 galets gr. 11,3 réf. 242.184. **Attention:** silencieux et pots d'échappement modifiés qui remplacent ceux d'origine nécessitent d'une mise au point spécifique du carburateur pour le correct fonctionnement de tout le group. Les tarages peuvent même s'éloigner d'une façon évidente

des données ou des jets conseillés. Si vous voulez unir d'autres articles Polini Motori au groupe thermique, consultez nos catalogues ou notre site [www.polini.com](http://www.polini.com)

**RODAGE.** Pendant les premiers 500 km ne pas dépasser les 3/4 d'ouverture de l'accélérateur et éviter de parcourir de longues distances en côte en tenant le moteur sous effort.

**AVERTISSEMENTS GÉNÉRAUX.** Soit en rodage soit après le rodage, ne pas monter au régime maximum avant d'obtenir la température optimale de fonctionnement. La mise en place des différentes pièces sera obtenue après les premiers 500km. On recommande une parfaite mise au point générale du moteur, du carburateur et du variateur. Ce kit a été étudié pour joindre une meilleure longévité à un numéro de tours élevé. Un tarage erroné peut en compromettre le bon fonctionnement. On vous conseille donc d'utiliser uniquement des pièces de rechange Polini Motori.

**GARANTÍA:** antes de empezar a montar el nuevo cilindro Polini, leer cuidadosamente el certificado de garantía anexo.

**PROCEDIMIENTO.** Desmontar la carrocería trasera que nos permite el acceso al motor y limpiar el vehículo, en particular el motor. Vaciar el líquido de refrigeración, desmontar la batería y todo el sistema eléctrico, el manguito de agua, el cable freno trasero y su pinza. Quitar el escape. Desconectar el colector y la caja filtro del carter motor. Destornillar el perno central del motor y sacar los amortiguadores traseros por el chasis. Ahora se puede quitar el motor y ponerlo en una mesa.

**SUSTITUCIÓN KIT ORIGINAL.** Sacar el cilindro, limpiar con un chorro de aire o petróleo. Desmontar el carter del variador y desunir el manguito bajo el cilindro. Quitar la tapa de la culata y poner el motor en fase de explosión (Fig. A), luego limpiar el tensor de cadena. Quitar el engranaje dentado por el eje de excéntricas, destornillar los dos tornillos laterales que fijan el cilindro y las cuatros tuercas centrales. Ahora desmontar: el soporte de hierro, la culata, el cilindro, el pistón y las juntas de base. Limpiar cuidadosamente la base y la culata de los residuos de gomas de las juntas. Comprobar que todos los componentes están en perfectas condiciones

**MONTAJE NUEVO CLINDRO.** Antes de volver a montar el motor montar el cilindro sin pistón en el carter y averiguar que la parte protuberante del cilindro no interfiera con el carter motor; en su caso es absolutamente necesario quitar la parte del carter que interfiere con el cilindro.

**FORZAR EL MONTAJE DEL CILINDRO SIN QUITAR LA PARTE QUE INTERFIERE DAÑARA IRREPARABLEMENTE EL MISMO.** Además se aconseja controlar el llano de la culata; si no fuera suficiente, allanar la culata en un centro autorizado. Controlar las válvulas y que no salga gasolina por ellas. Luego montar: el pistón, (controlar que los anillos de sujeción bulón estén posicionados bien en sus alojamientos y no se mueven), las chavetas de centraje, las juntas de base, el cilindro, otras chavetas de centraje, la junta y el soporte del eje de excéntricas.

Apretar en sentido cruzado las tuercas de la culata M8=22 Nm y los tornillos laterales M6=11 Nm. Tensando por la cadena, posicionar el motor en el Punto Muerto Superior. (Fig. B). Montar el engranaje dentado sobre el eje de excéntrica, alineando la referencia con el llano de la culata (Fig. A). Una vez que se ha bloqueado el engranaje con los dos tornillos M5=8 Nm con la cola para roscas, hacer rotar el motor de 4/5 vueltas y volver a ponerlo al PMS (si el cigüeñal se bloquea, controlar la fase). Luego, tensar la cadena, controlar que las referencias de la puesta en fase coinciden y volver a montar el tensor de cadena. Controlar el juego de las válvulas: ASP=0,10 DES:0,15. Ahora volver a montar la tapa de la culata, el manguito puesto bajo el cilindro, el carter variador y al final poner el motor sobre el chasis. Antes de montar todos los componentes del vehículo, arrancar el motor y comprobar que el líquido no salga y que todo está bien. Volver a purgar y rellenar.

**CONSEJOS TECNICOS.** Aconsejamos montar el grupo de engranajes POLINI MOTORI con una relación de transmisión aumentada.

Para disfrutar al máximo el enorme incremento de la potencia que se obtiene es muy importante modificar el calibrado del variador original, y reemplazar los rodillos centrifugos especiales con los de Polini: variador original 125/150 Ø 20x14,5 n. 6 rodillos gr. 11,3 ref. 242.184. **Atención:** los silenciosos y los escapes modificados y montados en cambio de los originales necesitan una puesta a punto específica del carburador para el correcto funcionamiento de todas las partes. Las calibraciones pueden ser muy diferentes de los datos o de los chicles aconsejados por Polini.

Si quisieran montar otros recambios Polini Motori con el cilindro, consultar a nuestros catálogos o nuestra página web [www.polini.com](http://www.polini.com)

**RODAJE.** Durante los primeros 500 Km no superar los 3/4 de apertura del acelerador y evitar largos trayectos con el motor a sobre regímenes.

**ADVERTENCIAS GENERALES.** Tanto en el período de rodaje como en general, no buscar nunca la máxima potencia del motor antes de haber alcanzado la temperatura óptima de funcionamiento. El correcto funcionamiento de todos los órganos del motor no se podrá observar antes de haber realizado 500 Km. Se recomienda la puesta a punto general del motor, del carburador y del variador. Este kit ha sido realizado para prestaciones a un alto número de revoluciones. Cualquier error podría perjudicar el resultado final. Se recomienda la utilización de recambios originales Polini Motori.

**GARANTIE:** Vor der Montage des neuen Polini Zylinderkits, unbedingt den beiliegenden Garantieschein lesen.

**VERFAHREN:** die hintere Plastik Verkleidungen abmontieren, die den Zugang zum Motor versperren, danach das gesamte Fahrzeug reinigen, ganz besonders den Motor gründlich reinigen.

Die Kühlflüssigkeit ablassen, die Batterie und sämtliche Kabel der elektrischen Anlage abklemmen, alle Zu und Ableitungen des Kühlsystems und die Bremsleitung mit der Bremszange von der Hinterradbremse trennen. Die Auspuffanlage abmontieren. Den Ansaugstutzen und den Luftfilterkasten vom Motorgehäuse abbauen. Die Schrauben bzw. Stifte abmontieren, an dem der Motor mit dem Rahmen und hinteren Dämpfer befestigt ist. Jetzt ist es möglich den Motor auszubauen und auf einen Arbeitstisch abzustellen.

**ENTFERUNG DES ORIGINALEN ZYLINDERS:** Mit Pressluft die Stellen am Zylinder reinigen oder aber auch, eventuell Reinigungsmitteln oder Waschbenzin verwenden. Das Variomatikgehäuse entfernen und den Stutzen am unteren Bereich des Zylinders trennen. Den Ventildeckel abmontieren und den Motor auf den oberen Totpunkt der Kompressionsphase positionieren (siehe Abb. A), danach die Verteilerkette entfernen. Das Zahnrad der Nockenwelle abbauen, die Außenschrauben, die den Zylinder fixieren abschrauben und die 4 Muttern im zentralen Bereich. An dieser Stelle entfernen: die Graugusshalterung, den Zylinderkopf, den Zylinder, den Kolben und die Fußdichtung. Dichtungsrückstände am Motorgehäuse gründlich entfernen. Ganz besonders prüfen, ob alle mechanischen Teile in perfekten Zustand sind.

**MONTAGE DES NEUEN ZYLINDERSATZES:** Bevor der Wiederaufbau des Motors, den Zylinder ohne Piston auf den Motorgehäuse montieren und kontrollieren, dass den vorspringenden Teil des Zylinders nicht mit dem Motorgehäuse interferiert. Im Falle von Interferenz, ist es unbedingt notwendig den Teil von dem Gehäuse zu entfernen, den mit dem Zylinder interferiert;

**WENN MAN DIE MONTAGE VON DEM ZYLINDER SPRINGT, OHNE DIE INTERFERENZ ZU LÖSEN, BEWIRKT MAN DIE IRREVERSIBELE BESCHÄDIGUNG DES ZYLINDERS.**

Man empfiehlt auch zu kontrollieren, ob der Zylinder absolut plan ist und wenn dies nicht der Fall ist, bei einer Fachwerkstatt erledigen lassen. Prüfen und wenn nötig, die Ventilsitze wiederherstellen. Dann die Montage wie folgt durchführen: der Kolben (Kolbenbolzen-Sicherungsringe richtig eingesetzt und kein Spiel aufweisen, auf korrekten Sitz achten), die Zentrierbuchsen, Zylinderfußdichtung, der Zylinder, die Zentrierbuchsen, die Zylinderkopfdichtung, der Zylinderkopf und Nockenwellenhalterung. Die vier Zylinderverschlussmuttern über kreuz M8=22Nm und die beiden äußeren Schrauben M6=11Nm anziehen. Die Kette haltend, den Motor auf den oberen Totpunkt positionieren (Abb. B). Das Zahnrad der Nockenwelle montieren, darauf achten dass die Markierung am Zylinderkopf angeglichen wird. Wenn das Zahnrad mit 2 Schrauben M5=8Nm befestigt ist, dann die Motorwelle 4-5mal vollständig durchdrehen und wieder auf den oberen Totpunkt der Kompressionsphase bringen. Sollte die Welle blockieren, nochmals die Phasen prüfen. Die Verteilerkette unter Spannung halten und kontrollieren, ob die Kompressionsphasen übereinstimmen und die Verteilerkette montieren. Ventilspiel prüfen: Einlass=0,10 Abfluss= 0,15 An diesem Zeitpunkt, Ventildeckel montieren, den Stutzen im unteren Bereich des Zylinders, Variomatikgehäuse und letztendlich den Motor wieder im Fahrzeugrahmen montieren.

Alle Anschlüsse wieder herstellen, alle Flüssigkeiten (Kühlflüssigkeit und Motoröl) wieder auffüllen und mit einem Probelauf auf Undichtigkeit prüfen.

**TECHNISCHE HINWEISE.** Mit der Montage dieses Zylinderkits wird empfohlen, die Original Übersetzung mit einer verlängerten Polini Übersetzung zu ersetzen. Um die Leistungsfähigkeit optimal auszunützen, ist zu dem wichtig die Gewichte der Variomatikrollen zu verändern, unter Verwendung von Polini Variomatikrollen: Originalvariomatik 125/150, Ø=20x14,5 6St. 11,3 gr., Polini Artikelnummer 242.184

**Achtung:** veränderten Schalldämpfer und Auspuffanlagen, welchen die Originalen ersetzen, brauchen eine spezifische Einstellung für den Vergaser, um das korrekte Funktionieren aller Gruppe zu erhalten. Die Eichungen können sich von den empfohlenen Daten oder Wurfe zu entfernen. Wenn Sie andere Polini Ersatzteilen brauchen, in unseren Katalogen oder im [www.polini.com](http://www.polini.com) nachschlagen.

**EINFAHREN.** Während der ersten 500 km den Gasgriff nicht mehr als bis zu 3/4 aufdrehen und lange Steigungen vermeiden, bei denen der Motor unter Last gehalten wird.

**ALLGEMEINE HINWEISE.** Sowohl beim Einfahren als auch danach nie den Motor auf Höchstleistung bringen, bevor die optimale Betriebstemperatur nicht erreicht worden ist. Der Einfahrzeit der verschiedenen Teile, ist im Durchschnitt nach den ersten 500 km abgeschlossen. Wir empfehlen eine gute Einstellung des Motors, des Vergasers und der Variomatik. Dieses Zylinderkit wurde für die maximale Leistung bei hohen Drehzahlen entworfen. Eine falsche Einstellung könnte die gute Arbeitsweise des Motors gefährden. Es wird empfohlen, ausschließlich POLINI MOTORI Originalersatzteile zu verwenden.

