



CILINDRO COMPLETO

TRASFORMAZIONE CVFII SYSTEM per PIAGGIO VESPA 125cc

La Malossi mette a disposizione dei suoi appassionati estimatori, possessori di scooter Vespa, una vasta gamma di componenti per potenziare il proprio veicolo; una trasformazione integrale di grande pregio dalle prestazioni eccezionali che può essere acquistata modularmente.

Componenti:

- 1 Gruppo termico **31 5102**
- 2 Impianto alimentazione lamellare con carburatore art. **16 10901 PHBH 30**
Impianto alimentazione ad aspirazione diretta con carburatore art. **16 10807 PHBH 30**
- 3 Rapporti allungati:
Coppia ingranaggi 23/64 denti art. **67 3730**
Coppia ingranaggi 24/64 denti art. **67 5235**

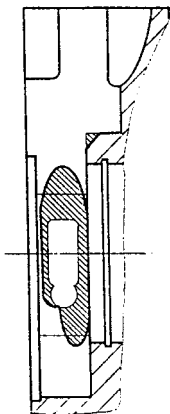
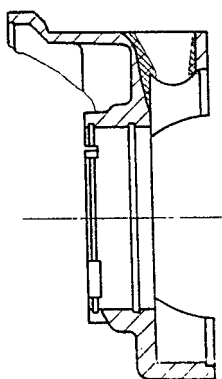
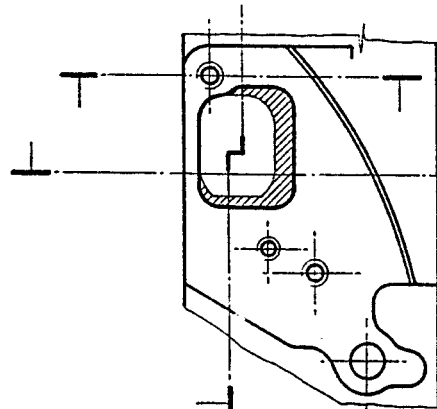
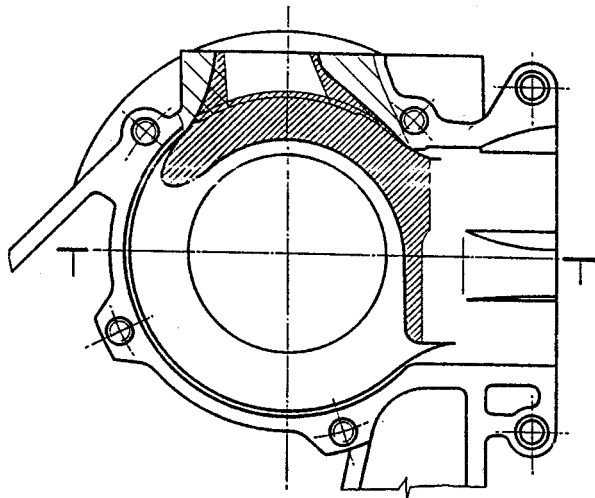
Tabella delle prestazioni ai vari livelli di applicazione

GRUPPO TERMICO 31 5102	
Potenza 15 Cv	Vel. Max. 105 Km/h

Imp. alimentazione 16 10901	e	Rapporti 67 3730
Potenza 20 Cv		Vel. max. 130 Km/h
Imp. alimentazione 16 10807	e	Rapporti 67 3730
Potenza 16 Cv		Vel. max. 115 Km/h

I rapporti art. **67 5235** sono calcolati per una sola persona a bordo e con trasformazione ritoccata.

Valutata la gamma dei componenti, se si decide di montare la trasformazione con l'impianto di alimentazione a valvola lamellare, per ottenere gli incrementi di potenza descritti, occorre smontare completamente il motore per sostituire i rapporti e operare sul carter motore le modifiche raffigurate qui di seguito.

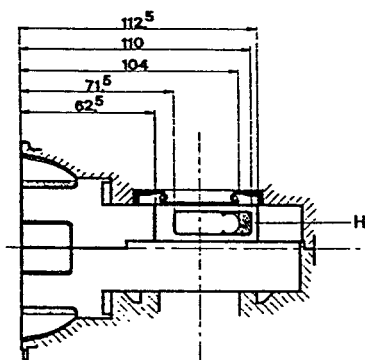


Tali modifiche hanno lo scopo di eliminare il controllo della distribuzione regolata dall'albero motore come predisposto dalla Casa costruttrice, poiché essa costituirebbe un ostacolo notevole dalla buona alimentazione della trasformazione con impianto lamellare.

La valvola a lamella in fibra di carbonio, contenuta nell'impianto di alimentazione, rappresenta un vero punto di forza della trasformazione;

rende il veicolo molto pronto e fluido nell'erogazione della potenza a partire dai regimi di rotazione più bassi, elimina rifiuti di carburante e facilita l'avviamento.

Se invece si preferisce mantenere l'impianto alimentazione originale o l'impianto art. 16 10807 PHBH 30 ad aspirazione controllata dall'albero motore, per ottimizzare le prestazioni del kit, si consiglia di modificare l'ingresso dell'aspirazione sul carter e l'albero motore originale come da schemi sotto presentati, in modo da ottenere un diagramma di 110° in apertura P.P.M.S. e 72° in chiusura D.P.M.S.



CARATTERISTICHE

- Gruppo termico, alesaggio 65mm; cilindrata 170cc; R.d.C. 1:11
- Cilindro in lega primaria di alluminio al silicio con sistema di distribuzione CVF a 5 travasi; canna con riporto di nichel e carburi di silicio
- Pistone sistema CVF II compatto e superleggero a profilo silenzioso con riporto autolubrificante
- Due segmenti in ghisa S10 cromata sezione semitrapezoidale

Per un corretto montaggio della trasformazione affidarsi ad un'officina specializzata, in grado di rispettare scrupolosamente le seguenti istruzioni prestando particolare attenzione ai punti 1-2-3-4-5-6-7-9-10-11-12-13

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

1 Smontaggio

Prima di intraprendere la fase di smontaggio lavare accuratamente il motore e la carrozzeria nel vano motore; smontare quindi il vecchio gruppo termico e pulire accuratamente il carter sul piano di appoggio del cilindro. Lavare con benzina e soffiare con aria compressa tutti i componenti della trasformazione accertandosi, in particolar modo, che i condotti del nuovo cilindro siano perfettamente puliti da eventuali corpi estranei.

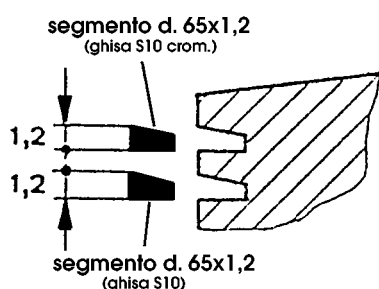
Lubrificare, infine, con olio per motore, la canna del cilindro, l'imbiellaggio e al gabbia rulli (dopo averla accuratamente controllata ed eventualmente sostituita.)

2 Pistone

Collocare il pistone con il foro di svuotamento travasi, rivolto verso l'alto; inserire lo spinotto con la mani e farlo avanzare, senza forzarlo, usando l'apposita attrezzatura. Montare i fermi spinotto accertandosi che siano bene inseriti nelle loro sedi.

3 Inserimento cilindro ed allineamento pistone

Montare la guranzione 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. Serrare i dadi di fissaggio del cilindro al basamento inserendo dei distanziali al posto della testa e verificare, avvalendosi di uno spessimetro, che il pistone scorra ben allineato nella canna. Nel caso in cui la parte superiore del pistone avesse la tendenza a rimanere appoggiata ad un alto del cilindro, sfilare quest'ultimo e raddrizzare la biella facendo leva con un perno inserito nel foro dello spinotto. Rimontare e verificare. Se il problema non è risolto ripetere le varie operazioni fino ad ottenere il perfetto allineamento tra pistone e canna.



4 Segmenti

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

5 Cilindro

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

6 Testa

Si consiglia di non modificare la testa originale onde evitare alterazioni del rapporto di compressione e dei risultati delle prestazioni indicate; togliere leggermente l'angolo formato dal piano di appoggio con lo squis usando tela smeriglia o usando un raschietto.

7 Impianto alimentazione originale

Se si mantiene l'impianto originale lo si deve aggiornare secondo le ultime tarature Piaggio e sostituire il getto max con uno \varnothing 120 contenuto nel kit.

8 Frizione

Controllare che i dischi siano in perfette condizioni, altrimenti sostituirli con una serie di dischi

nuovi.

9 Accensione

Angolo d'anticipo: mantenere quello originale (compreso fra i 14-16° prima del P.M.S.).
Attenzione se si aumento il rapporto di compressione della trasformazione; ridurre l'angolo di anticipo sensibilmente.

10 Candela

Nippondenso W24ES-U o W27 ES-U per impieghi gravosi (o gradi termici equivalenti).

11 Carburante e lubrificazione

Versioni con miscelatore e carburatore originale: accertarsi che la pompa di lubrificazione sparata sia in perfette condizioni.

Versioni senza miscelatore o con carburatore PHBH 30: impiegare una miscela addizionata con un 3% di olio.

12 Rodaggio

Per i primi 500 km non superare i 70 km/h ed evitare percorsi in salita. Tra i 500 ed i 1000 km evitare di percorrere lunghi tratti antenendo 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.

13 Manutenzione

Ogni 3000 Km controllare l'usura delle fascie elastiche; servendosi di uno spessimetro. Quando lo spazio fra le giunzioni dei segmenti supera il valore di 8/10 di mm. sostituirli per evitare di danneggiare irrimediabilmente il gruppo termico. Inoltre disincrostare dai residui della combustione la testa; il cielo del pistone; la luce di scarico e la marmitta.

14 Avvertenze generali

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

I getti massimi montati sugli impianti di alimentazione Malossi hanno un valore medio; per temperature inferiori ai 5 °C aumentarlo di 5-8 punti per temperature superiori ai 30 °C e quote superiori ai 1200m s.l.m. ridurlo di 3-8 punti.

15 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 scritta.

La garanzia non copre il grippaggio del gruppo termico. Decliniamo ogni responsabilità derivante dall'uso proprio ed improprio di questi prodotti, in quanto progettati e costruiti per la competizione; l'uso che ne deriva non può essere che al livello di esasperazione massima e destinato a produrre prima o poi problemi, come tutti i migliori motori che corrono negli autodromi. ringraziandovi per la preferenza accordataci, cogliamo l'occasione per augurarVi un Buon Divertimento.

L'uso stradale implica la riomologazione del mezzo.