



Instructions in other languages available at
stage6-racing.com/instructions/S6-7516615

STAGE 6®

R/T 70 FL-R CYLINDER

Stage6 R/T 70 FL-R CYLINDER

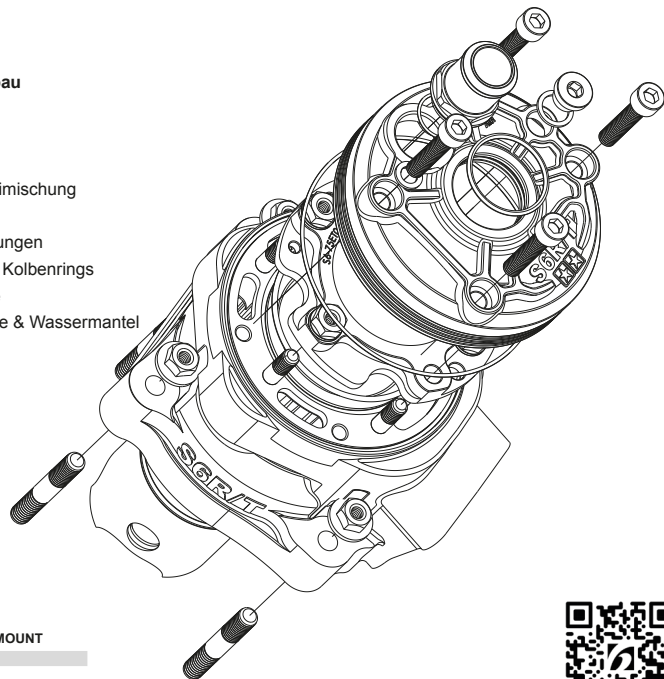
Part no.: S6-7516615





Inhalt

- 1 Einleitung
- 2 Voraussetzungen / Einbau
 - 2.1 Kurbelwelle
 - 2.2 Dichtflächen
 - 2.3 Spindelmaß
 - 2.4 Kraftstoff & Ölbeimischung
- 3 Zylindermontage
 - 3.1 Zylinderfußdichtungen
 - 3.2 Bearbeitung des Kolbenrings
 - 3.3 Zylindermontage
 - 3.4 Brennraumkalotte & Wassermantel
- 4 Maßhaltigkeit
- 5 Explosionszeichnung
- 6 Ersatzteile



Technische Daten

Motor	FLANGE MOUNT
Hubraum	70 ccm
Bohrung	47,6 mm
Hub	39,3 mm
Pleuellänge	90 mm
Kühlung	Wasser
Verdichtung	1:15
Leistung	29hp @ 14.500rpm

Digital Download

stage6-racing.com/instructions/S6-7516615



1. Einleitung

Wir möchten uns für den Kauf unseres neuen Stage6-R/T-70-FL-R Zylinders und das damit entgegengebrachte Vertrauen in uns und in unser Produkt bedanken.

Nach monatelanger Entwicklungs- und Testzeit sind wir stolz darauf, einen weiteren High-End-Zylinder in bekannter Qualität und Leistung anbieten zu können. Wir bitten darum, die Einbauanleitung vollständig und aufmerksam vor Montage des Zylinders zu lesen. Nachfolgend wirst du Schritt für Schritt durch den Einbauprozess geleitet.

2. Voraussetzungen / Einbau

Um den Zylinder ordnungsgemäß zu verbauen und um mögliche Fehler im Vorhinein vermeiden zu können, ist es notwendig, die aufgelisteten Anforderungen zu erfüllen. Nichtbeachtung kann zu schwerwiegenden Funktionsstörungen oder zu Defekten an Zylinder, Motorgehäuse und/oder Fahrzeug führen!

2.1 Kurbelwelle

Konstruktionsbedingt kann der Zylinder nur in Verbindung mit einer für den jeweiligen Motortyp konstruierten Racing-Kurbelwelle, mit 39,3 mm Kolbenhub und 90 mm Pleuellänge, verwendet werden. Wir empfehlen den Einsatz unserer Stage6 R/T 70 Kurbelwelle.

2.2 Dichtflächen

Um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten, müssen Beschädigungen oder nicht plane Dichtflächen ausgeschlossen werden. Andernfalls kann es zu Beschädigungen an Motorteilen, insbesondere an Zylinder und Kolben kommen. Sollte das Motorgehäuse beschädigt sein, muss es ersetzt oder von einer Fachwerkstatt überholt werden.

2.3 Spindelmaß

Je nach verwendetem Motorgehäuse muss das Gehäuse gespindelt werden. Das Spindelmaß beträgt im Durchmesser 61,0 +0,20 mm und in der Tiefe 18 mm. Die notwendigen Vorarbeiten für die Kurbelwelle sind den jeweiligen Herstellervorgaben zu entnehmen.

2.4 Kraftstoff & Ölbeimischung

Aufgrund der erhöhten Verdichtung, und um eine möglichst hohe Leistung zu erzielen, ist es erforderlich, einen Kraftstoff mit einer Oktanzahl von 100 (ROZ) oder mehr zu verwenden. Qualitativ minderwertige Kraftstoffe und Kraftstoffe mit einer niedrigeren Oktanzahl führen zu Beschädigungen am Zylinder, insbesondere wird die Klopfestigkeit deutlich heruntergesetzt. Es sind ausschließlich vollsynthetische Zweitakt-Motorenöle zu verwenden, wir empfehlen den Einsatz von unserem vollsynthetischen Stage6-R/T-MK2-Öl. Das empfohlene Mischungsverhältnis von 1:33 bei Getrennschmierung ist zu beachten und nicht zu unterschreiten.

3. Zylindermontage

3.1 Zylinderfußdichtungen

Die Dichtflächen müssen sauber und frei von Rückständen sein. Es ist darauf zu achten, dass die Quetschspalte an der engsten Stelle Werte um 0,5 mm (+/- 0,03 mm) misst. Dieser Wert kann durch den Einsatz der verschiedenen Zylinderfußdichtungen angepasst werden. Die Verwendung von mehreren Dichtungen ist möglich, jedoch sollte im Idealfall nur eine verbaut werden. Die Kontrolle der Quetschkante muss immer an zwei gegenüberliegenden Punkten kollinear zur Achse des Kolbenbolzens erfolgen.

3.2 Bearbeitung des Kolbenrings

Wenn das Kolbenring-Spiel unter 0,15 mm liegt, müssen die beiden Enden des Kolbenrings leicht mit einem Schleifstein oder einem Diamantwerkzeug nachbearbeitet werden. Die Bearbeitung muss von der Außenseite zur Innenseite erfolgen, um ein Absplittern der äußeren Beschichtung des Kolbenrings zu vermeiden.

3.3 Zylindermontage

Vor der Montage sollte der Zylinder auf Produktionsrückstände (Späne, Metallstaub, etc.) kontrolliert und im gegebenenfalls gereinigt werden. Anschließend ist die Laufbahn des Zylinders mit Zweitakt-Öl zu benetzen. Anschließend den Zylinder vorsichtig auf den Kolben aufschieben, bis dieser auf der Dichtfläche des Motorgehäuses aufliegt. Ist der korrekte Sitz des Zylinders sichergestellt, sind die M7-Muttern mit einem Drehmoment von 13 Nm über Kreuz anzuziehen.

3.4 Brennraumkalotte & Wassermantel

Nachdem der Zylinder montiert wurde, erfolgt die Montage des Brennraums über die mitgelieferten fünf M6-Gewindebolzen. Es ist darauf zu achten, dass die Gewindebolzen in der richtigen Position montiert werden (s. Abb. 1) und nicht mit den Gewindebohrungen des Wassermantels vertauscht werden. Der Viton®-O-Ring (d = 56,6 mm) wird in die innere Nut des Zylinders eingelegt, die Kalotte ist im Anschluss über Kreuz mit den M6-Flanschmutter festzuziehen (11 Nm).

Die äußere Zylinderkopfdichtung in die Nut einlegen und gegebenenfalls mit Fett bzw. Dichtmasse fixieren. Den O-Ring zur Abdichtung der Zündkerzenöffnung in die Innenseite des Zylinderdeckels einsetzen und auf korrekten Sitz kontrollieren.

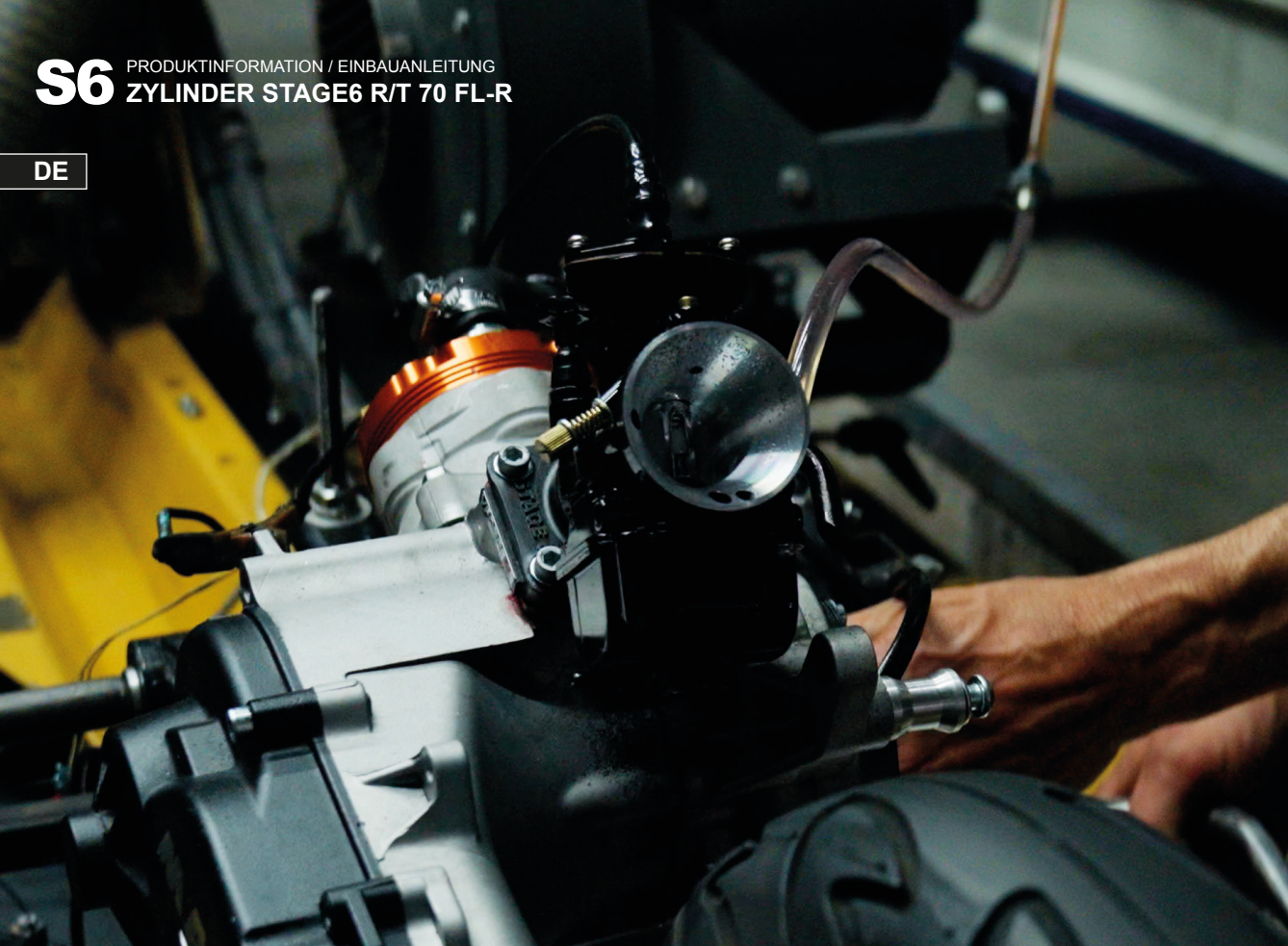
Der Wassermantel ist so zu montieren, dass der Wasseranschluss dem Auslasskanal gegenüberliegt. Die Befestigung des Wassermantels erfolgt über vier M6x30-mm-Innensechskantschrauben. Die beiliegende Kupferscheibe ist unter der Schraube zu positionieren, die als Entlüftungsschraube dient. Sie ist an der Aufschrift „Air“ auf dem Wassermantel zu erkennen.

Sollte die gemessene Quetschspalte außerhalb des Zielwerts sein, ist der Schritt 3.2 zu wiederholen und die Dicke der Dichtung dem gewünschten Wert anzupassen.

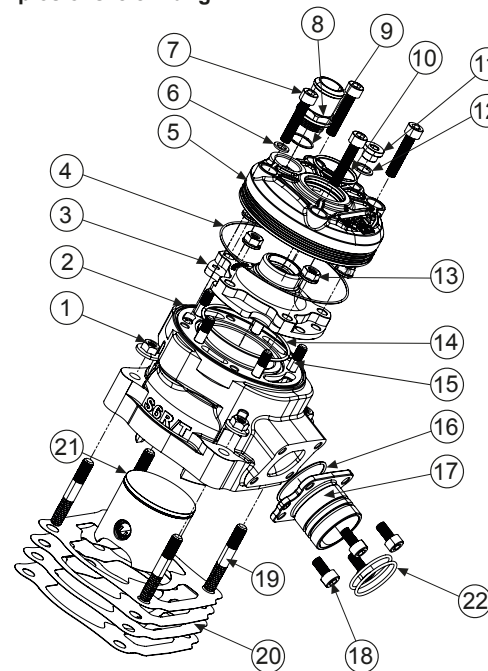
4. Maßhaltigkeit

Um einen gleichbleibenden Qualitätsstandard zu sichern, durchlaufen alle Zylinder mehrere Qualitätskontrollen in verschiedenen Produktionsphasen. Da es produktionsbedingt nicht realisierbar ist, völlig toleranzfrei zu fertigen, bieten wir weiterhin optional erhältliche Brennraumkalotten mit unterschiedlicher Einstecktiefe an. Somit kann individuell aus der jeweiligen Ausgangsbasis heraus der Zylinder weiter feinabgestimmt werden.

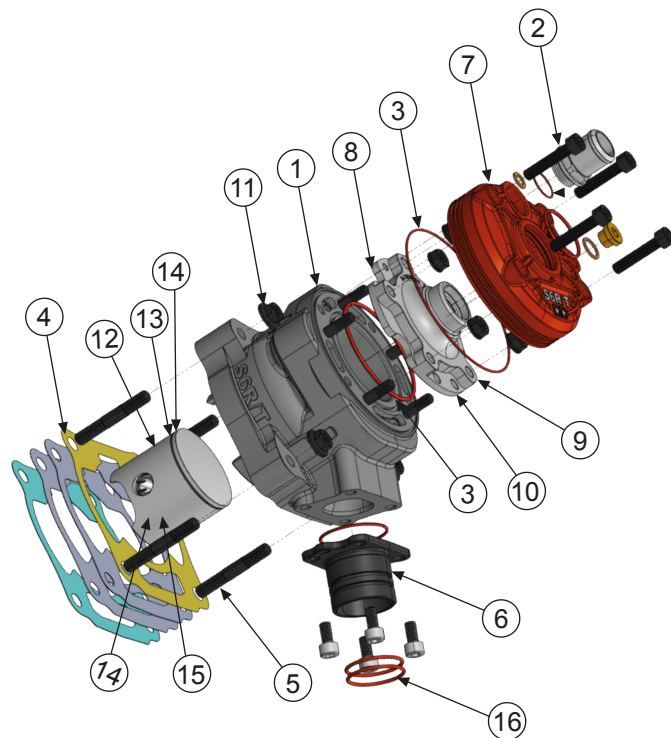




5. Explosionszeichnung



Bauteil (s. Abbildung)	Bezeichnung
1	M7 Sicherungsmutter
2	Zylinderkörper
3	Brennraumeinsatz
4	großer O-Ring für Zylinderkopf 85,6×1,2
5	Kopfgehäuse
6	Kupferdichtung 6,2×1×9,8
7	Innensechskant Schraube M6×30
8	Wasseranschluss
9	O-Ring 15×1
10	O-Ring 26,5×1,78
11	Kühlstopfen
12	Kupferdichtung 9,9×1×13
13	M6 Flanschnutter
14	O-Ring 56,78×1,9
15	Gewindestift M6×27
16	O-Ring 34×1,5
17	Auspuffflansch
18	Innensechskant Schraube M6×12
19	Gewindestift M7×47
20	Zylinderfuß Dichtungen
21	Kolbensatz 47,6 mm
22	O-Ring 29,87×1,78



Stand: 01.01.2026

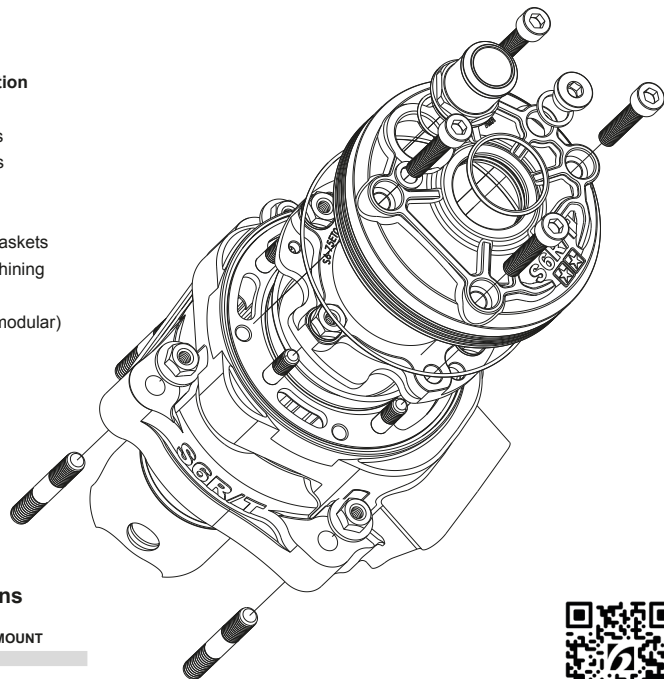
Bauteil (s. Abbildung)	Bezeichnung	Artikelnummer
1	Zylinderkörper Stage6 R/T 70 FL-R	S6-7516615ET02
2	Hauptschraubensatz Stage6 R/T 70 FL-R	S6-7516615ET03
3	O-Ring-Satz mit Kupferdichtringen Stage6 R/T 70 FL-R	S6-7516615ET04
4	Fußdichtungssatz Stage6 R/T 70 FL-R	S6-7516615ET05
5	Zylinderstehbolzen M7×47	S6-7516615ET06
6	Auspuffflansch	S6-7516615ET07
7	Zylinderkopfdeckel	S6-7516615ET08
8	Brennraum 2,3 mm	S6-75ET02/03
9	Brennraum 2,5 mm	S6-75ET02/05
10	Brennraum 2,7 mm	S6-75ET02/07
11	Schlauchverbinder	S6-75ET13
12	Kolbensatz 47,6 – Ausf. A	S6-75KO02.A
13	Kolbensatz 47,6 – Ausf. B	S6-75KO02.B
14	Kolbensatz 47,6 – Ausf. C	S6-75KO02.C
15	Kolbensatz 47,6 – Ausf. D	S6-75KO02.D
16	Kolbenring	S6-75KR01





Content

- 1 Introduction
- 2 Requirements / Installation
 - 2.1 Crankshaft
 - 2.2 Sealing Surfaces
 - 2.3 Bore Dimensions
 - 2.4 Fuel & Oil
- 3 Cylinder installation
 - 3.1 Cylinder Base Gaskets
 - 3.2 Piston Ring Machining
 - 3.3 Cylinder
 - 3.4 Cylinder Head (modular)
- 4 Tolerances
- 5 Exploded view drawing
- 6 Spare Parts



Technical Specifications

Engine	FLANGE MOUNT
Displacement	70 ccm
Bore	47,6 mm
Stroke	39,3 mm
Connecting Rod	90mm
Engine Cooling	liquid
Compression ratio	1:15
Power	29hp @ 14.500rpm

Digital Download

stage6-racing.com/instructions/S6-7516620



1. Introduction

We would like to thank you for purchasing our new Stage6-R/T-70-FL-R cylinder and the confidence you placed in our company and in our products.

After months of development and plenty of testing we are proud to present another high-end cylinder with the quality and performance Stage6 is known for. Please read the installation instructions thoroughly and carefully before installing the cylinder. This is a step-by-step guide for mounting your new cylinder.

2. Requirements / Installation

In order to install the cylinder properly and to avoid potential mistakes in advance, it is necessary to fulfill the listed requirements. Failure to do so can lead to serious malfunctions or defects in the cylinder, crankcase and/or vehicle!

2.1 Crankshaft

Due to its design, the cylinder can only be used with a racing crankshaft designed for the respective engine type, with 39,3 mm piston stroke and 90 mm connecting rod. We recommend the use of our Stage6 R/T 70 crankshaft.

2.2 Sealing Surfaces

To ensure trouble-free operation, any damages or uneven sealing surfaces must be excluded. Otherwise engine parts, especially the cylinder and the piston, may be damaged. If the engine housing is damaged, it must be replaced or overhauled by a specialist workshop.

2.3 Bore Dimensions

Depending on the crankcase used on your vehicle, the case may need to be milled open a little. Bore dimensions are 61.0 +0.20 mm in diameter and 18mm in depth. The necessary prep work on the crankshaft can be found in the respective manufacturer's specifications.

2.4 Fuel & Oil

Due to the increased compression, and in order to achieve maximum performance, it is necessary to use a fuel with an octane number of 100 (RON) or higher. Low-quality and low-octane fuels can cause damage to the cylinder, and knock resistance will be significantly reduced. Only use fully synthetic two-stroke engine oils, we recommend the use of our fully synthetic Stage6 R/T MK2 oil. Please use the recommended mix ratio of 1:33 for your pre-mix and do not go any lower.

3. Cylinder installation

3.1 Cylinder Base Gaskets

The sealing surfaces must be clean and free of any residue. Make sure that the squish clearance is 0,5 mm (+/- 0,03 mm) at the narrowest point. This value can be adjusted by using different cylinder base gaskets. You can use several gaskets, but we would strongly recommend to use one single gasket. Squish clearance must always be checked at two opposite points in line with the axis of the piston pin.

3.2 Piston Ring Machining

If the piston ring clearance is below 0.15 mm, it is necessary to lightly grind the two ends of the piston ring using an abrasive stone or a diamond tool.

The machining must be performed from the outer surface toward the inner surface to avoid chipping the external coating of the piston ring.

3.3 Cylinder

Before assembly, check the cylinder for production residues (shavings, metal dust, etc.) and clean it if necessary. Afterwards, put some 2-stroke oil on the cylinder bore walls. Then carefully push the cylinder onto the piston until it rests on the sealing surface of the crankcase.

Once the cylinder is properly seated, tighten the M7 nuts crosswise with a torque of 13 Nm.

3.4 Cylinder Head (modular)

After the cylinder has been mounted, mount the cylinder head's combustion chamber using the five M6 threaded bolts that come with the kit. Make sure that the threaded bolts are mounted in the correct position (see fig. 1) and do not put them into the threaded holes for the water jacket. Insert the Viton® O-ring (d = 56,6 mm) into the inner groove of the cylinder, then tighten the combustion chamber crosswise with the M6 flange nuts (11 Nm).

Insert the outer head gasket into the groove and fix it with grease or sealing compound if necessary. Insert the O-ring for sealing the spark plug opening into the inside of the cylinder head cover and make sure it sits properly. Install the water jacket so that the water connection is opposite the exhaust port.

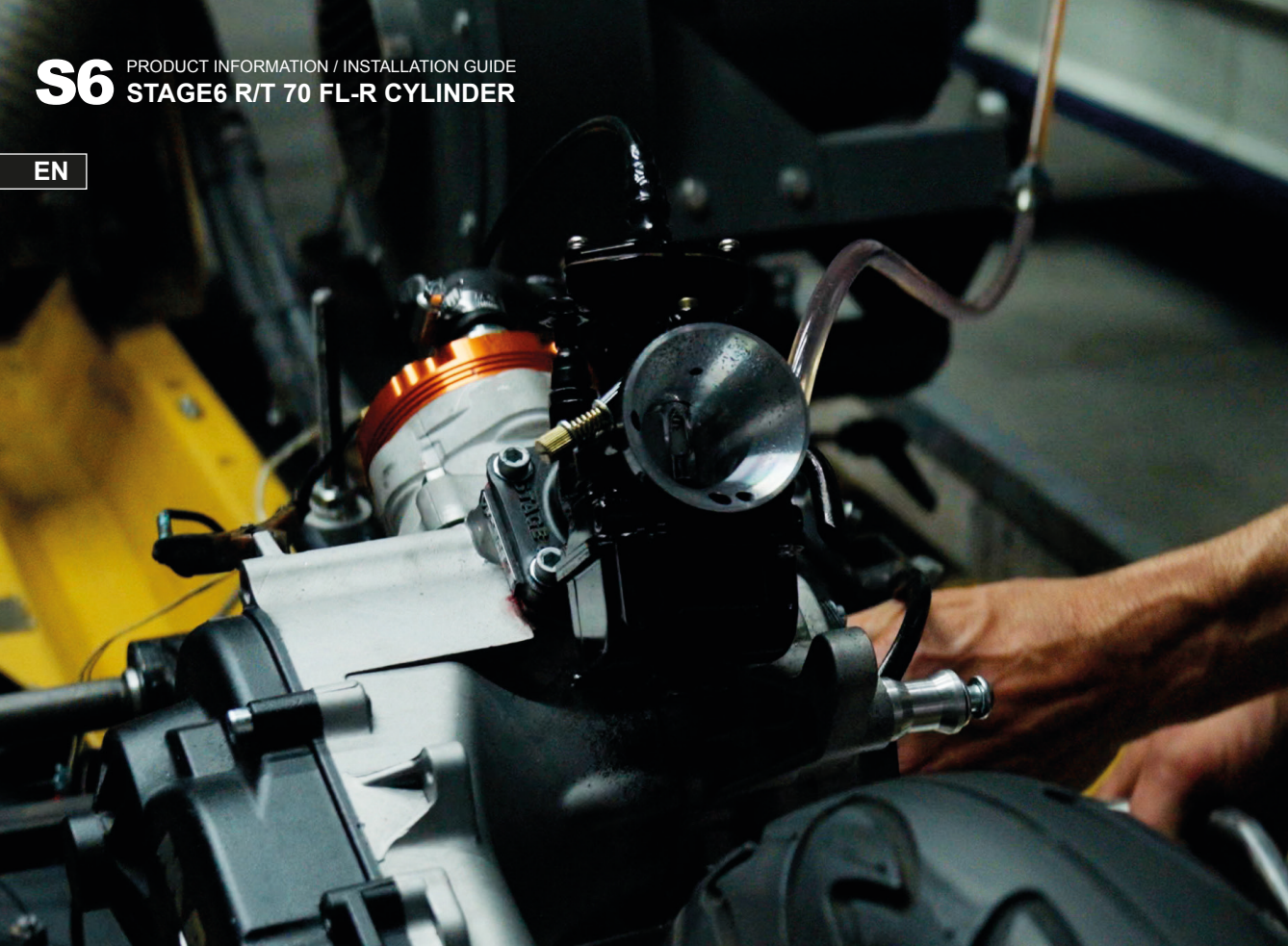
The water jacket is mounted with four M6x30 mm hex socket screws. Place the enclosed copper washer under the screw that serves as a vent screw. You can recognize it by the inscription „Air“ on the water jacket.

If squish clearance is outside the target value, repeat step 3.2 and adjust the thickness of the gasket to get the desired value.

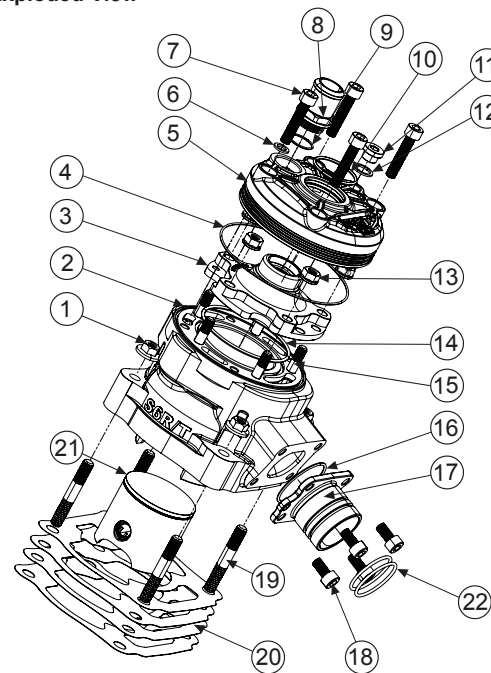
4. Tolerances

To ensure consistent quality standards, all cylinders are subject to several quality controls in different production phases. As it is not possible to achieve tolerance-free manufacturing due to production conditions, we offer optionally available combustion chamber inserts with different depths. Thus, you can adjust and fine-tune the cylinder based on the respective basic layout of the cylinder you got.



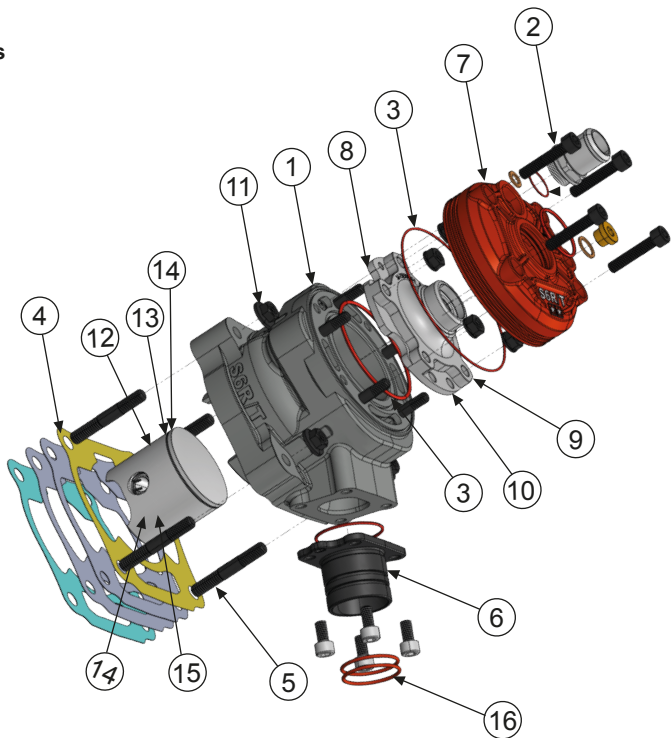


5. Exploded View



Article no.	Description
1	M7 Flanged Nut
2	70RT FL Cylinder
3	Combustion chamber
4	O-Ring 85,6 x 1,2 FKM
5	Cylinder Head
6	Copper Washer 6,2x1x9,8
7	Iso 4762 M6x30
8	Hose Joint Water Pipe
9	O-Ring 15 x 1 FKM
10	O-Ring 26,5 x 1,78 FKM
11	Water Plug
12	Plug Copper Washer 9,9x1x13
13	M6 Flanged Nut
14	O-Ring 56,78 x 1,9 FKM
15	M6x27 Stud Bolt
16	O-Ring 34x1,5 FKM
17	Exhaust Pipe
18	ISO 4762 M6x12
19	M7x47 Stud Bolt
20	Base Gasket Kit (0.05-0.1-0.15-0.3mm)
21	Piston Kit 47,6mm
22	O-Ring 29,87x1,78 FKM

6. Spare Parts



Part (s. figure)	Name	Article Number
1	Cylinder Body	S6-7516615ET02
2	Main Screw Kit	S6-7516615ET03
3	O-Ring Kit with Copper Washers	S6-7516615ET04
4	Base Gasket Kit	S6-7516615ET05
5	Cylinder Studs M7x47	S6-7516615ET06
6	Exhaust Flange	S6-7516615ET07
7	Cylinder Head Cover	S6-7516615ET08
8	Combustion Chamber 2.3 mm	S6-75ET02/03
9	Combustion Chamber 2.5 mm	S6-75ET02/05
10	Combustion Chamber 2.7 mm	S6-75ET02/07
11	Hose Joint Pipe	S6-75ET13
12	Kit pistoni 47,6 Sel (A)	S6-75KO02.A
13	Kit pistoni 47,6 Sel (B)	S6-75KO02.B
14	Kit pistoni 47,6 Sel (C)	S6-75KO02.C
15	Kit pistoni 47,6 Sel (D)	S6-75KO02.D
16	Piston Ring	S6-75KR01

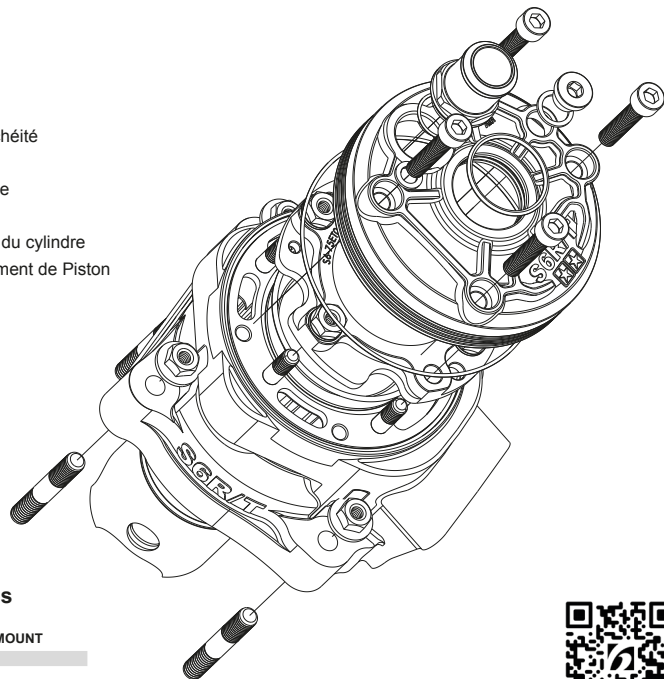


Table des matières

- 1 Introduction
- 2 Conditions de montage
 - 2.1 Vilebrequin
 - 2.2 Surfaces d'étanchéité
 - 2.3 Côtes d'alésage
 - 2.4 Carburant et huile
- 3 Montage du cylindre
 - 3.1 Joints d'embase du cylindre
 - 3.2 Usinage du Segment de Piston
 - 3.3 Cylindre
 - 3.4 Culasse à plot
- 4 Tolérances
- 5 Dessin éclaté
- 6 Pièces détachées

Spécificités techniques

Carter moteur	FLANGE MOUNT
Cylindrée	70 ccm
Alésage	47,6 mm
Course	39,3 mm
Longueur de bielle	90 mm
Refroidissement	liquid
Taux de Compression	1:15
Puissance	29hp @ 14.500rpm



Digital Download

stage6-racing.com/instructions/S6-7516620



1. Introduction

Nous vous remercions d'avoir acheté notre nouveau cylindre Stage6-R / T-70-FL-R et de la confiance que vous accordez à notre entreprise ainsi qu'à nos produits. Après des mois de développement et de nombreux tests, nous sommes fiers de présenter un autre cylindre haut de gamme avec la qualité et les performances pour lesquelles Stage6 est reconnu. Veuillez lire attentivement les instructions de montage avant d'installer le cylindre.

Ceci est un guide qu'il faut suivre étape par étape pour le montage de votre nouveau cylindre.

2. Conditions de montage

Pour installer correctement le cylindre et éviter d'éventuelles erreurs, il est nécessaire de respecter les consignes énumérées ci dessous. Le non-respect de ces consignes peut entraîner de graves dysfonctionnements ou des défauts dans le cylindre, le carter moteur et / ou le véhicule!

2.1 Vilebrequin

En raison de sa conception, le cylindre ne peut être utilisé qu'avec un vilebrequin de course conçu pour le type de moteur utilisé, avec une course de 39,3 mm et une bielle de longueur 90 mm. Nous recommandons l'utilisation de notre vilebrequin Stage6 R/T 70, dont l'équilibrage a été développé pour ce cylindre.

2.2 Surfaces d'étanchéité

Les plans de joint du carter moteur doivent être en parfait état. Le fonctionnement correct exclut toute utilisation de plan de joint endommagés ou irréguliers. Sinon vous risquez d'endommager le cylindre, et

l'ensemble du moteur. Si le carter-moteur venait à être endommagé, il convient de le remplacer ou de le faire réviser par un atelier spécialisé.

2.3 Côtes d'alésage

En fonction du carter moteur utilisé sur votre véhicule, le carter doit être légèrement fraisé. Les dimensions de l'alésage sont de 61,0 +0,20 mm de diamètre et 18 mm de profondeur. Les côtes d'usinages nécessaires pour le passage du vilebrequin se trouvent dans la notice de montage du vilebrequin utilisé.

2.4 Carburant et huile

En raison de l'augmentation de la compression et pour obtenir des performances maximales, il est nécessaire d'utiliser un carburant avec un indice d'octane de 100 (RON) ou plus. Les carburants de faible qualité et à faible indice d'octane peuvent endommager le cylindre et sa durée de vie sera considérablement réduite. N'utilisez que des huiles moteur à deux temps 100% synthétiques de haute qualité, nous recommandons l'utilisation de notre huile 100% synthèse Stage6-R/T-MK2. Veuillez utiliser le rapport de mélange recommandé de 1:33 pour votre mélange et ne pas aller plus bas.

3. Montage du cylindre

3.1 Joints d'embase du cylindre

Les surfaces d'étanchéité doivent être propres et exemptes de tout résidu. La valeur du squish doit être de 0,5 mm (+/- 0,03 mm) au point le plus étroit. Cette valeur peut être ajustée en utilisant différents joints de base de cylindre. Vous pouvez utiliser plusieurs joints, mais nous vous recommandons fortement d'utiliser un seul joint. Le squish doit toujours être vérifié en deux points opposés alignés avec de l'axe de piston.

3.2 Usinage du Segment de Piston

Si le jeu du segment de piston est inférieur à 0,15 mm, il est nécessaire de lisser légèrement les deux extrémités du segment à l'aide d'une pierre abrasive ou d'un outil diamanté.

L'usinage doit être effectué de la surface extérieure vers la surface intérieure afin d'éviter d'écailler le revêtement externe du segment.

3.3 Cylindre

Avant le montage, vérifiez qu'il n'y ait pas de résidus de fabrication dans le cylindre (copeaux, poussières métalliques, etc.) et nettoyez-le si nécessaire. Ensuite, mettez de l'huile 2 temps sur les parois internes

du cylindre. Poussez ensuite avec précaution le cylindre sur le piston jusqu'à ce qu'il repose sur la surface d'étanchéité du carter du moteur. Une fois le cylindre correctement installé, serrez les écrous M7 en croix avec un couple de 13 Nm.

3.4 Culasse

Une fois le cylindre monté, installez le plot culasse à l'aide des cinq boulons filetés M6 fournis avec le kit. Assurez-vous que les boulons filetés soient montés dans la bonne position (voir fig. 1) et ne les insérez pas dans les trous filetés de la chambre d'eau. Insérez le joint torique Viton® (d = 56,6 mm) dans la gorge intérieure du cylindre, puis serrez la culasse en croix avec les écrous M6 (11 Nm).

Insérez le joint de couvre culasse dans la gorge et fixez-le avec de la graisse ou du produit d'étanchéité si nécessaire. Insérez le joint torique autour du puits de bougie. Installez la sortie d'eau de sorte que le raccordement d'eau soit en face de l'orifice d'échappement.

Le couvre culasse est monté avec quatre vis à six pans creux M6x30 mm. Placez la rondelle en cuivre fournie sous la vis qui sert de vis de purge. Vous pouvez le reconnaître à l'inscription „Air” sur le couvre culasse.

Si la valeur du squish est en dehors de 0.65mm, répétez l'étape 3.2 et ajustez l'épaisseur du joint pour obtenir la valeur souhaitée.

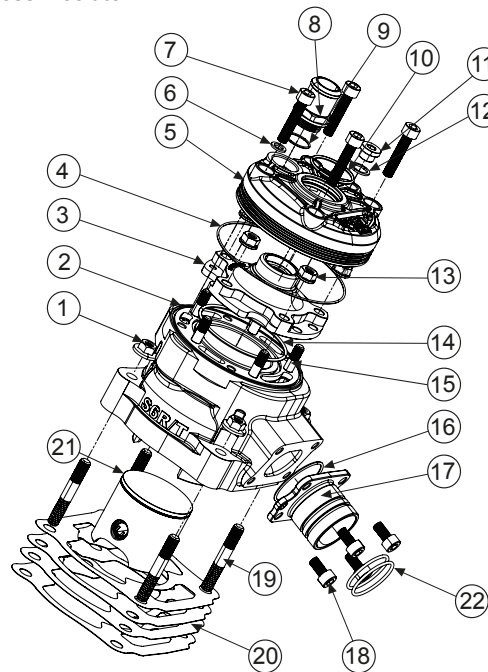
4. Tolérances

Pour garantir des normes de qualité cohérentes, tous les cylindres sont soumis à plusieurs contrôles de qualité dans différentes phases de production. Comme il n'est pas possible de réaliser une fabrication sans tolérance en raison des conditions de production, nous proposons divers plots de culasses disponibles en option avec différentes profondeurs. Ainsi, vous pouvez ajuster et affiner vos diagrammes et votre squish en fonction de la disposition de base respective du cylindre que vous avez reçu.



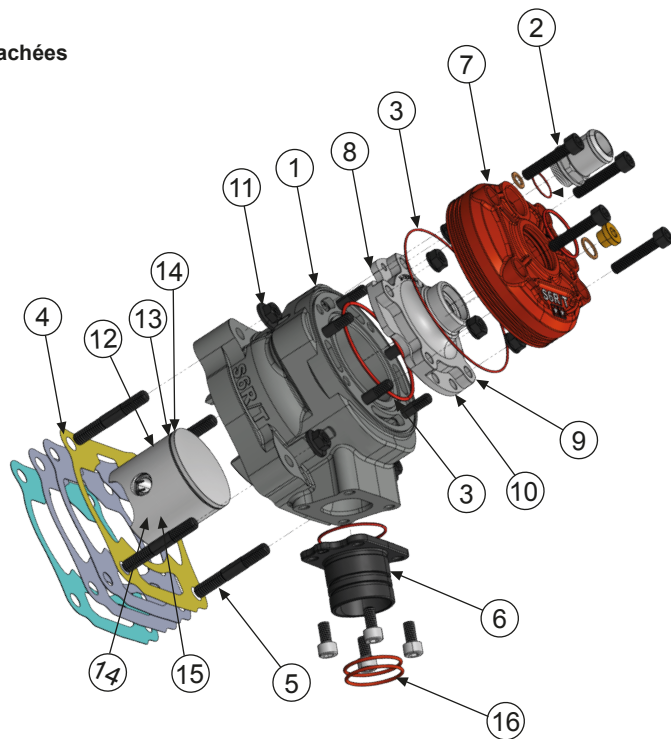


5. Dessin éclaté



Pièce (voir plan)	Référence
1	Écrou à embase M7
2	Cylindre FL 70RT
3	Chambre de combustion
4	Joint torique 85,6 x 1,2 FKM
5	Culasse
6	Rondelle en cuivre 6,2x1x9,8
7	Vis à tête cylindrique M6x30 ISO 4762
8	Raccord de tuyau d'eau
9	Joint torique 15 x 1 FKM
10	Joint torique 26,5 x 1,78 FKM
11	Bouchon d'eau
12	Rondelle en cuivre 9,9 x 1 x 13
13	Écrou à bride M6
14	Joint torique 56,78 x 1,9 FKM
15	Goujon M6x27
16	Joint torique 34x1,5 FKM
17	Bride d'échappement
18	Vis à tête cylindrique M6x12 ISO 4762
19	Goujon M7x47
20	Kit de joints de base
21	Kit piston 47,6 mm
22	Joint torique 29,87 x 1,78 FKM

6. Pièces détachées



Pièce (voir plan)	Désignation	Référence
1	Corps de cylindre	S6-7516615ET02
2	Kit visserie principale	S6-7516615ET03
3	Kit de joints toriques avec rondelles en cuivre	S6-7516615ET04
4	Kit joint de base	S6-7516615ET05
5	Goujons de cylindre M7×47	S6-7516615ET06
6	Bride d'échappement	S6-7516615ET07
7	Couvercle de culasse	S6-7516615ET08
8	Camera di combustione 2,3 mm	S6-75ET02/03
9	Camera di combustione 2,5 mm	S6-75ET02/05
10	Camera di combustione 2,7 mm	S6-75ET02/07
11	Raccord de tuyau	S6-75ET13
12	Kit pistone 47,6 – Sel. A	S6-75KO02.A
13	Kit pistone 47,6 – Sel. B	S6-75KO02.B
14	Kit pistone 47,6 – Sel. C	S6-75KO02.C
15	Kit pistone 47,6 – Sel. D	S6-75KO02.D
16	Segment de piston	S6-75KR01

Version: 01.01.2026





Contenuto

1 Introduzione

2 Montaggio / Premesse

- 2.1 Albero motore
- 2.2 Piani
- 2.3 Barenatura
- 2.4 Carburante & Olio

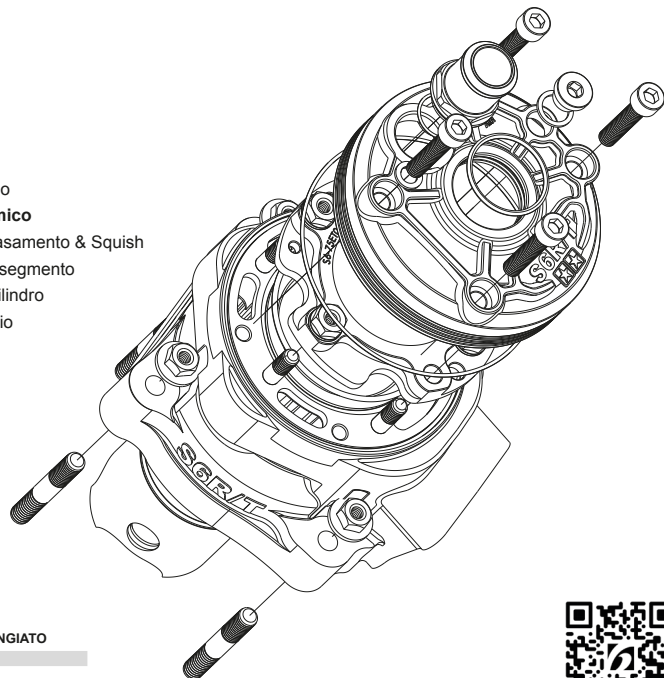
3 Montaggio Gruppo Termico

- 3.1 Guarnizioni di Basamento & Squish
- 3.2 Lavorazione del segmento
- 3.3 Montaggio del Cilindro
- 3.4 Testa & Coperchio

4 Controllo Qualità

5 Disegno esploso

6 Ricambi



Specifiche Tecniche

Carter Motore	TIPO FLANGIATO
Cilindrata	70 ccm
Alesaggio	47,6 mm
Corsa	39,3 mm
Interasse Biella	90 mm
Raffreddamento	Acqua
Compressione	1:15
Power	29hp @ 14.500rpm

Digital Download

stage6-racing.com/instructions/S6-7516620



1. Introduzione

Vorremmo innanzitutto ringraziarvi per la preferenza e fiducia accordatoci nell'acquisto del nuovo gruppo termico Stage6-R/T-70-FL-R. All'esito di un intenso periodo di sviluppo e test, siamo orgogliosi di potervi offrire un gruppo termico in grado di segnare nuovi standard prestazionali, in abbinamento all'ormai consolidata qualità e affidabilità Stage6. Vi chiediamo di leggere attentamente le istruzioni di montaggio prima di procedere al montaggio del gruppo termico.

Di seguito vi guideremo passo dopo passo, attraverso il processo di montaggio.

2. Montaggio / Premesse

Al fine di consentire un corretto montaggio è indispensabile rispettare le premesse elencate. Dal mancato rispetto di queste premesse possono derivare malfunzionamenti e danni gravi al motore, in particolare al gruppo termico, carter motore e/o al veicolo.

2.1 Albero motore

Il gruppo termico può essere montato solo in abbinamento ad un albero motore da competizione con corsa 39,3 mm e interasse biella 90 mm. Consigliamo l'uso del nostro albero motore Stage6 R/T 70.

2.2 Piani

I piani del carter motore devono essere in ottimo stato. Al fine di evitare malfunzionamenti, piani danneggiati vanno spianati. Carter motore danneggiati vanno sostituiti o rettificati rivolgendosi a officine autorizzate.

2.3 Barenatura

A seconda del carter motore impiegato, può essere necessario barenare l'imbocco cilindro sul carter motore. Il carter motore va barenato a 61,0 +0,20 mm per 18 mm di profondità. Le specifiche per l'eventuale barenatura nella zona di manovella vanno dedotte dalle istruzioni fornite insieme all'albero motore.

2.4 Carburante & Olio

A causa dell'elevato rapporto di compressione e per garantire le massime prestazioni, è necessario l'utilizzo di carburanti con un numero di ottani pari o superiore a 100. I carburanti di bassa qualità e quelli con un numero di ottani inferiore, possono causare danni al cilindro, in particolare attraverso fenomeni di detonazione.

È richiesto l'utilizzo di olio motore 100% sintetico. Raccomandiamo l'uso del nostro olio Stage6-R/T-MK2. Il rapporto di miscelazione consigliato è di 1:33.

3. Montaggio Gruppo Termico

3.1 Guarnizioni di Basamento

Tutti i piani devono essere puliti e privi di residui. Il valore di squish raccomandato è di ca. 0,5 mm (+/- 0,03 mm). Questo valore può essere regolato utilizzando le guarnizioni di basamento di diverso spessore fornite in dotazione. E' possibile utilizzare più guarnizioni contemporaneamente. Lo squish va rilevato sempre lungo l'asse dello spinotto pistone, sui 2 punti diametralmente opposti.

3.2 Lavorazione del segmento

Se il gioco della fascia elastica è inferiore a 0,15 mm, è necessario levigare leggermente le due estremità della fascia utilizzando una pietra abrasiva o un utensile diamantato.

La lavorazione deve essere eseguita dalla superficie esterna verso quella interna per evitare di scheggiare il rivestimento esterno della fascia elastica.

3.3 Montaggio del Cilindro

Prima di procedere al montaggio, è buona norma lavare il cilindro accuratamente con benzina per rimuovere eventuali residui generati in fase di produzione. Successivamente, coprire con uno strato d'olio 2-tempi la canna del cilindro. Inserire con cautela il pistone nel cilindro e mandare il cilindro in battuta contro il basamento del carter motore. Serrare quindi i dadi M7 in sequenza incrociata con una coppia di 13 Nm.

3.4 Testa & Coperchio

Dopo aver montato il cilindro e raggiunto lo squish desiderato (v. sezione guarnizioni di basamento), procedere al montaggio della testa. La testa va fissata utilizzando i cinque bulloni filettati M6 forniti in dotazione. Assicurarsi che i bulloni filettati siano montati nella posizione corretta (vedi fig. 1), facendo attenzione a non avvitarli nei filetti dedicati al coperchio testa. L'O-ring in Viton® (d = 56,6 mm) va inserito nella sede in prossimità della canna del cilindro. Serrare quindi la testa con sequenza a croce con l'ausilio dei dadi M6 (11 Nm).

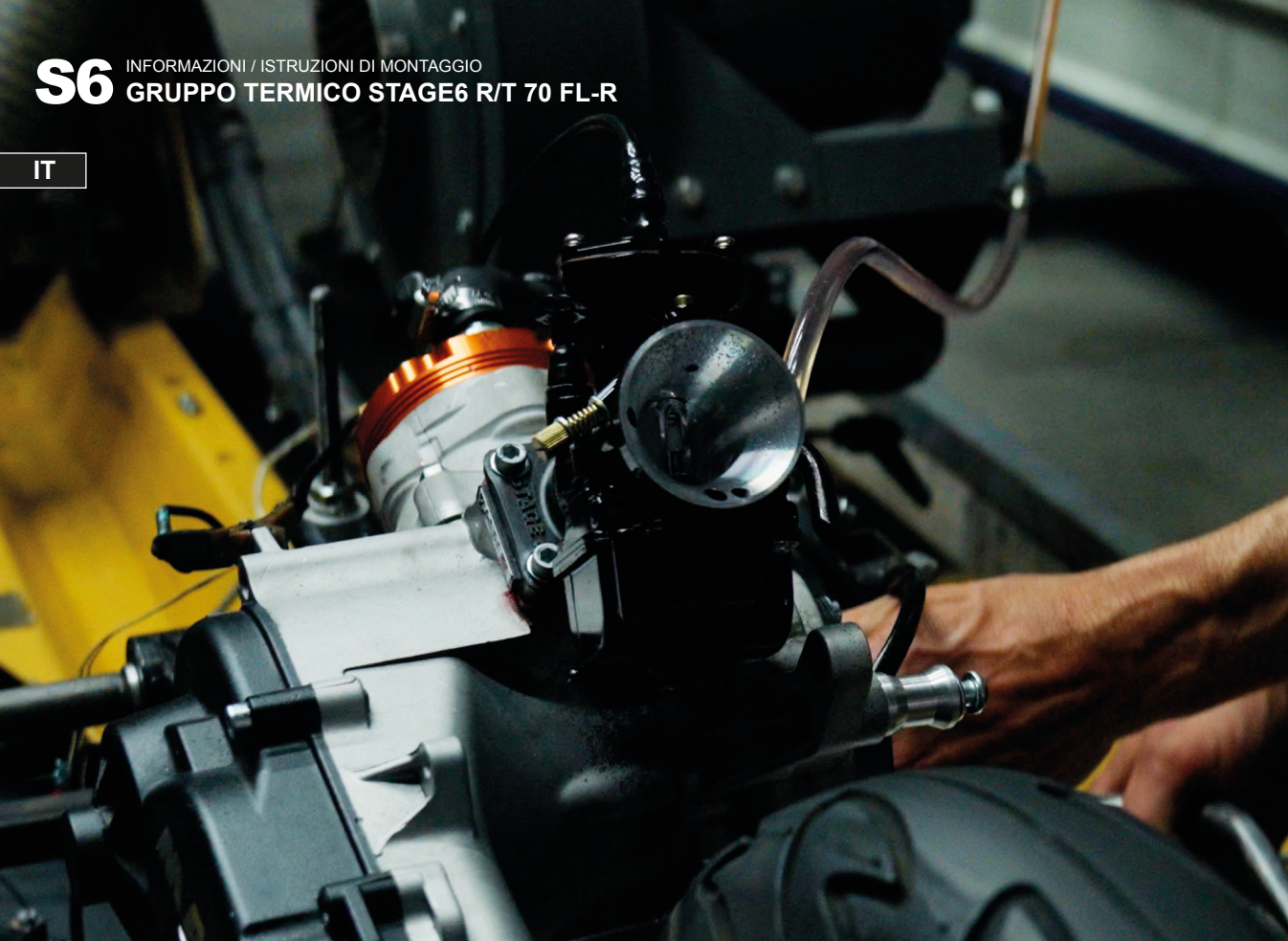
Inserire quindi l'O-ring nella sede esterna sul cilindro fissandolo con l'ausilio di grasso o pasta sigillante ove necessario. Inserire quindi l'O-ring dedicato alla zona candela nella sua sede prevista sul coperchio. Il coperchio va orientato in maniera che il raccordo dell'acqua sia posizionato in alto (zona alimentazione). Serrare il coperchio con le quattro

viti ad esagono M6x30 mm. La rondella in rame va montata sotto la vite che funge da vite di spurgo. Essa viene identificata tramite la scritta „Air“ sul coperchio.

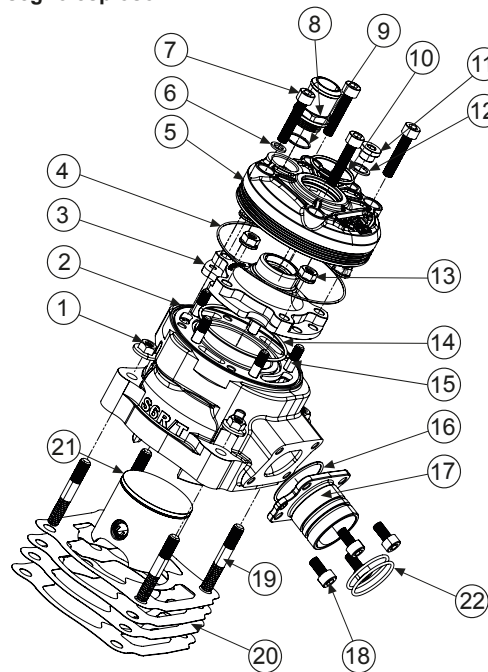
4. Controllo Qualità

Al fine di garantire uno standard di qualità costante, tutti i gruppi termici attraversano un rigoroso controllo qualità nelle varie fasi di lavorazione. Stage6 continua ad offrire, in via opzionale, teste con profondità d'incasso testa in diverse misure. Con l'ausilio di queste teste opzionali, è possibile modificare le fasature del cilindro in base alle proprie esigenze e all'impiego a cui è destinato il motore.



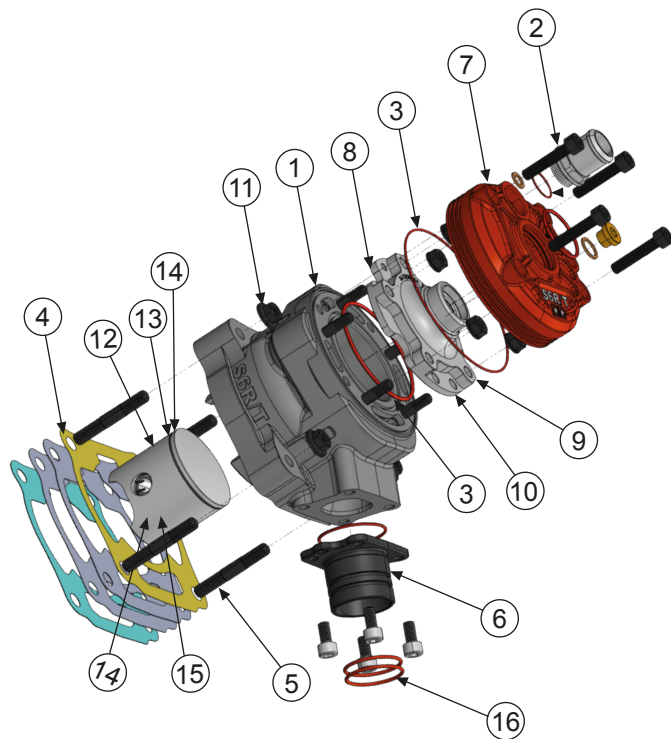


5. Disegno esploso



Componente	Descrizione
1	Dado a Flangia M7
2	Cilindro 70RT FL
3	Camera di combustione
4	O-ring 85,6 × 1,2 FKM
5	Testa del cilindro
6	Rondella in rame 6,2 × 1 × 9,8
7	Vite ISO 4762 M6×30
8	Raccordo tubo acqua
9	O-ring 15 × 1 FKM
10	O-ring 26,5 × 1,78 FKM
11	Tappo acqua
12	Rondella in rame 9,9 × 1 × 13
13	Dado flangiato M6
14	O-ring 56,78 × 1,9 FKM
15	Pernone / Prigioniero M6×27
16	O-ring 34 × 1,5 FKM
17	Flangia di scarico
18	Vite ISO 4762 M6×12
19	Pernone / Prigioniero M7×47
20	Kit guarnizioni base
21	Kit pistone 47,6 mm
22	O-ring 29,87 × 1,78 FKM

6. Ricambi



Componente (vedi disegno)	Descrizione	Cod. Articolo
1	Corpo cilindro	S6-7516615ET02
2	Kit viti principali	S6-7516615ET03
3	Kit O-ring con rondelle in rame	S6-7516615ET04
4	Kit guarnizioni base	S6-7516615ET05
5	Prigionieri cilindro M7×47	S6-7516615ET06
6	Flangia di scarico	S6-7516615ET07
7	Coperchio testa cilindro	S6-7516615ET08
8	Camera di combustione 2,3 mm	S6-75ET02/03
9	Camera di combustione 2,5 mm	S6-75ET02/05
10	Camera di combustione 2,7 mm	S6-75ET02/07
11	Raccordo tubo	S6-75ET13
12	Kit pistone 47,6 – Sel. A	S6-75KO02.A
13	Kit pistone 47,6 – Sel. B	S6-75KO02.B
14	Kit pistone 47,6 – Sel. C	S6-75KO02.C
15	Kit pistone 47,6 – Sel. D	S6-75KO02.D
16	Fascia elastica	S6-75KR01

Versione: 01.01.2026