

MALOSSI

Grupos térmicos

Art. 31 7903 (Ø 47 mm)

- Correa: 43 mm
- Radio compresión: 12,5:1
- Segmentos: No. 2 sección rectangular 1,5 mm
- No. de transfers: 6
- Culata: hemisférica
- Bujía: central
- Pistón: aleacíon de aluminio 21%

Art.31 8691 (Ø 55 mm)

- Correa: 43 mm
- Radio compresión: 11,8:1
- Segmentos: No. 2 sección rectangular 1,5 mm
- No. de transfers: 6
- Culata: hemisférica
- Bujía: central
- Pistón: aleacíon de aluminio 21%

Art. 31 8694 (Ø 57,5 mm)

- Correa: 43 mm
- Radio compresión: 11,2:1
- Segmentos: No. 2 sección rectangular 1,5 mm
- No. de transfers: 6
- Culata: hemisférica
- Bujía: central
- Pistón: aleacíon de aluminio 21%

Instrucciones de montaje

Desmontaje

Desmontar el viejo grupo térmico y limpiar cuidadosamente el carter en la superficie de apoyo del cilindro, pulir con rascador las terminaciones de los transfers del nuevo cilindro para atenuar el ángulo de incidencia con el pistón y el segmento.

Lavar con gasolina y soplar con aire comprimido todos los componentes de la transformación comprobando, en particular, que todos los conductos estén perfectamente limpios, sin cuerpos ajenos. Finalmente, lubricar con aceite para motores: la camisa interior del cilindro, la articulación de las bielas y la jaula de rodillos (una vez controlada bien y, en su caso, sustituida).

Pistón

Colocar el pistón con los agujeros inferiores girados hacia el transfers suplementarios, colocar el bulón con las manos y hacerlo avanzar ,sin forzarlo, usando las herramientas adecuadas.

Montar los seguros del bulón asegurándose que están bien metidos dentro de su alojamiento.

Introducción cilindro y alineación del pistón

Montar la junta de base y embocar el pistón sin segmentos en el cilindro. Hacerlo avanzar hacia el basamento, comprobando que entre completamente y sin roces, manteniendo un mínimo de juego en el correspondiente asiento carter. En presencia de roces, buscar las causas de los posibles forzamientos y eliminarlas.

Luego fijar el cilindro a la base, introduciendo unos distanciadores en el lugar de la cabeza, controlando, mediante un calibre de espesor (galgas) que el pistón se deslice bien alineado en la camisa.

Si la parte superior del pistón tuviera la tendencia a quedarse apoyada siempre en un lado del cilindro, sacar el mismo, introducir un perno en el orificio del pasador y hacer palanca levemente para rectificar la biela (repitiendo las varias operaciones hasta obtener el perfecto alineamiento entre la camisa y el pistón).

Cilindro

Montar los segmentos en sus respectivas sedes ; juntar las puntas en correspondencia al seguro (fijación) sobre el pistón y embocar el cilindro, haciendo deslizar, sin forzarlo, hasta la base.

Culata

Montar la culata, con la junta correspondiente, apretando las tuercas en sentido cruzado a 1,4 Kgm.

Carburacion sobre el carter

Desmontaje

Desmontar el carburador del colector de aspiración, soltar el bulón inferior del amortiguador y bajar el motor; desmontar también el colector de aspiración teniendo en cuenta de quitar las antiguas juntas y limpiar la superficie de apoyo de cada residuo.

Cerrar, también, la luz de aspiración sobre el cilindro montado con la tapa correspondiente

Montaje

Montar el nuevo colector de aspiración sobre el carter y los correspondientes accesorios; posicionar debidamente la tapa de refrigeración y levantar el motor hasta colocarlo en el bulón inferior del amortiguador.

Colocar, también, el resto de piezas que falten.

Puesta a punto del carburador - Alimentación al carter

Respetar en cada caso las medidas indicadas en el **esquema 1**.

Ultimas modificaciones

Para obtener prestaciones de velocidad superior la alimentación sobre el carter, aconsejamos el montaje de un cigüeñal especial (o el original avanzado) que presente las características expresadas en la siguiente figura (Fig.1).

En el caso de montar el cigüeñal separar de la cacha lado embrague la zona remarcada indicada en figura teniendo en cuenta de no estropear absolutamente la superficie externa comprendida entre los puntos A y A'.

Recodar, también, el perfil del transfer sobre el carter con aquel sobre el cilindro usando como referencia la junta de la base.

Carburariciòn sobre el cilindro

Desmontaje

Desmontar el carburador del colector de aspiración, soltar el bulón inferior del amortiguador y bajar el motor; desmontar también la tapa de refrigeración y el colector de aspiración teniendo en cuenta de quitar las viejas juntas limpiando el plano de cada residuo. Antes de pasar a la fase de montaje del nuevo carburador, desmontar los dos prisioneros de la entrada de aspiración sobre el carter cerrando esta última mediante la tapa correspondiente.

Montaje

Montar sobre el cilindro la doble tira de aluminio; colocar la válvula a la lamina y la junta correspondiente en el sitio adecuado(en el caso de toma por laminas) y fijar el semi-collar a la doble tira.

Colocar ahora la tapa de refrigeración y levantar el motor hasta colocarlo en el bulón del amortiguador en el correspondiente ataque.

Proceder, en este punto, a colocar el carburador con los correspondientes accesorios.

Puesta a punto carburador - Alimentación por laminas

Respetar en cada caso la medida detallada en el **esquema 2**.

Sombrero protector hueco del carburador

Montar dicho protector como en origen asegurándose que no haya perdido sus características de elasticidad, metiendola con cuidado sea sobre el colector de aspiración que sobre carrocería.

Filtro de aire (Vespa PK)

En el caso de montar un carburador tipo SHB (en la versión PK) es indispensable modificar el filtro de aire original haciéndole 4 agujeros Ø11 mm como se indica en la **Fig. 2**.

Embrague
Controlar que los discos estén en perfectas condiciones, en caso contrario sustituirlos con una serie (Jgo) nuevos.

Sustituir también el muelle original por el especial Malossi reforzado **art. 29 3750** (Vespa PK HP 50 excluida).

Desarrollo primario
Para disfrutar plenamente de la potencia es indispensable montar un desarrollo largo (24-58 dientes).

Encendido
El avance que se tiene que respetar estrictamente, es 16º antes del P.M.S.

Bujías
IRIDIUM IW F 24: para uso normal .Para uso mas optimizado montar IRIDIUM IW F 27, o bujías a veinte grados térmicos equivalentes.

Carburante
Utilizar gasolina sin plomo 95 octanos o bien V-power o carburantes similares.

Aceite lubricante
Se recomienda el uso de aceite Malossi 7.1.

Rodaje y mantenimiento
Para el rodaje y el mantenimiento, atenerse escrupulosamente al manual “Uso y mantenimiento del vehículo”.

Advertencias generales

Cada vez que se desmonte el grupo térmico, cambiar las juntas de culata y base de cilindro con una nueva serie, para garantizar un sellado perfecto.

Nunca pretender la máxima prestación del motor mientras no se alcance la temperatura óptima de ejercicio.

Esperamos que usted haya encontrado suficientemente claras las indicaciones precedentes; en el caso que cualquier punto no le resultase claro, podrá contactarnos por escrito redactando el formulario adaptado para ello incluido en la sección “contatti” de nuestra página web **malossistore.com**.
Le agradecemos desde ahora las observaciones y las sugerencias que eventualmente querrá hacernos llegar.
La Malossi se despide y aprovecha la ocasión para felicitarle y desearle una Mucha Diversión. BUENA SUERTE y.... hasta la próxima.

Las descripciones de la presente publicación no se consideran definitivas. Malossi se reserva el derecho de aportar modificaciones, cuando lo considere necesario y no se asume ninguna responsabilidad por eventuales errores tipográficos y de impresión. La presente publicación sustituye y anula todas las precedentes que se refieren a las actualizaciones tratadas.

Garantía

Consulta las condiciones relativas a la garantía en nuestra web **malossistore.com**.

Productos reservados exclusivamente a las competiciones en los lugares destinados a ellas según las disposiciones de las autoridades deportivas competentes. Declinamos cualquier responsabilidad por el uso impropio.

Fig. 1

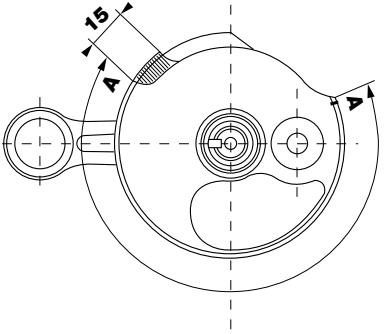
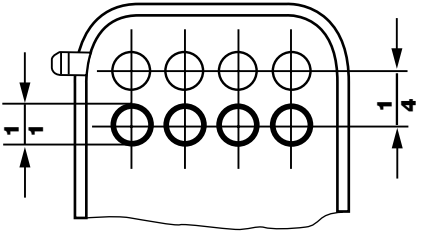


Fig. 2



Schema 1 / Schedule 1 / Schema 1 / Esquema 1

Carburatore Carburettor Vergaser Carburador	Getto max Max jet Hauptdüse Chorro de máxima	Getto min Min jet Leerlaufdüse Chorro de mínima	Polveriz. Nozzle Nadeldüse Pulveriz.	Spillo Needle Düsennadel Punzón	Valv. Gas Gas valve Gasschieber Válvula de gas
SHB 16/16	78	38	-	-	02
SHBC 20/20	90	40	-	-	03
PHBL 22	105	42	268 D	D31/2a	40
PHBL 24	115	42	268 D	D31/2a	40

Schema 2 / Schedule 2 / Schema 2 / Esquema 2

Carburatore Carburettor Vergaser Carburador	Getto max Max jet Hauptdüse Chorro de máxima	Getto min Min jet Leerlaufdüse Chorro de mínima	Polveriz. Nozzle Nadeldüse Pulveriz.	Spillo Needle Düsennadel Punzón	Valv. Gas Gas valve Gasschieber Válvula de gas
SHB 16/16	80	45	-	-	02
SHBC 20/20	92	48	-	-	03
PHBL 22	75	55	264 AQ	D22/2a	40
PHBL 24	80	58	264 AQ	D22/2a	40

Ricambi / Spare parts / Ersatzteile / Recambios

Cilindro + testa Cylinder + head Zylinder + kopf Cilindro + culata	Cilindro Cylinder Zylinder Cilindro	Pistone Piston Kolben Piston	Segmenti Piston rings Kolbenringe Segmentos	Spinotto Wristpin Kolbenbolzen Pesador para piston	Fermo spinotto Piston pin circlip Kolbenbolzenclip Seguro de pesador	Busta guarnizioni Gasket set Dichtungssätz Juego de juntas	Testa Cylinder head Zylinderkopf Culata	Complessivo bulloneria Bolt kit Schraubensatz Conjunto de tornilleria	Gabbia a rulli Roller bearings Nadellager Jaula de rodillos
31 7903	31 7902	34 7036	35 4501	2311783	36 4450	11 8999	38 4417	19 5468	6611785B
31 8691	31 8690	34 4981	3515408	23 3820	36 1806	11 4573	38 3555	19 5468	6611785B
31 8694	31 8693	34 5327	3515194	23 3820	36 1806	11 4573	38 5431	19 5468	6611785B

01/2024 - 73 8694

GRUPPI TERMICI

Gruppi termici
Cylinder kits
Zylinderkits
Grupos térmicos

MADE IN ITALY



Our Cylinder kits Univers

malossi.com