



## KIT **EXPLORER 244 CC**

### CARATTERISTICHE TECNICHE

Kit di trasformazione per motori:  
Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/'98/MY/Cosa  
200

Cilindro 7 travasi in alluminio, tecnologia shell  
moulding; canna con  
trattamento al nichel-silicio

Alesaggio 72 mm

Corsa 60 mm

Biella 126 e 127mm

Cilindrata 244 cc

Fasi Travasi principali: ~ 120°

Scarico: ~ 178°

Pistone in lega di alluminio

Testa in alluminio lavorata a CNC

Segmenti in acciaio cromati

Spinotto in acciaio

Squish 1.3 mm ± 0.1mm

Viti testa M6 coppia di serraggio 10 - 11 Nm

Viti collettore M6 coppia di serraggio 10 - 11 Nm

Dadi cilindro M8 coppia di serraggio 17- 18 Nm

Guarnizioni cilindro da: 0,2-0,3-0,4-0,5 mm

Spessori in alluminio testa da: 0,3-0,5-1 mm

Spessori base cilindro da: 0,5 - 1 mm

Guarnizioni collettore e testa Oring

### RODAGGIO

Fino a 300km non superare i 6000 giri per lunghi  
periodi di tempo o superare i 3/4 di  
acceleratore; miscela al 3%

Candela: NGK B9ES; BOSCH W3CC

Anticipo: - 18° prima del PMS con accensione  
fissa come l'originale.

### TECHNICAL DATA

Conversion kit for engines:  
per Vespa 200 Rally/P200E/PX200 E/Lusso/'98/MY/  
Cosa 200

Cylinder 7 aluminum ports, shell technology  
molding; barrel with nickel-silicon  
treatment

Bore 72 mm

Stroke 60 mm

Conrod 126 and 127mm

C.c 244 cc

Timing ports Intake: ~ 120°  
Exhaust: ~ 178°

Piston aluminium alloy

Head die casting aluminum

Rings In steel chromed

Piston axis in steel

Squish 1.3 mm ± 0.1mm

Screws head M6 tightening torque 10 - 11 Nm

Screws exhaust M6 tightening torque 10 - 11 Nm

Cylinder nuts M8 tightening torque 17 - 18 Nm

Paper gaskets 0,2-0,3-0,4-0,5 mm

Head alloy spacers: 0,3-0,5-1 mm

Cylinder base alloy spacers: 0,5 - 1 mm

Cylinder head and exhaust ORing

### RUNNING IN

Up to 300km do not exceed 6000 RPM OR 3/4 throttle;  
3% petrol mixture

Spark plug: NGK B9ES; BOSCH W3CC

Ignition advance:

- 18° before top dead center with a original ignition



## ASSEMBLY INSTRUCTIONS

### ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

PER POTER MONTARE IL CILINDRO, L'IMBOCCO DEL CARTER DEVE ESSERE BARENATO CON UN DIAMETRO DI 76mm PER UNA PROFONDITA' DI CIRCA 8-10mm

È POSSIBILE FARE TALE OPERAZIONE CON UNA FRESA CILINDRICA E UN TRAPANO TIPO DREMEL USANDO LA GUIDA IN ACCIAIO IN DOTAZIONE CON IL KIT AVVITANDOLA AI FORI DEI PRIGIONIERI DEL CILINDRO CON DELLE VITI M8x20.

N.B. La piastra di guida per barenare montata sui carter è utile anche come guida per allargare la base dei travasi sui carter e raccordali a quelli sul cilindro.

All'interno del travaso lato volano del cilindro è presente una protuberanza che consente di limare il cilindro all'esterno e poter montare volani originali. Consigliamo di lavorare il diametro esterno del volano originale in modo da non modificare il cilindro o di montare accensioni con volani di dimensioni più contenute.

In caso contrario potete eliminare la protuberanza interna al travaso per favorire il passaggio della miscela.

Montare l'albero motore, il pistone (senza segmenti e segger spinotto); montate il cilindro con una tra le guarnizioni di carta in dotazione e verificare lo squish con il metodo del filo di stagno; aggiungere e/o togliere le guarnizioni o gli spessori tra testa e base cilindro per ottenere lo squish e le fasi di travaso e scarico indicate nelle caratteristiche tecniche.

Controllare con uno spessore che la distanza tra le punte degli anelli pistone una volta inseriti nel cilindro non siano inferiori a 0.30mm in caso limare le estremità per portare la distanza a 0.30 / 0.35mm.

Montare la guarnizione Oring in dotazione sull'collettore di scarico; apporre un velo di pasta siliconica tra collettore e la sua sede sul cilindro e fissatelo con la relativa staffa avvitando le 4 viti M6 in dotazione alla giusta coppia di serraggio indicata nei dati tecnici.

Ungere con olio miscela e poi montare la gabbia a rulli sull'albero; ungere e montare i segmenti sul pistone; montare il pistone sulla biella con lo spinotto e i seeger di fermo spinotto; ungere la canna del cilindro con olio miscela; montare il cilindro;

Montare la testa con la guarnizione Oring in dotazione applicando un velo di pasta siliconica o di Loctite 510 tra i piani di appoggio e lo spessore in alluminio: serrare le viti M6 e gli appositi dadi M8 alla giusta coppia di serraggio indicata nei dati tecnici incrociando la sequenza di serraggio.

### ATTENZIONE

Prodotti per esclusivo uso agonistico

TO MOUNT THE CYLINDER, THE INLET OF THE CRANKCASE MUST BE BORED OUT WITH A DIAMETER OF 76MM TO A DEPTH OF APPROXIMATELY 8-10MM.

THIS OPERATION CAN BE PERFORMED USING A CYLINDRICAL MILLING CUTTER AND A DREMEL-TYPE DRILL WITH THE STEEL GUIDE PROVIDED IN THE KIT, SECURING IT TO THE CYLINDER STUDS USING M8x20 SCREWS.

Note: The guide plate for boring, mounted on the crankcase, is also useful as a guide for enlarging and matching the transfer ports on the crankcase to those on the cylinder.

Inside the flywheel transfer port of the cylinder, there is a protrusion that allows for filing the outside of the cylinder to accommodate original flywheels. We recommend working on the outer diameter of the original flywheel to avoid modifying the cylinder or installing ignition systems with smaller flywheel sizes. Otherwise, you can remove the internal protrusion in the transfer port to facilitate the passage of the mixture.

Install the crankshaft, the piston (without rings and wrist pin clips); mount the cylinder with one of the provided paper gaskets. Verify the squish using the solder wire method. Add or remove gaskets or shims between the head and cylinder base to achieve the specified squish and transfer and exhaust timings as indicated in the technical specifications.

Check with a feeler gauge that the gap between the piston ring ends, once inserted in the cylinder, is not less than 0.30mm. If necessary, file the ends to bring the gap to 0.30 / 0.35mm.

Mount the O-ring gasket provided on the exhaust manifold; apply a thin layer of silicone paste between the manifold and its seat on the cylinder, and secure it with the corresponding bracket by tightening the four M6 screws provided to the specified torque indicated in the technical data.

Lubricate with premix oil and then mount the roller cage on the crankshaft; lubricate and install the rings on the piston; mount the piston on the connecting rod with the wrist pin and wrist pin clips; lubricate the cylinder bore with premix oil; mount the cylinder.

Mount the head with the provided O-ring gasket, applying a thin layer of silicone paste or Loctite 510 between the mating surfaces and the aluminum spacer. Tighten the M6 screws and the appropriate M8 nuts in the specified torque sequence indicated in the technical data.

### WARNINGS

Products for competitive use only