

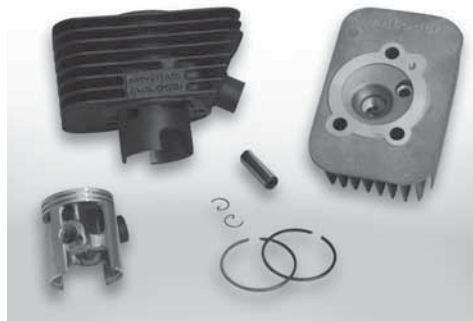


malossi.com

GRUPPI TERMICI IN GHISA

Istruzioni di Montaggio

Ciclomotori PIAGGIO 50	GRUPPI TERMICI in GHISA			
	$\varnothing 43$	$\varnothing 43$	$\varnothing 46,5$	$\varnothing 46,5$
	sp. $\varnothing 10$	sp. $\varnothing 12$	sp. $\varnothing 10$	sp. $\varnothing 12$
BOSS	31 5490	31 5491	31 6158	31 6159
BRAVO	31 5490	31 5491	31 6158	31 6159
CIAO	31 5116	31 5117	31 6156	31 6157
CIAO PX	31 5116	31 5117	31 6156	31 6157
GRILLO	31 5490	31 5491	31 6158	31 6159
SI	31 5490	31 5491	31 6158	31 6159
SUPERBRAVO	31 5490	31 5491	31 6158	31 6159



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

*N.B. E' INDISPENSABILE, PER AVERE PRESTAZIONI OTTIMALI,
CHE IL MEZZO SIA IN PERFETTE CONDIZIONI.*

- Smontare il motore dal telaio e lavarlo con benzina, smontare quindi il vecchio gruppo termico.
- Pulire accuratamente il pianto carter appoggio del cilindro, togliere ogni residuo di guarnizione e smussare con un raschietto gli spigoli delle luci per attenuare l'angolo d'incidenza con pistone e segmento.
- Accertarsi, inoltre, che i condotti siano perfettamente puliti da eventuali residui di lavorazione. Lavare, quindi con benzina e soffiare con aria compressa tutti i componenti della trasformazione.
- Lubrificare, infine, con olio per motore la canna del cilindro, l'imballaggio e la gabbia a rulli (dopo averla accuratamente controllata ed eventualmente sostituita).

CARTER MALOSSI

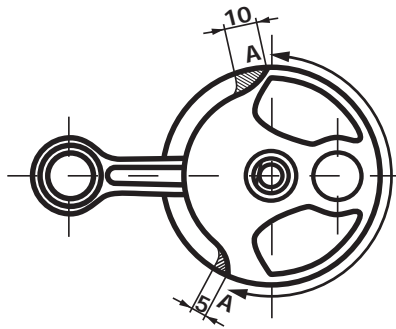
- Qualora il gruppo termico sia montato sui carter lamellari attenersi alle istruzioni di montaggio allegate ai carter.

CARTER D'ORIGINE

- Per ottenere prestazioni di velocità superiori smontare completamente il motore e compiere le seguenti operazioni:

ALBERO MOTORE

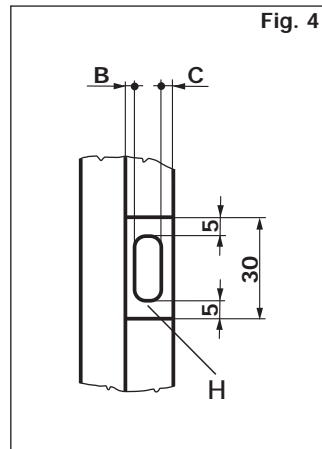
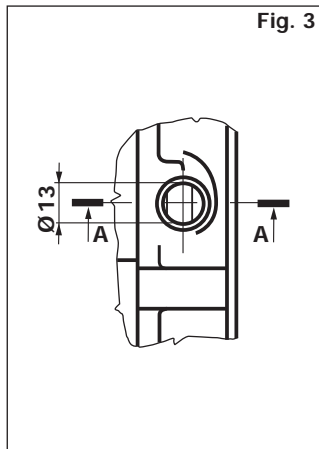
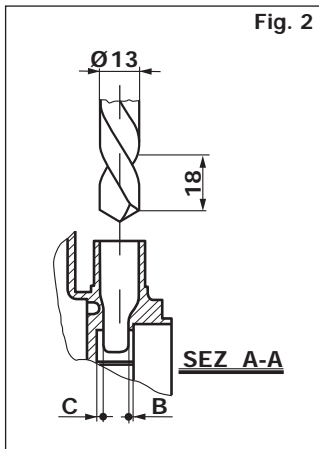
- Asportare dalla spalla, lato volano, le zone tratteggiate indicate in (Fig. 1). Eseguire il lavoro con una fresa avendo cura, a lavoro ultimato, di raccordare gli spigoli con una lima fina. Nell'eseguire queste operazioni prestare attenzione a non danneggiare assolutamente la superficie esterna compresa tra i punti A ed A'.

Fig. 1

* Tutte le quote indicate nelle figure sono espresse in mm*

CARTER MOTORE ORIGINALE

- Allargare il condotto aspirazione con una punta elicoidale diam. 13 mm per una profondità di 18 mm (Fig. 2).
- Allargare l'apertura del condotto aspirazione all'interno del carter avendo cura di non variare la quota B (Fig. 3).
- Raccordare, infine, il condotto d'aspirazione e l'apertura rettangolare del carter.
- La superficie "H" non dovrà presentare nessuna scalfittura poiché anche un minimo trafileggi tra volano e carter pregiudicherebbero il funzionamento del motore (Fig. 4).
- A lavorazioni ultimate, pulire accuratamente tutti i componenti del motore, controllare i cuscinetti di banco e sostituire gli anelli di tenuta. Chiudere, infine il carter motore sostituendo le relative guarnizioni.



BARENATURA CARTER MOTORE ORIGINALE attrezzo Malossi art. 60 6361 (Fig. 5)

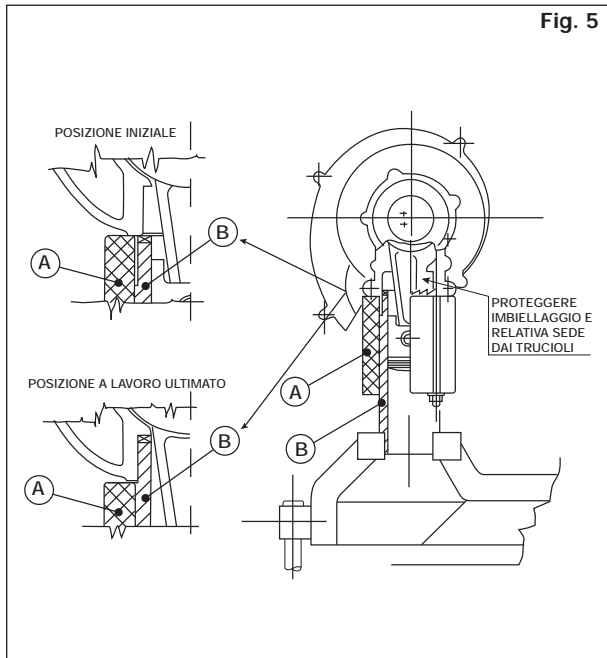
Operazione necessaria solo nel caso che si voglia montare un gruppo termico con alesaggio 46.5 su un carter originale.

- Smontare il vecchio gruppo termico e pulire accuratamente il carter motore sulla base di appoggio del cilindro. Inserire la guida dell'alesatore (part. A) nei prigionieri e bloccarla utilizzando i dadi forniti in dotazione, avendo cura di posizionarli in modo da non ostacolare lo scorrimento dell'alesatore.
- Introdurre completamente l'alesatore, (part. B) nella relativa guida senza farlo urtare contro la biella; mantenere i due particolari inseriti e bloccare in una morsa le due sfaccettature presenti sull'alesatore in modo che i carter motore siano rivolti verso l'alto.
- Iniziare quindi la fase di barenatura ruotando il motore in senso orario, esercitando una leggera pressione verso il basso, fino ad ottenere una barenatura con profondità di 30 mm.

BARENATURA CARTER MOTORE ORIGINALE con macchina utensile

- Barenare i carter con un barenò di 50,2 +0,0/0,1 mm per una profondità di 30 mm.

Fig. 5



PISTONE

- Inserire la gabbia a rulli ben lubrificata nel piede di biella e collocare su quest'ultima il pistone con l'apertura del mantello rivolta verso i travasi posteriori; inserire nel pistone lo spinotto con le mani e farlo avanzare attraverso la gabbia a rulli senza forzarlo, usando l'apposita attrezzatura.
- Montare i fermi spinotto accertandosi che siano bene inseriti e bloccati nelle loro sedi.

INSERIMENTO CILINDRO ED ALLINEAMENTO PISTONE

- Montare la guarnizione di base ed imboccare il pistone senza segmento del cilindro, farlo avanzare fino al basamento, accertarsi che entri completamente e senza attrito e che mantenga 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 con i relativi dadi, inserendo dei distanziali al posto della testa.
- Fare compiere manualmente qualche giro al motore ed osservare che il pistone scorra ben allineato nel cilindro.
- Controllare con uno spessimetro sull'asse spinotto se vi è differenza di luce tra canna e pistone sui due lati contrapposti.
- Nel caso che la parte superiore del pistone avesse la tendenza a rimanere appoggiata sempre ad un lato del cilindro, sfilare quest'ultimo, ricontrollare i carter motore sulla base d'appoggio del cilindro che non vi siano ammaccature o residui di guarnizioni, oppure che non siano male accoppiati, cioè messi in modo da formare un gradino il quale non consentirebbe una buona perpendicolarità al cilindro.
- Se tutto risultasse perfetto, significherebbe che la biella è piegata ed in questo caso, se non si vuole sostituirla, consigliamo di inserire un perno nel foro dello spinotto e fare leva leggermente per raddrizzare la biella.
- Rimontare, verificare e se necessario ripetere le operazioni citate precedentemente fino ad ottenere il perfetto allineamento tra canna e pistone.
- Sfilare nuovamente il cilindro e procedere alle successive operazioni.

CILINDRO E SEGMENTI

Montare i segmenti nelle relative sedi; unire le estremità in corrispondenza dei fermi sul pistone ed imboccare quest'ultimo nel cilindro facendolo scorrere, senza forzarlo, fino al basamento.

TESTA

- Per avere un buon rendimento del motore è fondamentale avere una perfetta tenuta della compressione, perciò spuntigliare la valvola di decompressione prima di montarla nella testa, utilizzando pasta di carborundum.
- La spuntigliatura va fatta nella sede valvola della testa stessa.
- Controllare quindi la tenuta versando benzina nella camera di scoppio e soffiare con aria compressa a bassa pressione attraverso il foro di deflusso.
- Verificare che la molla di richiamo sia efficiente. Lavare e asciugare con aria compressa poi rimontare tutto ben lubrificato.
- Controllare che il piano d'appoggio della stessa sia perfettamente pulito e non abbia ammaccature.
- Montare la testa con relative guarnizioni. Serrare i dadi in senso incrociato a 1.2 kgm.

N.B. *Esistono teste MALOSSI con CAMERA DI SCOPPIO CENTRALE EMISFERICA. Tali teste, che ottimizzano la combustione, sono fornite complete di valvole di decompressione e di relative molle di richiamo.*

ACCENSIONE

Modello a puntine: controllare che i contatti siano perfetti altrimenti sostituirli, registrarne l'apertura a 0,45 mm.

Modello ad accensione elettronica: l'anticipo da rispettare scrupolosamente è quell'originale, dato dalla casa costruttrice.

CARBURANTE

Usare benzina senza piombo 95 ottani oppure V-power o carburanti simili.

OLIO

Utilizzare il lubrificante raccomandato dalla casa costruttrice del veicolo.

RODAGGIO E MANUTENZIONE

Per il rodaggio e la manutenzione attenersi scrupolosamente al manuale Uso e manutenzione del veicolo"

AVVERTENZE GENERALI

Ogni qualvolta venga smontato il gruppo termico sostituire la guarnizione di testa e base cilindro con una nuova serie, onde garantire una perfetta tenuta.

Non chiedere mai la massima prestazione al motore prima del raggiungimento della temperatura ottimale d'esercizio.

Speriamo che lei abbia trovato sufficientemente esauritive le indicazioni che precedono. Nel caso in cui qualche punto le risultasse poco chiaro, potrà interpellarci per iscritto compilando l'apposito modulo inserito nella sezione "contatti" del ns. sito Internet (www.malossi.com).

Ringraziamo fin d'ora per le osservazioni e suggerimenti che vorrà eventualmente farci pervenire. La Malossi si commiata e coglie l'occasione per complimentarsi ulteriormente con Lei ed augurarle un Buon Divertimento. In BOCCA al LUPO e ... alla prossima.

Le descrizioni riportate nella presente pubblicazione, si intendono non impegnative. Malossi si riserva il diritto di apportare modifiche, qualora lo ritenesse necessario, al fine di migliorare il prodotto, e non si assume nessuna responsabilità per eventuali errori tipografici e di stampa. La presente pubblicazione sostituisce ed annulla tutte le precedenti riferite agli aggiornamenti trattati.

GARANZIA

Consulta le condizioni relative alla garanzia sul nostro sito www.malossi.com.

Prodotti riservati esclusivamente alle competizioni nei luoghi ad esse destinate secondo le disposizioni delle competenti autorità sportive. Decliniamo ogni responsabilità per l'uso improprio.

DATI TECNICI

GRUPPO TERMICO	CILINDRO	RAFFREDDAMENTO	ALESAGGIO mm	CORSA mm	CILINDRATA mm	RAPP. DI COMPRESS.	MATERIALE	CANDELA	CANDELA
								SPORT	MHR
31 5116	31 4462	ARIA	43	43	62,4	1:13	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0
31 5490	31 4462	ARIA	43	43	62,4	1:13	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0
31 5117	31 4463	ARIA	43	43	62,4	1:13	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0
31 5491	31 4463	ARIA	43	43	62,4	1:13	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0
31 6157	31 6133	ARIA	46,5	43	73	1:12	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0
31 6159	31 6133	ARIA	46,5	43	73	1:12	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0
31 6156	31 6257	ARIA	46,5	43	73	1:12	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0
31 6158	31 6257	ARIA	46,5	43	73	1:12	GHISA	63 7407.I0	63 7407.L0