



KIT T-56 106CC

CARATTERISTICHE TECNICHE

Kit di trasformazione per motori Vespa

Cilindro	6 travasi in GHISA perlitica di alta qualità
Alesaggio	56 mm
Corsa	43 mm
Cilindrata	106 cc
Fasi	Travasi principali 124° Scarico 172°
Pistone	in lega di alluminio con trattamento al "TIN"
Testa	in alluminio ricavata da lavorazione CNC
Segmenti	in ghisa S10 cromati
Spinotto	in acciaio
Squish	1.2 mm \pm 0.1mm
Viti testa	TCEI M6x25 (10÷11 Nm)
Dadi cilindro	M7 x 35 (14÷15 Nm)
Guarnizioni cilindro	in carta (0,2÷0,3÷0,4mm)

APPLICAZIONI

Vespa Small Frame

Consigliamo l'uso di una gabbia a rulli maggiorata per lo spinotto del pistone nelle misure 12-17-15

TECHNICAL DATA

Kit di trasformazione per motori Vespa

<i>Cylinder</i>	<i>6 ports, cast iron</i>
<i>Bore</i>	<i>56 mm</i>
<i>Stroke</i>	<i>43 mm</i>
<i>C.c</i>	<i>106 cc</i>
<i>Timing ports</i>	<i>Intake 124° Exhaust 172°</i>
<i>Piston</i>	<i>aluminium alloy with "TIN" treatment</i>
<i>Head</i>	<i>CNC machined aluminum</i>
<i>Rings</i>	<i>chromed S10 cast iron</i>
<i>Piston axis</i>	<i>in steel</i>
<i>Squish</i>	<i>1.2 mm \pm 0.1mm</i>
<i>Screws exhaust</i>	<i>TCEI M6x20 (10÷11 Nm)</i>
<i>Cylinder nuts</i>	<i>M7 x 35 (14÷15 Nm)</i>
<i>Gaskets</i>	<i>(0,2÷0,3÷0,4mm)</i>

APPLICATION

Vespa Small Frame

We recommend the use of an oversized roller bearing for the piston pin in sizes 12-17-15mm



KIT *T-56 106CC*

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Smontare il gruppo termico originale come da istruzioni di officina; pulire e preparare le sedi di appoggio del cilindro;

PULIRE BENE L'INTERNO DEI TRAVASI DA EVENTUALI RESUIDI DELLA SABBIA DI FUSIONE

pre installare cilindro + pistone (no segmenti) con le guarnizioni in dotazione; verificare lo squish con il metodo del filo di stagno; aggiungere e/o togliere le guarnizioni per ottenere lo squish indicato nelle caratteristiche tecniche; ungere spinotto, segmenti e la canna del cilindro con olio miscela; montare i segmenti sul pistone; montare il pistone con lo spinotto ed i fermi; montare il cilindro; montare la testa con le apposite viti ed un velo di pasta siliconica; serrare le viti e gli appositi dadi m7 come da caratteristiche tecniche incrociando la sequenza di serraggio.

RODAGGIO

Fino a 300km non superare i 5000giri o
3/4 acceleratore; miscela al
3%

COMPLEMENTI CONSIGLIATI

Candela : NGK B9ES; BOSCH W3CC
Anticipo: 16° prima del PMS con accensione
fissa come l'originale.
23° con accensioni variabili come
le nostre VMC

AVVERTENZE

Prodotti per esclusivo uso agonistico.

ASSEMBLING INSTRUCTION

Remove the cylinder to be replaced;
clean the crankcase and cylinder base;

WELL CLEAN THE INSIDE OF THE TRANSFERS FROM ANY CASTING SAND RESIDUES

Pre install cylinder + piston (no rings) with the supplied gaskets; check the squish with the tin wire method on the piston crown; add and / or remove the seals to have the squish indicated in the technical instructions; grease the piston pin, rings and the cylinder liner with mixture oil; mount the rings on the piston; fit the piston with the pin and the retainers; mount the cylinder; mount the head with the appropriate screws and a sealing silicone film; tighten the screws and nuts with the crossing technique with the values written in the technical instructions

RUNNING IN

Up to 300km do not exceed 5000rpm / 3/4 throttle;
3% petrol mixture

RECOMMENDED COMPONENTS

spark plug: NGK B9ES; BOSCH W3CC
original ignition advance: 16° before top dead
center
variable ignition like VMC ignition 23° before TDC

WARNINGS

Products for competitive use only