

Over Range MHR



OVER RANGE MHR

Advertencias:

Se aconseja tener bajo control el estado de desgaste de la correa y cuando se la deba sustituir se recomienda sustituirla con una correa original Malossi del mismo tipo, de otro modo no se tendrán las prestaciones optimales que Over Range es capaz de ofrecer.

Instrucciones de Montaje

- Limpiar todo el scooter y de modo particular la zona externa del cárter del lado de la transmisión, sobre la cual se trabajará.
- Desmontar el cárter del lado de la transmisión poniendo cuidado en no dañar o perder el aro de centrado y los tornillos del mismo **(Foto 1a)**.
- Desenroscar la tuerca de bloqueo del variador sobre el árbol motor y desmontar la semipolea ventilada **(Foto 1b)**.
- Retirar completamente todo el grupo variador original **(Foto 2)** sacándolo del árbol motor.

Atención:

Sobre los motores Minarelli y Yamaha para montar el nuevo variador con sección aumentada es necesario retirar los componentes del sistema de arranque eléctrico presentes adentro del cárter de transmisión siguiendo estas instrucciones.

Aflojar los dos tornillos Allen que fijan la brida de retención de la polea de arranque, retirar la polea y el grupo completo de arrastre presentes sobre el árbol motor y retirar el motor de arranque.

- Desmontar el grupo de transmisión posterior **(Foto 3a - 3b)**.
- Desmontar el embrague del grupo de transmisión posterior original poniendo atención cuando se desenrosca la tuerca de pre-carga del muelle **(Foto 4a - 4b)**.
- Controlar con atención el embrague original y si presenta un desgaste excesivo del material de frotamiento o los muelles gastados sustituirlo con un embrague Malossi DELTA CLUTCH.
- **En el caso de Motores Piaggio (OVER RANGE art. 6119040).** Desmontar el guía muelle original

(Foto 5), sin dañarlo, haciendo palanca con dos destornilladores entra la polea y el guía muelle.

- Limpiar esmeradamente todos los componentes del grupo OVER RANGE y las eventuales partes originales con un desengrasante apropiado y secarlos perfectamente.
- Coger la semipolea fija e introducir en la parte fileteada del cubo el aro de guía de los anillos de adherencia y recubrirlo con grasa de molibdeno.
- Coger la semipolea móvil y extender en el interior del cubo y en las pistas de levas una buena cantidad de grasa de molibdeno.
- Insertar la semipolea móvil sobre la semipolea fija prestando atención a los anillos de adherencia.
- Introducir los dos anillos originales en los relativos hoyos del cubo de la semipolea móvil e introducir los tres pernos de guía en los relativos orificios de posición presentes sobre el cubo de la semipolea fija.

Atención:

Las semipoleas de conducción Malossi tienen en el cubo dos series de pistas de levas que se diferencian exclusivamente por el ángulo respecto al eje de la polea misma.

Considerando que para obtener la mejor aceleración es necesario mantener el motor lo más cerca posible del régimen de potencia máxima: se aconseja utilizar las pistas con el ángulo menor como indicado en **Fig. 1** con la letra **(a)**.

Sin embargo, cuando su medio presente una curva de cambio con un calo del número de giros del motor durante la fase de aceleración, es posible utilizar las pistas con ángulo mayor **(b)** que retardan el momento de cambio.

- Llenar de grasa de molibdeno los 6 hoyos helicoidales del cubo de la semipolea móvil y cerrar el grupo corrector de par con el guía muelle cuidando que las partes externas estén completamente desengrasadas.
- Introducir el muelle en el guía muelle y volver a montar el embrague como en origen ajustando la tuerca con el par de cierre aconsejado por la casa constructora del medio **(Foto 6)**.
- Antes de montar el grupo corrector de par sobre el árbol primario del reductor final, introducir la correa entre las dos semipoleas de conducción, luego, teniéndola con las manos, introducir el grupo en el árbol indicado arriba hasta el tope **(Foto 7)**.

Atención:

Para los motores MINARELLI Y YAMAHA es necesario bajar con una pieza de mano de aire y una fresa la parte de nervadura presente en la zona inferior y superior del cárter de transmisión, de otra manera entrarían en contacto con la nueva polea y con la correa de transmisión destruyéndolas (ver Fig. 2).

- Es necesario también empalmar muy bien las partes restantes de las nervaduras para evitar cualquier posibilidad de dañar la correa durante el funcionamiento del motor.
- Luego, limpiar esmeradamente todo el cárter sacando las virutas y cualquier otra cosa que se encuentre, e iniciar la fase de montaje.
- Controlar la campana de embrague original, que esté ya reforzada y que no presente ningún tipo de desgaste o defecto; de otro modo sustituirla con la campana Malossi SAFETY CLUTCH BELL o WING CLUTCH BELL.
- Introducir la campana de embrague en el árbol primario del reductor final y ajustar la tuerca según las indicaciones suministradas por la casa constructora del vehículo.

Art. 6112811 (Fig. 3)

Atención para Motores Minarelli Yamaha

En los grupos Over Range Minarelli-Yamaha es necesario introducir espaciadores entre el cojinete y el tope de la campana de embrague. Normalmente es suficiente utilizar espaciadores (1) de espesor 2 mm. para garantizar la libre rotación entre campana de embrague y embrague. Cuando no fuese suficiente el espesor de 2 mm., en la confección se encuentra un nivelador de 0,5 mm. (2) para introducirlo como ulterior espaciador. Introducir la campana de embrague (3) y ajustar el nuevo grupo con la tuerca (4) siguiendo las indicaciones sobre los pares de cierre sugeridas por la casa constructora del vehículo.

Atención para Motores Minarelli

En algunos casos, especialmente en los motores viejos, puede suceder que la campana de embrague toque la tapa del cárter de transmisión, por lo tanto se aconseja controlar con el Azul de Prusia si hay zonas de contacto y eventualmente eliminar el contacto con una pieza de mano.

Art. 6112812 - 6114745 (Fig. 3)

En los grupos Over Range Minarelli-Yamaha es necesario introducir el espaciador (2) de espesor 0,5 mm. entre el cojinete y el tope de la campana de embrague, para garantizar la libre rotación entre campana y fricción.

Introducir la campana de embrague (3) y ajustar el nuevo grupo con la tuerca (4) siguiendo las indicaciones sobre los pares de cierre de la casa constructora del vehículo.

Art. 6115780 - 6115781 - 6118884 - 6118885 (Fig. 3)

Introducir el espaciador (2) de espesor 0,5/1,5 mm. entre el cojinete y el tope de la campana de embrague, para garantizar la libre rotación entre campana y fricción. Introducir la campana de embrague (3) y ajustar el nuevo grupo con la tuerca (4) siguiendo las indicaciones sobre los pares de cierre de la casa constructora del vehículo.

• Montaje variador MULTIVAR 2000 MHR (Art. 5112800) (Fig. 4)

- » Sobre los motores Minarelli y Yamaha para montar el nuevo variador con sección aumentada es necesario retirar los componentes del

sistema de arranque eléctrico presentes adentro del cárter de transmisión (Fig. 5 - 6).

- » Montar los cursores (5) sobre el casquete (6) según el esquema de montaje del variador, poniendo atención en introducirlo hasta sentir el tope.
- » Posicionar los rodillos (4) en la semipolea móvil (3).
- » Insertar el casquete (6) con los cursores sobre la semipolea móvil con los rodillos.
- » Sustituir el distanciador original con el distanciador presente en el kit Malossi (7) e insertarlo en el cigüeñal (Fig. 7).
- » Introducir el cubo (2) en la semipolea móvil y luego con cautela introducir el grupo completo en el árbol motor cuidando que los rodillos no se salgan de sus pistas.
- » Mandar a tope todo el grupo variador (Fig. 8), posicionar la correa sobre el cubo. Aplicar la semipolea fija (1) suministrada en el kit, el sector de puesta y la arandela.
- » Introducir la tuerca de cierre y ajustarla con los dedos.
- » Aflojar la correa ajustándola a la mitad, haciendo de modo que durante el ajuste de la tuerca del árbol motor no venga cerrada entre las poleas la

correa dentellada, falseando el cierre de todo el grupo variador.

- » La tuerca sobre el árbol motor que fija el variador va ajustada siguiendo el par indicado por el constructor del motor.

- Completar el montaje montando nuevamente el cárter y atornillando todos los tornillos de la tapa a kgm. 1,1.

Advertencias:

El Multivar 2000 viene suministrado completo y no requiere aplicaciones de la tapa u otros componentes provenientes del variador original.

Las tapas que se encuentran sobre los variadores originales tienen la función de retener la grasa.

Multivar 2000 funciona sin grasa y las partes que trabajan están construidas con materiales autolubricantes; ésta es la razón por la cual Multivar no tiene necesidad de la tapa.

Fig. 1

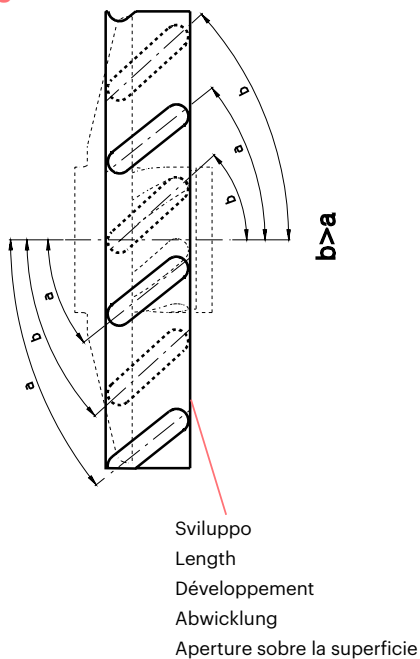


Fig. 2

MINARELLI - YAMAHA

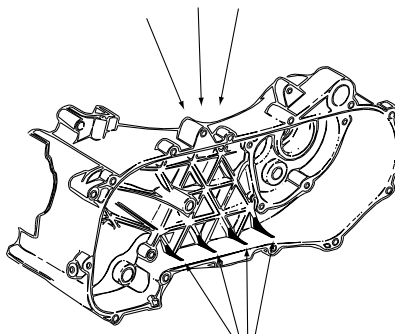


Fig. 3

Art. 6112811

Art. 6112812 - 6114745

Art. 6115780 - 6115781 - 6118884 - 6118885

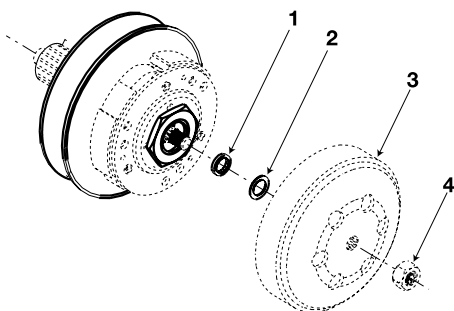


Fig. 4

MULTIVAR MHR

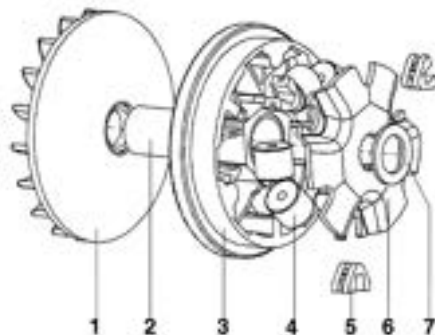


Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8





SEQUENZA DI MONTAGGIO / ASSEMBLING SEQUENCE PHASES DE MONTAGE / MONTAGEFOLGE / SECUENCIA DE MONTAJE

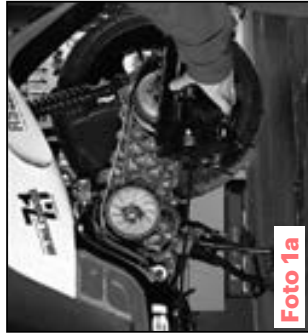


Foto 1a



Foto 1b



Foto 2



Foto 3a

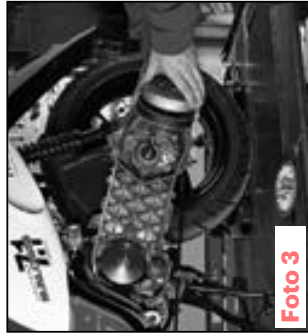


Foto 3



Foto 4a



Foto 4b



Foto 5



Foto 9



Foto 13



Foto 17



Foto 8



Foto 12



Foto 16



Foto 7

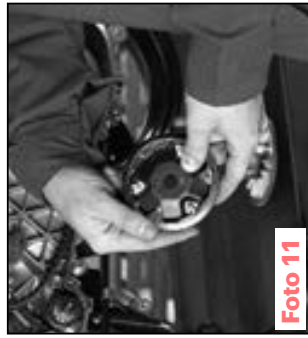


Foto 11



Foto 15



Foto 6



Foto 10



Foto 14



01/2024 - 7311061

OVER RANGE MHR

Sistema di trasmissione di potenza
Power transmission system
Système de transmission de puissance
Kraftübertragungssystem
Sistema de transmisión de potencia

MADE IN ITALY

**Our Over Range
Univers**



malossi.com