

MALOSCI

Sistema di elaborazione CVF II per
GILERA 125 RC/ER/RRT/Fast Bike/KK/KZ/KR1/R1/MX1

CARATTERISTICHE TECNICHE

Alesaggio 65mm.; cilindrata 168cc.; rapporto di compressione 14,8:1; potenza max. 31,15 c.v. a 8250 giri; coppia max. 2,40 kgm a 7250 giri. Velocita' max.: mod. Enduro 155 km/h; mod. KK/KZ 170 km/h. Cilindro in lega speciale di alluminio al silicio; canna con riparto di nichel e carburi di silicio. Sistema di distribuzione CVF a 5 travasi piu' due by-pass. Pistone sistema CVFII compatto e superleggero a profilo silenzioso con riparto autolubrificante; 2 segmenti semitrapezoidali da 1,2mm. in ghisa speciale ad alta resistenza.

PER UN CORRETTO MONTAGGIO DELLA TRASFORMAZIONE AFFIDARSI AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA, BENE ATTREZZATA, IN GRADO DI RISPETTARE SCRUPOLOSAMENTE LE SEGUENTI ISTRUZIONI.

SMONTAGGIO

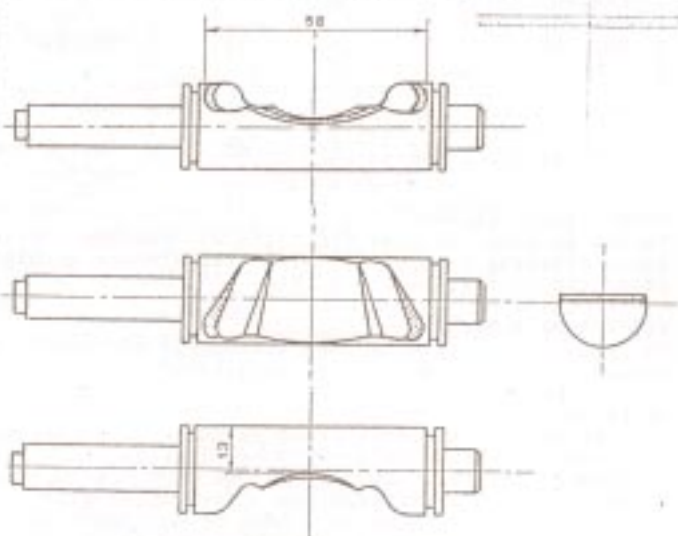
Smontare il vecchio gruppo termico e pulire accuratamente il relativo piano di appoggio sui carter. Lavare con benzina e soffiare con aria compressa tutti i componenti della trasformazione accertandosi, in particolar modo, che i condotti siano perfettamente puliti da eventuali corpi estranei. Accertarsi, inoltre, che tutti i componenti del motore siano in perfette condizioni.

MODIFICHE VALVOLA APTS

Per ottenere le prestazioni ottimali e' indispensabile ricordare la valvola parzializzatrice al condotto di scarico del nuovo cilindro asportando le zone tratteggiate indicate nel seguente schema.

L'intervento puo' essere effettuato impiegando sia una pistola smerigliatrice pneumatica che una serie di lime adatte all'asportazione del materiale in eccedenza.

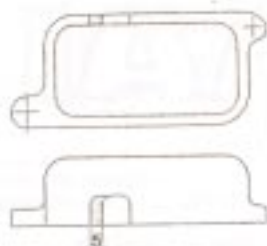
Per ricordare correttamente il profilo della valvola inserire quest'ultima nell'apposita sede del nuovo cilindro disponendola in modo che il condotto di scarico risulti completamente aperto; tracciare quindi sulla valvola stessa il profilo del materiale in eccedenza da asportare.



Durante le fasi di lavorazione fare attenzione a non modificare altre superfici che non corrispondano a quelle tratteggiate in figura. Refinire con cura le superfici lavorate e lavare la valvola stessa con benzina prima del montaggio.

COPERCHIO VALVOLA APTS

In seguito all'incremento di diametro del nuovo cilindro ed al conseguente spostamento dell'asse di funzionamento della valvola APTS e' indispensabile allargare il passaggio dell'alberino di comando come indicato nel seguente schema.



TESTA

Rimontare la testa con relativa guarnizione serrando i dadi M8 (esagono 13mm.) a 2,2kgm e il dado M6 (esagono 10mm.) a 1,2 kgm. Ricollegare quindi il maniccotto del circuito di raffreddamento avendo cura di riempire detto circuito con l'apposito liquido.

IMPIANTO ALIMENTAZIONE ORIGINALE

Per adattare il carburatore PHBH 28 di serie a questa trasformazione e' indispensabile sostituire il getto max.d'origine con quello contenuto nella trasformazione rispettando scrupolosamente le indicazioni alla voce TARATURE CARBURATORI.

IMPIANTI ALIMENTAZIONE PHBH 30 art.16 105823 o PHBE34 art.16 105824 Sostituire il carburatore originale con il nuovo perfettamente intercambiabile e tarato per questa trasformazione. Il carburatore PHBH 30 prevede il collegamento con la scatola filtro originale mentre il carburatore PHBE 34 2S prevede un presa aria libera.

TARATURE CARBURATORI

Rispettare in ogni caso le tarature riportate nel seguente schema:

Carburatore	getto max.	getto min.	polv.	spillo	Ivalv.gas
PHBH 28	150	45	262 DM	X 41/2	30
Enduro					
PHBH 28	140	48	264 DG	X 40/3	50
KK/K2					
PHBH 30	136	55	262 M	X 31/2	40
PHBE 34	165	60	264 AV	U 3/2	30

POMPA LUBRIFICAZIONE

Tarare la pompa di lubrificazione al massimo della portata agendo sulla relativa vite di registro (effettuare questa operazione a comando gas completamente aperto).

SISTEMA DI SCARICO

Le prestazioni ottimali sono ottenibili adottando, su tutte le versioni, il sistema di scarico originale.

FRIZIONE

Controllare che i dischi siano in perfette condizioni altrimenti sostituirli con una serie di dischi nuovi. Sostituire due delle molle frizione con le speciali contenute nella trasformazione alternandole alle originali come indicato nello schema di montaggio. Serrare i cappellotti fino ad ottenere l'allineamento tra la loro estremita' e la superficie del piattello.



PIGNONE

Sostituire il pignone originale con quello da 18 denti art.61 5055 contenuto nella trasformazione.

PISTONE

Sostituire la gabbia a rulli originale con la speciale (16x20x23) contenuta nella trasformazione; 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 foraggi e rimuoverle. Serrare i quattro dadi di fissaggio al basamento e verificare, avvalendosi di uno spessimetro, 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 e raddrizzare la biella facendo leva inserendo un perno nel foro dello spinotto (ripetendo le varie operazioni fino ad ottenere il perfetto allineamento).

SEGMENTI

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



CILINDRO

Prima di montare il cilindro sui modelli senza pompa benzina chiudere il foro situato sul lato dentro della sede lamellare con l'apposito tappo e relativa guarnizione contenuti nella trasformazione. Unire le estremità dei segmenti in corrispondenza dei grani sul pistone ed imboccare quest'ultimo nel cilindro facendolo scorrere, senza forzarlo, fino al basamento; serrare quindi, con moderazione ed in senso incrociato a 1,2 kgm, i quattro dadi di fissaggio.

MONTAGGIO E FASATURA VALVOLA APTS

Sostituire la canna che comanda il movimento della valvola con quella contenuta nella trasformazione.

Inserire la leva primaria nel relativo alberino senza serrare il bullone di fissaggio, posizionare la canna a fine corsa ed accertarsi che la valvola sia perfettamente allineata al profilo superiore del condotto di scarico (fig.1).

Serrare leggermente il bullone di fissaggio della valvola alla canna e verificare che la valvola risulti sempre completamente aperta. Serrare leggermente il bullone di fissaggio della canna e verificare nuovamente che la valvola non abbia subito degli spostamenti.

Serrare definitivamente la vite di fissaggio della valvola alla canna e quella di fissaggio della canna stessa verificando, a serraggio ultimato, che il profilo della valvola risulti sempre perfettamente allineato al profilo superiore del condotto di scarico.

Riportare, infine, la canna nella posizione di appoggio sulla spina elastica (fig.2) e bloccare il bullone di fissaggio della leva all'albero che ne comanda il movimento.

Fig.1

● Bullone fissaggio leva

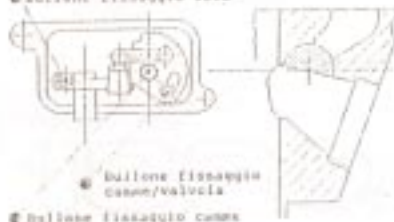
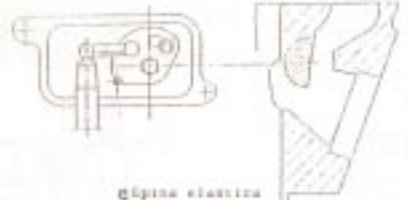


Fig.2



ACCENSIONE

Sui modelli con accensione elettronica senza spina di riferimento l'angolo d'anticipo originale corrisponde a quello ottimale per la trasformazione.

Sui modelli equipaggiati con accensione elettronica con spina di riferimento rispettare scrupolosamente le seguenti indicazioni:

-VALORE D'ANTICIPO: 0,8mm. prima del punto morto superiore.

-CONTROLLO E MESSA IN FASE: montare il comparatore nel foro della candela e controllare la fase: il foro situato sul volano deve corrispondere con quello sullo statore 0,8mm. prima che il pistone, ruotando l'albero motore nel senso di funzionamento, abbia raggiunto il punto morto superiore. Per ottenere detto valore smontare il volano, ruotare lo statore sulle relative asole e cercare la corrispondenza tra i due fori di riferimento avvalendosi di una spina di centraggio.

CANDELA

BOSCH 275 T2; per impieghi gravosi BOSCH 300 T2 (o gradi tecnici equivalenti).

RODAGGIO

Per i primi 500 km non superare i 90 km/h ed evitare percorsi in salita. Tra i 500 ed i 1000 km non superare i 110 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

-Ogni 3000 Km disincrostare dai residui della combustione la testa, il cielo del pistone, la luce di scarico e la marmitta.

-Controllare periodicamente, ed eventualmente rabboccare, il livello del liquido nel circuito di raffreddamento (fino a coprire leggermente gli elementi del radiatore).

AVVERTENZE GENERALI

-Ogni qualvolta venisse smontato il gruppo termico sostituire le guarnizioni di testa e base cilindro con una nuova serie onde garantire una perfetta tenuta.

-Ogni 5000 km controllare il grado di usura dei segmenti: una volta inserito nel cilindro le estremità del segmento non devono distare tra loro più di 0,8mm.

-Non chiedere mai la massima prestazione al motore prima che il liquido refrigerante abbia raggiunto la temperatura di 60 gradi.

-Il getto massimo montato sul carburatore del kit ha un valore medio, aumentarlo, nella stagione fredda, di 5-8 punti.

-Usare l'olio da miscela consigliato dalla casa costruttrice e controllare frequentemente il livello nel relativo serbatoio.

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.

N.B. L'uso stradale implica la riomologazione del mezzo.

MALOSSI srl
Calderara di Reno
BOLOGNA (ITALY)



MALOSSI