



## **ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO COLLETTORE ASPIRAZIONE MONOLAMELLARE VESPA**

Il nuovo collettore monolamellare è stato studiato per eliminare i fastidiosi e costosi inconvenienti derivati dalla valvola aspirazione originale posta sulla spalla dell'albero motore quando è usurata, eliminando così la costosa sostituzione dei carter, dell'albero motore e relativa mano d'opera, in quanto con la sola sostituzione del collettore si avrà ancora un motore preciso e scattante.

Inoltre il nostro collettore monolamellare si può utilizzare come modifica per un ulteriore aumento di potenza e di tiro ai bassi regimi modificando il carter motore come da disegno allegato.

Per la sopracitata modifica, si renderà comunque necessaria l'apertura dei carter motore per la fresatura con flessibile del passaggio aspirazione carter motore.

**ATTENZIONE:** A collettore montato, controllare dopo circa 200 Km. il bloccaggio del collettore al carter motore. Comunque se si dovessero riscontrare anomalie nella carburazione dopo un certo numero di Km. si dovrà ricontrollare la tenuta della guarnizione di base.

Disponibile nei seguenti diametri:  $\varnothing 16$  -  $\varnothing 19$  -  $\varnothing 24$  è adattabile su tutti i motori VESPA: 50 - 125 PRIMAVERA - ET3 - PK - ETS.

Per la carburazione si raccomanda di attenersi alle tabelle sotto indicate, che non si intendono impegnative, per fattori di temperatura e pressione atmosferica che può variare da zona a zona.

Dati per la carburazione dei modelli 50-125 PRIMAVERA-ET3-PK-ETS con albero motore e carter originali:

VESPA 50 ø 38,4 - ø 42

Carburatore 16-16	SHB	getto max.	62 - 64
Carburatore 19-19	SHB	getto max.	80 - 82

VESPA 50 ø 47

Carburatore 16-16	SHB	getto max.	66 - 68
Carburatore 19-19	SHB	getto max.	80 - 82

VESPA 50 ø 55

Carburatore 16-16	SHB	getto max.	66 - 68
Carburatore 19-19	SHB	getto max.	80 - 82
Carburatore 24	PHBL	getto max.	72 - 76
		diffusore AQ	264
		spillo D.22 II tacca	
		valvola	40
		getto minimo	50

VESPA 125 ø 57

Carburatore 19-19	SHB	getto max.	76 - 78
-------------------	-----	------------	---------

Dati per la carburazione dei modelli 50-125 PRIMAVERA-ET3-PK-ETS con carter motore modificato come da disegno allegato:

VESPA 50 ø 38,4 - ø 42

Carburatore 16-16	PHB	getto max.	74
Carburatore 19-19	PHB	getto max.	76

VESPA 50 ø 47

Carburatore 16-16	PHB	getto max.	84
Carburatore 19-19	PHB	getto max.	82

VESPA 50 ø 55

Carburatore 16-16	PHB	getto max.	80
Carburatore 19-19	PHB	getto max.	78
Carburatore 24	PHBL	getto max.	100 - 102
		diffusore AQ	264
		spillo D.22 III tacca	
		valvola	40
		getto minimo	60

# VESPA 125 ø 57

Carburatore 19-19	SHB	getto max.	82
Carburatore 24	PHBL	getto max.	100
		diffusore AQ	264
		spillo D.22	Il tacca
		valvola	40
		getto minimo	64

**N.B.** Tutte le tarature sopracitate sono state ottenute montando una nuova scatola filtro disponibile per carburatore ø 16 - ø 19 - ø 24

COD. 203.0016	filtro aria carburatore da 16-16
COD. 203.0019	filtro aria carburatore da 19-19
COD. 203.0024	filtro aria carburatore da 24

Presso i rivenditori più esclusivi della Vostra città, potete trovare, kits di preparazione, marmitte ad alto rendimento, primarie a denti diritti in alluminio e tantissimi altri prodotti della Polini Motori.

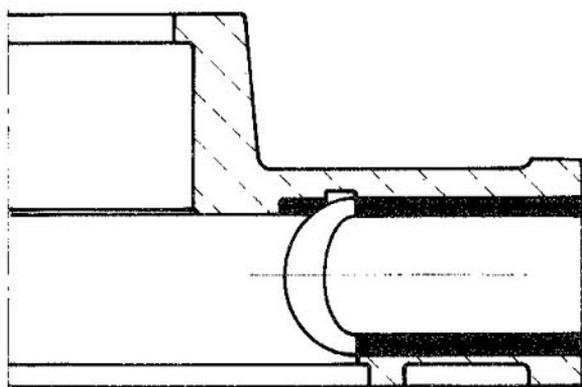
Per un buon funzionamento del Vostro motore usate sempre ricambi originali Polini Motori.

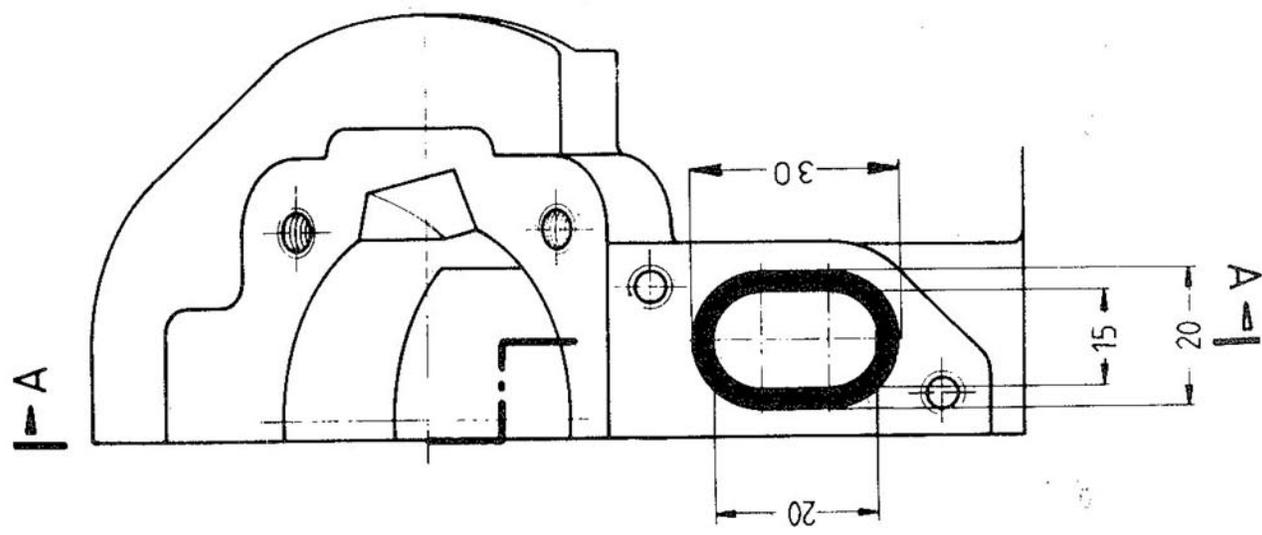
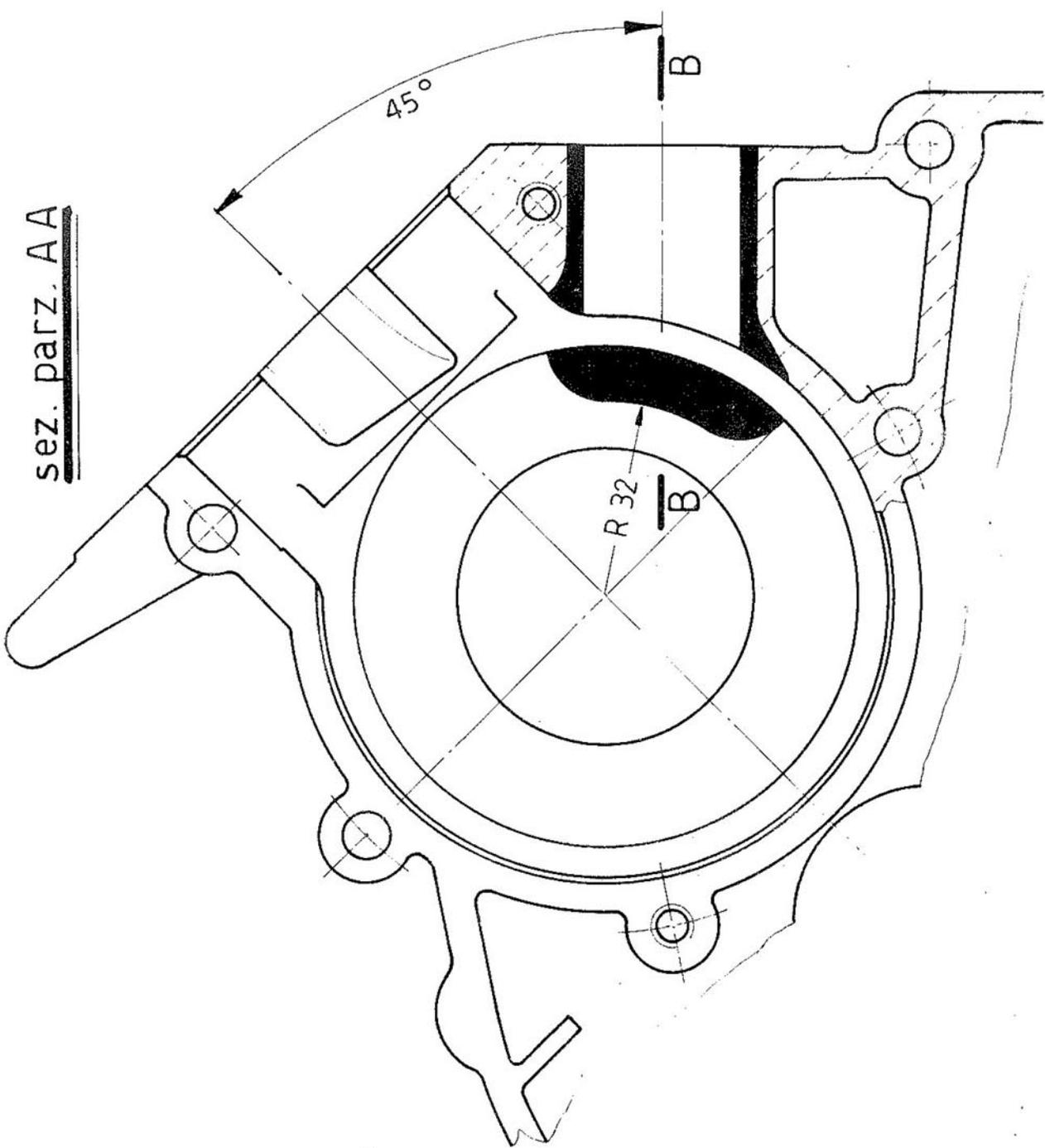
Buon viaggio

---

*Asportare con flessibile la parte annerita e fare attenzione sulle pareti sottili e spigoli di non sfondare i carter all'esterno.*

sez. parz. BB





Remove the Blackened part with a flexible file taking care of the thin walls and edges so as not to break the external parts of the crank case.

# INSTRUCTIONS FOR THE ASSEMBLY OF THE VESPA INDUCTION SINGLE BAR COMMUTATOR

The new single bar commutator has been created to eliminate the bothersome and costly inconveniences caused by the original induction valve set on the back of the driving shaft when worn, by avoiding the expensive replacement of the crankcases, the driving shaft and relevant labour. By simply replacing only the commutator, you will still have an efficient and accurate motor.

The change to our single bar commutator may also lead to a further increase in power in low speed motors; this is carried out by modifying the motor crankcase per enclosed drawing. In order to carry out this change, it is necessary to open the motor crankcase so as to be able to file the motor crankcase induction passage with a flexible filer.

The product comes in the following diametres: 16 - 19 - 24 and may be assembled onto VESPA: 50 - 125 PRIMAVERA - ET3 - PK - ETS.

We suggest that for the carburation, you keep to the under-mentioned tables which are not to be considered binding, due to atmospheric temperatures and pressures which may vary from place to place.

**ATTENTION:** Once manifold has been assembled, check manifold clamp to motor crankcase after about 200 kms. Should any defects be verified in the carburation after a few kilometres, then check the basic gasket sealing.

Data relevant to the carburation of models 50-125 PRIMAVERA - ET3 - PK - ETS with original driving shaft and crankcase:

VESPA 50  $\varnothing$  38.4 -  $\varnothing$  42

Carburator 16-16	SHB	maximum jet 62 - 64
Carburator 19-19	SHB	maximum jet 80 - 82

VESPA 50 ø 47

Carburator 16-16	SHB	maximum jet 66 - 68
Carburator 19-19	SHB	maximum jet 80 - 82

VESPA 50 ø 55

Carburator 16-16	SHB	maximum jet 66 - 68
Carburator 19-19	SHB	maximum jet 80 - 82
Carburator 24	PHBL	maximum jet 72 - 76
		AQ choke 264
		D.22 II pin notch
		valve 40
		minimum jet 50

VESPA 125 ø 57

Carburator 19-19	SHB	maximum jet 76 - 78
------------------	-----	---------------------

Data relevant to the carburation of models 50-125 PRIMAVE-RA-ET3-PK-ETS with motor crankcase modified as per enclosed drawing: