



FUNZIONAMENTO

Ogni molla in funzione delle proprie caratteristiche geometriche e tecnologiche presenta un valore ben determinato del rapporto carico /allungamento (k). Per cui a parità di allungamento, una molla che richiede una forza maggiore avrà un rapporto carico/allungamento (k) maggiore. All'interno di un gruppo frizione le molle hanno il preciso scopo di stabilire il punto di attacco delle masse frizione sul tamburo-campana del gruppo frizione contrastando il movimento di espansione delle masse frizione determinato dalla forza centrifuga. Perciò maggiore è il rapporto carico/allungamento (k) della molla frizione, maggiore risulterà il regime di rotazione del motore al quale il gruppo frizione trasmetterà potenza alla ruota (punto di attacco).

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO PER LA SOSTITUZIONE DELLE MOLLE e MASSE PER FRIZIONE DELTA CLUTCH (1a e 2a serie) - frizione ORIGINALE.

- 1 Pulire accuratamente la zona esterna del carter lato trasmissione; su cui si andrà ad operare;
- 2 Smontare il carter lato trasmissione avendo cura di non danneggiare o perdere le bussole di centraggio e le viti della stessa (fig. A);
- 3 Svitare il dado 2 della campana frizione 1 come indicato in (fig. B)
Prestare attenzione in quanto se lo scooter è fermo da pochi minuti la campana frizione può avere un'elevata temperatura;
- 4 Sfilare tutto il gruppo correttore di coppia-frizione 3, dall'alberino 4 (fig. C), allentando la cinghia e aprendo le due semipuleggie;
- 5 Svitare il dado 5 prestando molta attenzione alla molla di contrasto la quale si libera violentemente. Nel caso della FRIZIONE DELTA CLUTCH 2a serie smontare l'anello dopo aver tolto i tre fermi di ritegno situati sui perni fulcro della flangia porta masse.
- 6 Togliere le molle originali che trattengono le masse frizione servendosi di un paio di pinze per seeger da esterni.
- 7 Soffiare il gruppo frizione con aria compressa e inserire le nuove molle utilizzando l'attrezzatura usata in precedenza.
- 8 Procedere al montaggio seguendo a ritroso le istruzioni precedenti

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO PER LA SOSTITUZIONE DELLE MASSE PER FRIZIONE DELTA CLUTCH 1a e 2a serie.

Seguire le istruzioni di smontaggio dal punto 1 al punto 6

- 7 Nel caso della FRIZIONE DELTA CLUTCH 1a serie sfilare i tre ceppi frizione dopo avere tolto i tre fermi di ritengo 2 (fig. D).
- 8 Svitare la vite 1 ed togliere la massa 4 sostituendola con quella di spessore 4,5 contenuta nel kit MHR.

TARATURA DELLA FRIZIONE DELTA CLUTCH 1a e 2a serie

La frizione DELTA CLUTCH viene fornita con una taratura del numero di giri di attacco intermedia per il vostro mezzo, qualora si voglia variare il numero di giri di attacco in funzione delle proprie esigenze; servendovi dell'allegato (fig. E) si trova la posizione di fissaggio sia del registro molla 1 che della massa aggiuntiva 2.

Per poter procedere alla modifica della taratura della frizione occorre avere una buona conoscenza meccanica e conoscere alla perfezione le caratteristiche del motore sul quale si intende operare: curva di potenza del motore etc..

Se si vuole ottenere una prestazione elevata in accelerazione in un motore con potenza massima compresa tra gli 8.000 e i 10.000 giri occorre che il punto d'attacco della frizione sia compreso fra i 6.000 e i 7.000 giri. Se si vuole ottenere una prestazione elevata in accelerazione in un motore con potenza massima compresa tra gli 11.000 e i 14.000 giri occorre che il punto d'attacco della frizione sia compreso fra i 7.000 e gli 8.000 giri. Comunque è sconsigliato fare intervenire la frizione ad un regime superiore agli 8.000 giri.

DELTA CLUTCH possiede oltre 400 diversi valori di taratura:

- 4 per ciascuna massa centrifuga, con 4 diverse posizioni di fissaggio ciascuna.
- 6 tipi di molle e 3 diverse posizioni di attacco per ciascuna.

Diminuendo il peso della massa centrifuga e avvicinandola al fulcro del ceppo frizione (fig. E) 2 diminuisce la spinta sul materiale d'attrito contro la parete interna della campana frizione, ritardando il momento di attacco della frizione. E viceversa.

Montando delle molle con una maggiore forza e aumentandone la tensione regolando il punto di fissaggio del settore tendi-molla (fig.E) 1 ritardiamo il momento di attacco della frizione. E viceversa.



FONCTIONNEMENT

En fonction de ses caractéristiques géométriques et technologiques, chaque ressort a une valeur bien déterminée de rapport charge/allongement (k). A allongement égal, un ressort demandant une force plus importante, aura donc un rapport charge/allongement (k) accru. A l'intérieur d'un groupe d'embrayage, les ressorts ont comme but précis de fixer le point d'accouplement des masses d'embrayage sur le tambour-cloche du groupe d'embrayage, tout en s'opposant au mouvement d'expansion des masses d'embrayage produit par la force centrifuge. Par conséquent, plus le rapport charge/allongement (k) du ressort d'embrayage est élevé et plus sera élevé le régime de rotation du moteur auquel le groupe d'embrayage transmettra la puissance à la roue (point d'accouplement).

INSTRUCTIONS DE MONTAGE POUR REMPLACER LES RESSORTS ET LES MASSES POUR EMBRAYAGE DELTA CLUTCH

(1ère et 2ème séries) – embrayage ORIGINAL.

1. Nettoyer soigneusement la zone extérieure du carter de côté transmission, sur laquelle vous allez agir.
2. Démontez le carter de côté transmission, tout en ayant soin de ne pas endommager ou perdre les douilles de centrage et les vis correspondantes (fig. A).
3. Dévissez l'écrou 2 de la cloche d'embrayage 1, comme indiqué dans la (fig. B). Il faut faire attention, car si le scooter s'est arrêté depuis quelques minutes, la cloche d'embrayage peut avoir une température élevée.
4. Ôtez l'ensemble du groupe correcteur de couple-embrayage 3 de l'arbre 4 (fig. C), en relâchant la courroie et en ouvrant les deux semi-poulies.
5. Dévissez l'écrou 5, en faisant très attention au ressort de contraste qui se dégage violemment. Dans le cas d'un EMBRAYAGE DELTA CLUTCH - 2ème série, démontez la bague après avoir ôté les trois arrêts de retenue placés sur les goujons d'entablure de la bride porte-masses.
6. Moyennant une paire de pinces pour circlips pour usage externe, enlever les ressorts originaux qui maintiennent les masses d'embrayage.
7. Souffler de l'air comprimé sur le groupe d'embrayage et introduire les ressorts nouveaux moyennant le même outillage que vous avez utilisé précédemment.
8. Effectuer le montage en suivant les instructions précédentes à rebours.

**INSTRUCTIONS DE MONTAGE POUR REMPLACER LES MASSES POUR
EMBRAYAGE DELTA CLUTCH - 1ère et 2ème séries.**

Suivre les instructions de démontage du point 1 au point 6.

7. Dans le cas d'un EMBRAYAGE DELTA CLUTCH - 1ère série, ôter les trois masses d'embrayage après avoir enlevé les trois arrêts de retenue 2 (fig. D).
8. Dévisser la vis 1 et enlever la masse 4 en la remplaçant avec celle d'épaisseur 4,5 se trouvant dans le kit MHR.

REGLAGE DE L'EMBRAYAGE DELTA CLUTCH - 1ère et 2ème séries

L'embrayage DELTA CLUTCH est fourni avec un réglage du nombre de tours d'accouplement intermédiaire pour votre véhicule. Si vous voulez changer le nombre de tours d'accouplement en fonction de vos exigences spécifiques, utiliser la (fig. E) ci-jointe pour trouver la position de fixation soit du réglage de ressort 1 soit de la masse additionnelle 2. Pour pouvoir changer le réglage de l'embrayage, il faut avoir une bonne connaissance de la mécanique et connaître parfaitement les caractéristiques du moteur sur lequel vous avez l'intention d'agir: courbe de puissance du moteur, etc.. Si vous souhaitez obtenir une performance élevée en accélération dans un moteur ayant une puissance maximum entre 8 000 et 10 000 tours, il faut que le point d'accouplement de l'embrayage soit entre 6 000 et 7 000 tours. Si vous souhaitez obtenir une performance élevée en accélération dans un moteur ayant une puissance maximum entre 11 000 et 14 000 tours, il faut que le point d'accouplement de l'embrayage soit entre 7 000 et 8 000 tours. De toute façon, nous vous conseillons de faire intervenir l'embrayage à un régime supérieur à 8 000 tours.

DELTA CLUTCH a plus de 400 valeurs différentes de réglage:

- 4 pour chaque masse centrifuge, avec 4 positions de fixation différentes pour chacune.
- 6 types de ressorts et 3 positions de fixation différentes pour chacun.

En réduisant le poids de la masse centrifuge et en la rapprochant à l'entablure de la masse d'embrayage (fig. E) 2, on diminue la poussée sur le matériel de friction contre la paroi interne de la cloche d'embrayage. Ce qui retarde le moment d'accouplement de l'embrayage. Et vice versa. Si vous montez des ressorts avec une force accrue et augmentez leur tension en réglant le point de fixation du secteur tendeur de ressort (fig. E), vous retardez le moment d'accouplement de l'embrayage. Et vice versa.



OPERATION

Depending on its own geometrical and technological features, each spring has a well defined value of load-elongation ratio (k). Therefore, elongation values being equal, a spring that requires a higher strength, will have a higher load-elongation ratio (k). Inside a clutch unit, springs specifically aim at fixing the coupling point of clutch masses on the clutch unit drum-cap, thus opposing the clutch-mass expansion movement produced by the centrifugal force. So, the higher the load-elongation ratio (k) of the clutch spring, the higher the rotation speed of the motor at which the clutch unit will transfer power to the wheel (coupling point).

ASSEMBLING INSTRUCTIONS WHEN REPLACING THE SPRINGS AND MASSES FOR DELTA CLUTCH (1st and 2nd series) – ORIGINAL clutch.

1. Clean with care the external area of the drive-side casing as you are going to work on it.
2. Take the drive-side casing off, making sure that you do not damage or lose the truing bushes and corresponding screws (fig. A).
3. Unscrew nut 2 in the clutch cap 1, as indicated in (fig. B). Be careful, because if the scooter has been in stop for just a few minutes, the clutch cap could have a high temperature.
4. Extract the entire torque driver-clutch unit 3 from shaft 4 (fig. C), by easing off the belt and by opening the two split pulleys.
5. Unscrew nut 5, paying a great attention to the counter-acting spring that is released strongly. In case of DELTA CLUTCH – 2nd series, take the ring off after having removed the three holding locks placed on the fulcrum studs of the mass-holding flange.
6. Remove the original springs that hold the clutch masses, by using a pair of snap-ring pliers for external use.
7. Blow compressed air on the clutch unit and introduce the new springs by using the same jigs you used before.
8. Assemble again by following the previous instructions backwards.

**ASSEMBLING INSTRUCTIONS WHEN REPLACING THE MASSES
FOR DELTA CLUTCH - 1st and 2nd series.**

Follow the disassembling instructions from point 1 to point 6.

7. In case of DELTA CLUTCH – 1st series, extract the three clutch masses after having removed the three holding locks 2 (fig. D).
8. Unscrew screw 1 and remove mass 4, replacing it with 4.5-thick mass included in the MHR kit.

SETTING THE DELTA CLUTCH – 1st and 2nd series

DELTA CLUTCH is supplied with an intermediate setting of coupling revolution number for your vehicle. If you want to change the number of coupling revolutions according to your own needs, by using the enclosed (fig. E) you can find the fixing position for both spring adjuster 1 and additional mass 2.

In order to change clutch setting, you need to have a good knowledge of mechanics and to know perfectly the features of the motor you want to work on: motor power curve, etc.. If you wish to get a high acceleration performance in a motor with maximum power within 8,000 and 10,000 revolutions, the clutch coupling point must be included between 6,000 and 7,000 revolutions. If you wish to get a high acceleration performance in a motor with maximum power within 11,000 and 14,000 revolutions, the clutch coupling point must be included between 7,000 and 8,000 revolutions. Anyway, we advise you to make the clutch intervene at a speed above 8,000 revolutions.

DELTA CLUTCH has more than 400 different setting values:

- 4 for each centrifugal mass, with 4 different fixing positions for each of them.
- 6 types of springs and 3 different coupling positions for each of them.

By reducing the centrifugal mass weight and by approaching this mass to clutch mass fulcrum (fig. E) 2, you reduce the thrust on the friction material against the inner wall of the clutch cap, thus delaying the clutch coupling moment. And the other way round.

If you put springs with a higher strength and you increase their tension by adjusting the fixing point of the spring-tightener sector (fig. E), you delay the clutch coupling moment. An the other way round.

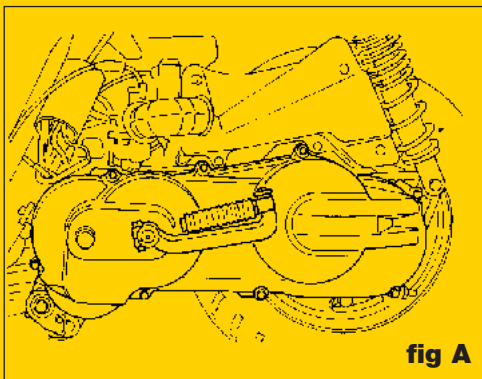


fig A

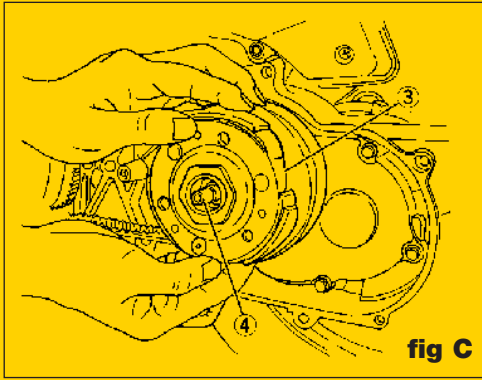


fig C

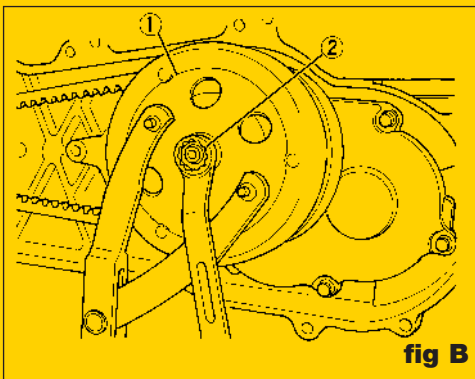


fig B

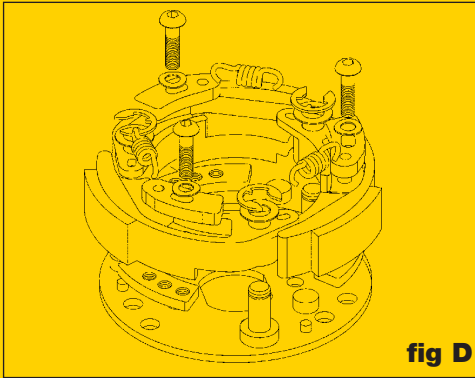
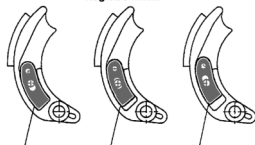


fig D

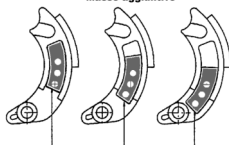
DELTA CLUTCH **fig E**

1-posizioni di fissaggio
Registro molla



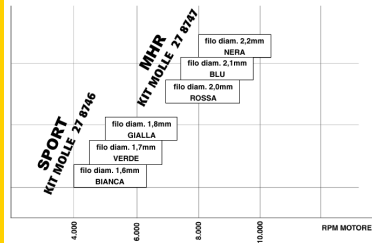
1° posizione 2° posizione 3° posizione

2-posizioni di fissaggio
Masse aggiuntive

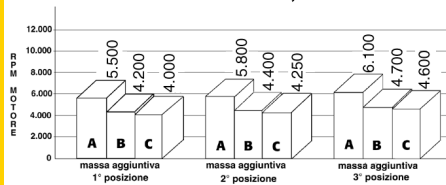


1° posizione 2° posizione 3° posizione

CAMPI DI TARATURA

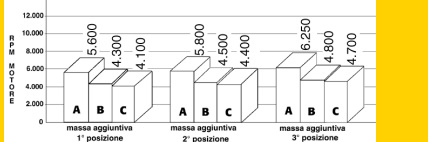


Esempi di prova standard
MASSA AGGIUNTIVA spess. 5 mm
Molla bianca filo 1,6 mm



- A** REGISTRO MOLLA 1° POSIZIONE
- B** REGISTRO MOLLA 2° POSIZIONE
- C** REGISTRO MOLLA 3° POSIZIONE

MASSA AGGIUNTIVA spess. 4,5 mm
Molla bianca filo 1,6 mm



- A** REGISTRO MOLLA 1° POSIZIONE
- B** REGISTRO MOLLA 2° POSIZIONE
- C** REGISTRO MOLLA 3° POSIZIONE



FUNKTIONSWEISE

Jede Feder hat auf Grund ihrer geometrischen und technologischen Eigenschaften einen präzisen Wert hinsichtlich ihres Belastung/Dehnungsverhältnisses (k); eine Feder weist bei gleicher Dehnung, die eine größere Kraft erfordert, ein größeres Belastungs-/Dehnungsverhältnis (k) auf. Die Federn in einem Kupplungsaggregat bestimmen den Einrastpunkt der Kupplungsmassen auf der Trommelglocke der Kupplung und wirken gegen die durch die Zentrifugalkraft entstehende Ausdehnungsbewegung der Kupplungsmassen. Folglich: je größer das Belastungs-/Dehnungsverhältnis (k) der Kupplungsfeder, desto größer der Motordrehzahlbereich, bei dem die Kupplung die Leistung auf das Rad überträgt (Einrastpunkt).

MONTAGEANLEITUNG BEIM ERSETZEN DER FEDERN UND MASSEN VON KUPPLUNGEN DELTA CLUTCH (1a. und 2a. Serie) – ORIGINALKUPPLUNG

1. Die Gehäuseaußenseite auf der Antriebsseite, auf der man arbeitet, sorgfältig reinigen;
2. Das Gehäuse auf der Antriebsseite abmontieren, wobei darauf zu achten ist, dass es nicht beschädigt wird und dass die Zentrierstifte und Schrauben (Abb. A) nicht verloren gehen;
3. Die Mutter 2 der Kupplungsglocke 1 entsprechend der Abb. B abschrauben.
Es wird darauf hingewiesen, dass die Glocke sehr hohe Temperaturen aufweisen kann, wenn der Scooter nur vor kurzem abgestellt worden ist.
4. Das gesamte Drehzahlkorrektor-Kupplungsaggregat 3 von der Welle 4 (Abb. C) abnehmen, indem die Riemen gelockert und die zwei Halbscheiben geöffnet werden;
5. Die Mutter 5 abschrauben, wobei auf die Kontrastfeder zu achten ist, die sich mit großer Kraft entspannt. Bei der KUPPLUNG DELTA CLUTCH der 2a. Serie ist, nachdem die drei Sperrvorrichtungen von den Drehbolzen des Massenträgerflansches abgenommen worden sind, der Ring auszubauen;
6. Die Originalfedern, welche die Kupplungsmassen zurückhalten, mit einer geeigneten Zange für externe Seegerringe ausbauen;
7. Das Kupplungsaggregat mit Pressluft ausblasen und mit geeignetem Werkzeug die neuen Federn einbauen;
8. Alles wieder in umgekehrter Reihenfolge zum Ausbau einbauen.

MONTAGEANLEITUNG BEIM ERSETZEN DER MASSEN DER KUPPLUN- GEN DELTA CLUTCH der 1a. und 2a. Serie

Die Ausbauanleitung von Punkt 1 bis 6 befolgen.

- Bei der KUPPLUNG DELTA CLUTCH der 1a. Serie sind nach dem Ausbau der drei Sperrvorrichtungen 2 (Abb. D) die drei Kupplungsbacken abzunehmen.
- Die Schraube 1 abschrauben und die Masse 4 abnehmen und mit der im MHR-Satz enthaltenen Masse mit Stärke 4,5 ersetzen.

EICHEN DER KUPPLUNG DELTA CLUTCH 1a. und 2a. Serie

Die Kupplung DELTA CLUTCH wird mit einer mittelstelligen Justierung der Anlasedrehzahl für den Anbau an Ihr Fahrzeug geliefert. Für die Veränderung je nach den persönlichen Anforderungen der Anlasedrehzahl ist in der Anlage (Abb. E) die Befestigungsposition sowohl der Federstellschraube 1 als auch der zusätzlichen Masse 2 angezeigt.

Zur Veränderung der Kupplungseinstellung sind gute mechanische Kenntnisse sowie die absolute Kenntnis der Motoreigenschaften, an dem man die Veränderung vornehmen will, erforderlich: Leistungskurve des Motors usw... Will man in einem Motor mit max. Leistung zwischen 8.000 und 10.000 U/m eine hohe Anlasedbeschleunigung erreichen, muss der Einrastpunkt der Kupplung zwischen 6.000 und 7.000 U/m liegen. Will man in einem Motor mit max. Leistung zwischen 11.000 und 14.000 U/m eine hohe Anlasedbeschleunigung erreichen, muss der Einrastpunkt der Kupplung zwischen 7.000 und 8.000 U/m liegen. Veränderungen an einer Kupplung bei über 8.000 U/m sind jedoch nicht ratsam.

DELTA CLUTCH besitzt 400 verschiedene Eichwerte:

- 4 je Zentrifugalmasse mit jeweils 4 Befestigungspositionen
 - 6 Federtypen und jeweils 3 unterschiedliche Einrastpunkte.
- Durch die Gewichtsverringerung der Zentrifugalmassen und ihre Annäherung an den Drehbolzen der Kupplungsbacke 2 (Abb. E) wird der Druck auf das Reibungsmaterial gegen die Innenwand der Kupplungsglocke verringert, wodurch das Einrasten der Kupplung verzögert wird und umgekehrt.
- Mit dem Einbau von sehr starken Federn, der Steigerung ihrer Drehung und durch Einstellen des Befestigungspunktes des Federspannbereichs 1 (Abb. E) wird der Einrastmoment der Kupplung verzögert und umgekehrt.



FUNCIONAMIENTO

Cada resorte, en función de sus características geométricas y tecnológicas, presenta un valor bien determinado de la relación carga / alargamiento (k). Por lo tanto, con el mismo alargamiento, un resorte que necesite una fuerza mayor tendrá una relación carga / alargamiento (k) mayor.

En el interior de un grupo de fricción, los resortes tienen el objetivo concreto de establecer el punto de arranque de las masas de fricción en el tambor-campana del grupo de fricción, contrastando el movimiento de expansión de las masas de fricción determinado por la fuerza centrífuga. Por lo tanto, mayor es la relación carga / alargamiento (k) del resorte de fricción, mayor resultará el régimen de rotación del motor al que el grupo de fricción transmitirá potencia en la rueda (punto de arranque).

INSTRUCCIONES DE MONTAJE PARA CAMBIAR LOS RESORTES Y LAS MASAS POR LA FRICCIÓN DELTA CLUTCH (1a y 2a serie) - fricción ORIGINAL.

1. Limpiar con cuidado la zona externa del cárter lado transmisión en el que se trabajará.
2. Desmontar el cárter lado transmisión, procurando no perjudicar o perder los casquillos de centrado y los tornillos de los mismos (fig. A).
3. Destornillar la tuerca 2 de la campana de fricción 1 según se indica en la (fig. B). Tener cuidado, puesto que, si el scooter lleva pocos minutos parado, la campana de fricción puede tener una temperatura elevada.
4. Sacar todo el grupo corrector de par-fricción 3, desde el eje 4 (fig. C), aflojando la correa y abriendo las dos semipoleas.
5. Destornillar la tuerca 5 poniendo mucha atención en el resorte de contraste, que se libera de forma violenta. En el caso de la FRICCIÓN DELTA CLUTCH 2a serie, desmontar el anillo después de quitar las tres sujeciones de retención situadas en los pernos fulcro de la brida que contiene las masas.
6. Quitar los resortes originales que retienen las masas de fricción utilizando un par de pinzas para seeger para exteriores.
7. Soplar el grupo de fricción con aire comprimido e introducir los nuevos resortes utilizando las herramientas utilizadas anteriormente.
8. Efectuar el montaje siguiendo al revés las instrucciones anteriores.

INSTRUCCIONES DE MONTAJE PARA CAMBIAR LAS MASAS POR FRICCIÓN DELTA CLUTCH 1a y 2a serie.

Seguir las instrucciones de desmontaje desde el punto 1 hasta el punto 6.

7. En el caso de la FRICCIÓN DELTA CLUTCH 1a serie, sacar las tres mordazas de fricción después de quitar las tres sujeciones de retención 2 (fig. D).
8. Destornillar el tornillo y quitar la masa 4 cambiándola con la de espesor 4,5 contenida en la caja de montaje MHR.

CALIBRADO DE LA FRICCIÓN DELTA CLUTCH 1a y 2a serie.

La fricción DELTA CLUTCH se suministra con un calibrado del número de revoluciones de arranque intermedio para su medio; si se quiere modificar el número de revoluciones de arranque en función de las exigencias de cada uno: utilizando el anexo (Fig. E), encontrarán la posición de fijación tanto del registro resorte 1 como de la masa adicional 2.

Par poder efectuar la modificación del calibrado de la fricción, es necesario tener buenos conocimientos mecánicos y conocer perfectamente las características del motor en el que se quiere trabajar: curva de potencia del motor, etc. Si se quiere conseguir una prestación elevada en aceleración en un motor con potencia máxima incluida entre las 8.000 y las 10.000 revoluciones, es necesario que el punto de arranque de la fricción esté entre las 6.000 y las 7.000 revoluciones. Si se quiere conseguir una prestación elevada en aceleración en un motor con potencia máxima incluida entre las 11.000 y las 14.000 revoluciones, es necesario que el punto de arranque de la fricción esté incluido entre las 7.000 y las 8.000 revoluciones. De todas formas, se desaconseja la intervención de la fricción a un régimen que supere las 8.000 revoluciones.

Además, DELTA CLUTCH posee más de 400 distintos valores de calibrado:

- 4 para cada masa centrífuga, con 4 distintas posiciones de fijación cada una.
- 6 tipos de resortes y 3 distintas posiciones de arranque para cada una.

Al disminuir el peso de la masa centrífuga y al acercarla al fulcro de la mordaza de fricción (fig. E) 2, disminuye el empuje en el material de rozamiento contra la pared interna de la campana de fricción, retrasando el momento de arranque de la fricción. Y viceversa.

Montando unos resortes con una fuerza mayor y aumentando la tensión regulando el punto de arranque del sector de extensión del resorte (fig. E) 1, se retrasa el momento de arranque de la fricción. Y viceversa.

RACING SPRING



**Molle per: - frizioni Malossi FLY e DELTA
- frizioni originali**



Molle in acciaio al carbonio pretemprato ad elevato carico di snervamento, protette da una verniciatura in vari colori ad alta resistenza termica. La diversa colorazione evidenzia il carico di ogni serie di molle.



Ressorts en acier carbone pré-trempé à haute charge d'énervement, protégés par un vernis en différentes couleurs à haute résistance thermique. La coloration différente met en évidence la charge de chaque série de ressorts.



Pre-hardened carbon steel springs, with high yield strength, that are protected by a high heat-resistant painting in various colours. The different colouring shows the load of each spring series.



Federn aus vorgehärtetem Kohlenstahl mit hoher Biegegrenze, verschiedenfarbiger Schutzlack mit hoher Wärmebeständigkeit. Die unterschiedlichen Farben kennzeichnen die Belastungsfähigkeit der einzelnen Federserien.



Resortes de acero al carbono pretemplado de elevada carga de deformación, protegidos por una pintura de distintos colores de alta resistencia térmica. La distinta coloración destaca la carga de cada serie de resortes.

Aprile 2003 / Istruzione 7311234

RACING SPRING



Molle per frizione ORIGINALE/Spring for ORIGINAL clutch

MARCHE e MODELLI BRANDS and MODELS	Molle Springs	per CAMPANA FRIZIONE for CLUTCH BELL		
		ø 105	ø 107	ø 112
SCOOTER 50 cc				
APRILIA Habana (Molito)	29 7456	-	-	-
Sr Replica 2000 Lc (mot./eng. Aprilia)	29 7454	-	-	-
per tutti gli altri modelli / for all other models	-	29 7714	29 9605	29 7715
ATALA Carosello	-	29 7714	29 9605	29 7715
Hacker, Hacker Lc	29 7456	-	-	-
BENELLI per tutti i modelli / for all the models	-	29 7714	29 9605	29 7715
BETA per tutti i modelli / for all the models	-	29 7714	29 9605	29 7715
CAGIVA City	29 9605*	-	-	-
Progress	29 7456	-	-	-
DERBI GP1 LC	29 7454	-	-	-
per tutti gli altri modelli / for all other models	29 7456	-	-	-
GILERA per tutti i modelli / for all the models	29 7454	-	-	-
HONDA Dio Sp, Dio Sr, Lead, Sh	29 7456	-	-	-
Dio Zx	29 7454	-	-	-
per tutti gli altri modelli / for all other models	29 9605*	-	-	-
ITALJET Jet Set	29 7454	-	-	-
per tutti gli altri modelli / for all other models	29 7456	-	-	-
KYMCO People, Super 9 Zr, Top Boy (Cobra)	29 9605	-	-	-
per tutti i modelli / for all the models	29 9605*	-	-	-
MALAGUTI per tutti i modelli / for all the models	-	29 7714	29 9605	29 7715
MBK per tutti i modelli / for all the models	-	29 7714	29 9605	29 7715
PEUGEOT Sc L, Metropolis	29 7456	-	-	-
Metra X, Vivacity cat, X-Fight	29 9605	-	-	-
per tutti gli altri modelli / for all other models	29 9605*	-	-	-
PGO Big Max, Star	29 9605*	-	-	-
PIAGGIO Sfera 50-75cc, Sfera Resty	29 7457	-	-	-
per tutti gli altri modelli / for all other models	29 7454	-	-	-
SUZUKI per tutti i modelli / for all the models	29 7456	-	-	-
YAMAHA per tutti i modelli / for all the models	-	29 7714	29 9605	29 7715
ATV-QUAD				
DINLI T, REX 50 cc	29 7715	-	-	-
E-TON VIPER PXL 50 cc	29 7715	-	-	-
CICLAMOTORI / MOTORCYCLES				
PIAGGIO Boss, Brava, Clao, Clao Px	29 7306	-	-	-
Grillo, Sl, Superbravo	29 7306	-	-	-

* **ATTENZIONE:** Per scooter prodotti >1996 la molla è 29 7454
ATTENTION: Spring for scooter produced >1996 is 29 7454

Molle per FRIZIONI MALOSSİ FLY-DELTA Ssprings for MALOSSİ CLUTCH FLY-DELTA

29 8746 Kit SPORT
 • n. 3 Ø filo/thread 1,6 bianco/white k = 2,1
 • n. 3 Ø filo/thread 1,7 verde/green k = 2,6
 • n. 3 Ø filo/thread 1,8 giallo/yellow k = 3,4

MADE IN ITALY

29 8747 Kit MHR
 • n. 3 Ø filo/thread 2,0 rosso/red k = 5,6
 • n. 3 Ø filo/thread 2,1 blu/blue k = 7,0
 • n. 3 Ø filo/thread 2,2 nero/black k = 8,9
 • n. 3 masse aggiuntive/additional masses
 spessore/thickness 4,5mm