

## Gruppi termici BASE 57,5 per Vespa 125 Et3/Pk/Pk XI/Ets

### Caratteristiche

Gruppo termico in leghe speciali antiusura ad alta resistenza meccanica.

Alesaggio 57,5mm, cilindrata 132 mm; rapporto di compressione 11,4:1.

Cilindro in ghisa a 7 travasi: 4 principali a doppio passaggio e 3 supplementari di convogliamento. Sistema di distribuzione brevettata CVF (Ciclo veloce dei Fluidi).

Pistone con struttura portante a traliccio, mantello a settori semicircolari con volta interna alettata. Testa a calotta parabolica con turbolenza asimmetrica, autopulente ed antidetonante.

Per un corretto montaggio della trasformazione affidarsi ad un'officina specializzata bene attrezzata in grado di rispettare scrupolosamente le seguenti istruzioni.

### Istruzioni per il montaggio

#### Smontaggio

Smontare il vecchio gruppo termico e pulire accuratamente il piano di appoggio sul carter, smussare con un raschietto gli spigoli delle luci del nuovo cilindro onde attenuare l'angolo di incidenza con pistone e segmento.

Lavare con benzina e soffiare con aria compressa tutti i componenti della trasformazione accertandosi in particolar modo che i condotti del nuovo cilindro sino perfettamente puliti da eventuali corpi estranei. Lubrificare, infine, con olio per motore la canna del cilindro, l'imbiellaggio e la gabbia a rulli (dopo averla accuratamente controllata ed eventualmente sostituita).

#### Pistone

Collocare il pistone con i fori di svuotamento rivolti verso i travasi supplementari, inserire lo spinotto con le mani e farlo avanzare, senza forzarlo, usando l'apposita attrezzatura.

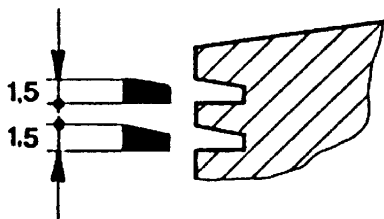
Montare i fermi spinotto accertandosi che siano bene inseriti nelle loro sedi.

#### Inserimento cilindro ed allineamento pistone

Montare la guarnizione di base ed imboccare il pistone, senza segmenti, nel cilindro accertandosi che quest'ultimo entri completamente e senza attrito, mantenendo un minimo di gioco, nella relativa sede carter; in caso contrario cercare le cause degli eventuali forzaggi e rimuoverle.

Fissare quindi il cilindro al basamento inserendo dei distanziali al posto della testa, e verificare, avvalendosi di uno spessore, che il pistone scorra ben allineato nella canna. Nel caso la parte superiore del pistone avesse la tendenza a rimanere appoggiata ad un lato del cilindro, sfilare quest'ultimo a raddrizzare la biella facendo leva inserendo un perno nel foro dello spinotto (ripetendo le varie operazioni fino ad ottenere il perfetto allineamento tra canna e pistone).

#### Segmenti



Sfilare il cilindro e montare i due segmenti semitrapezoidali seguendo le indicazioni dello schema di montaggio.

# PIAGGIO Vespa Et3/Pk/Ets



## Cilindro

Unire le estremità dei segmenti in corrispondenza dei grani sul pistone ed imboccare quest'ultimo nel cilindro facendolo scorrere, senza forzarlo, fino al basamento.

## Testa

Montare la testa, con relativa guarnizione, serrando i dadi in senso incrociato a 1,4 Kgm.

## IMPIANTI ALIMENTAZIONE SUL CARTER

### Smontaggio

Smontare il carburatore dal collettore aspirazione sfilare il bullone inferiore dell'ammortizzatore ed abbassare il motore; smontare infine il collettore aspirazione avendo cura di togliere le vecchie guarnizioni e ripulire i piani di appoggio da ogni residuo.

Chiudere, infine, la luce aspirazione sul cilindro montando l'apposito coperchio.

### Rimontaggio

Montare il nuovo collettore aspirazione sul carter ed i relativi accessori; posizionare quindi la cuffia convogliatrice e sollevare il motore fino ad infilare il bullone inferiore dell'ammortizzatore. Procedere, infine, al collegamento dei relativi accessori.

### Tarature carburatori - Rigidi al carter -

Rispettare in ogni caso le tarature riportate nel seguente schema:

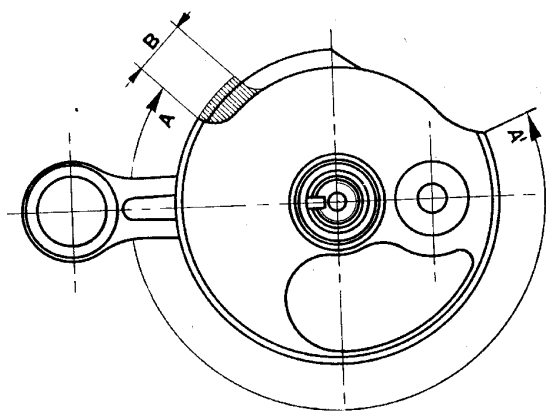
Carburatore	Getto max	Getto min.	Polveriz.	Spillo	Valv. Gas
SHB 20/20	90	40	-	-	03
PHBL 24	92	50	262 AQ	D29/2a	40

### Tarature carburatori - Elastici sul carter -

Rispettare in ogni caso le tarature riportate nel seguente schema:

Carburatore	Getto max	Getto min.	Polveriz.	Spillo	Valv. Gas
PHBL 25	100	50	264AQ	D29/2a	40

### Ulteriori modifiche



Per ottenere prestazioni di velocità superiori, adottando l'alimentazione sul carter, consigliamo il montaggio di un albero motore speciale (o originale modificato) che presenti le caratteristiche riportate nel seguente schema.

Nel caso venisse adottato l'albero motore originale asportare dalla spalla lato frizione la zona tratteggiata indicata in figura avendo cura di non danneggiare assolutamente la superficie esterna compresa tra i punti A ed A'.

Modello	ET3	PK 125	ETS 125
Quota B	21mm	14mm	fasi originali

Raccordare, infine, il profilo dei travasi sui carter con quello sul cilindro usando come riferimento la guarnizione di base.

## IMPIANTI ALIMENTAZIONE SUL CILINDRO

### Smontaggio

Smontare il carburatore dal collettore aspirazione, sfilare il bullone inferiore dell'ammortizzatore ed abbassare il motore; smontare quindi la cuffia convogliatrice ed il collettore aspirazione avendo cura di togliere le vecchie guarnizioni ripulendo il piano da ogni residuo. Prima di passare alla fase di montaggio del nuovo impianto, smontare i due prigionieri della luce aspirazione sul carter chiudendo quest'ultima mediante l'apposito coperchietto.

### Rimontaggio

Montare sul cilindro la doppia flangia in alluminio; inserire la valvola a lamelle e le relative guarnizioni nell'apposita sede (nel caso di impianti lamellari) e fissare il semicollare alla doppia flangia.

Posizionare quindi la cuffia convogliatrice e sollevare il motore fino ad infilare il bullone dell'ammortizzatore nel relativo attacco. Procedere, anche in questo caso, al collegamento del carburatore e dei relativi accessori.

### Tarature carburatori - Alimentazione cilindro con Lamella -

Rispettare in ogni caso le tarature riportate nel seguente schema:

Carburatore	Getto max	Getto min.	Polveriz.	Spillo	Valv. Gas
SHB 20/20	105	45	-	-	01
PHBL 25	107	50	264 AQ	D26/2a	30

### Tarature carburatori - Alimentazione cilindro senza Lamella -

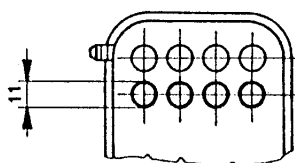
Rispettare in ogni caso le tarature riportate nel seguente schema:

Carburatore	Getto max	Getto min.	Polveriz.	Spillo	Valv. Gas
SHB 20/20	90	40	-	-	03
PHBL 25	100	55	264 AQ	D29/1a	40

### Cuffia protezione vano carburatore

Rimontare detta cuffia come in origine accertandosi che non abbia perso le sue caratteristiche di elasticità, calzandola con cura sia sul collettore aspirazione che sulla scocca.

### Filtro aria (Vespa PK)



Nel caso venisse adottato un carburatore tipo SHB (sulla versione PK) è indispensabile modificare il filtro aria d'origine praticandovi 4 fori d. 11 mm come indicato in figura.

### Frizione

Controllare che i dischi siano in perfette condizioni, in caso contrario sostituirli con una serie di dischi nuovi; inoltre la molla originale con la speciale Malossi rinforzata art. 29 3750.

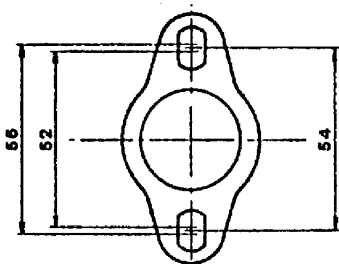
### Trasmissione primaria

Per ottenere un completo sfruttamento della potenza è indispensabile montare una primaria allungata (29-68 denti).

# PIAGGIO Vespa Et3/Pk/Ets



## Sistemi di scarico



I sistemi di scarico che consigliamo per queste trasformazioni sono i seguenti:

Vespa 125 Et3mod. ATROX art. 32 4763

Vespa 125 Pk/Etsmod. ATROX art. 32 5105 - mod. CONSTRICTOR art. 32 5109.

Potrà verificarsi la necessità di dover asolare i fori della flangia di scarico (come indicato nel seguente schema) in quanto la Piaggio stessa ha dotato nei suoi motori, interassi da 52mm e 56mm.

## Anticipo accensione

Angolo d'anticipo: 17° prima del P.M.S.

## Candela

Nippondenso W 24 FS-U: per impieghi normali. Per l'utilizzo estremo Nippondenso W 27 FS-U; o candele aventi gradi termici equivalenti.

## Carburante e lubrificante

Si consiglia di usare olio di sintesi Malossi 7.3 e in caso di impieghi gravosi olio 100% sintetico Malossi 7.1.

## Rodaggio

Per i primi 500 km non superare i 80 km/h ed evitare di percorrere lunghi tratti mantenendo il motore sotto sforzo. Dopo 1000 km il motore ha completato la prima fase di assestamento e, se rodato come da nostre indicazioni, potrà iniziare ad offrire le prestazioni ottimali.

## Manutenzione

Accertarsi che la cuffia di protezione del vano carburatore sia sempre in perfette condizioni e ben calzata sia sul collettore aspirazione che sulla scocca.

Ogni 1500 km disincrostare dai residui della combustione la testa, il cielo del pistone, la luce di scarico e la marmitta.

## Avvertenze generali

Non chiedere mai la massima prestazione fino al raggiungimento della temperatura ottimale d'esercizio.

Il getto massimo montato sul carburatore del kit ha un valore medio, aumentarlo, nella stagione fredda di 3-5 punti.

## Garanzia

I componenti del kit sono garantiti esenti da difetti di fabbricazione. Le parti ritenute difettose potranno esserci ritornate (in porto franco) solo dietro nostra autorizzazione.

La garanzia non copre il grippaggio del gruppo termico.

Decliniamo ogni responsabilità derivante dall'uso improprio dei nostri prodotti.

Ringraziandovi per la preferenza accordataci, cogliamo l'occasione per Augurarvi un buon divertimento.

**NB L'uso stradale implica la riomologazione del mezzo.**