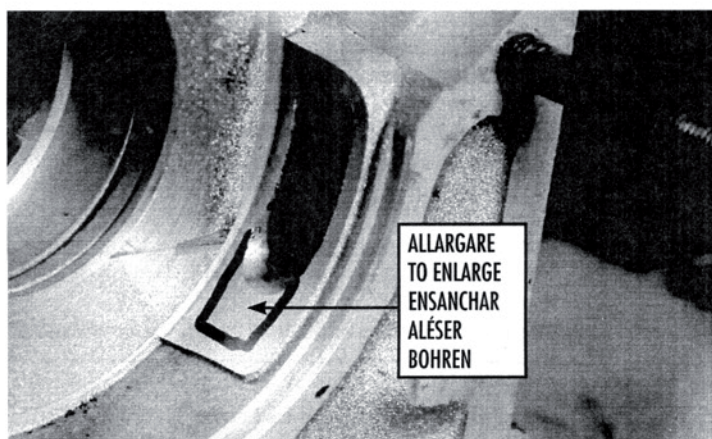
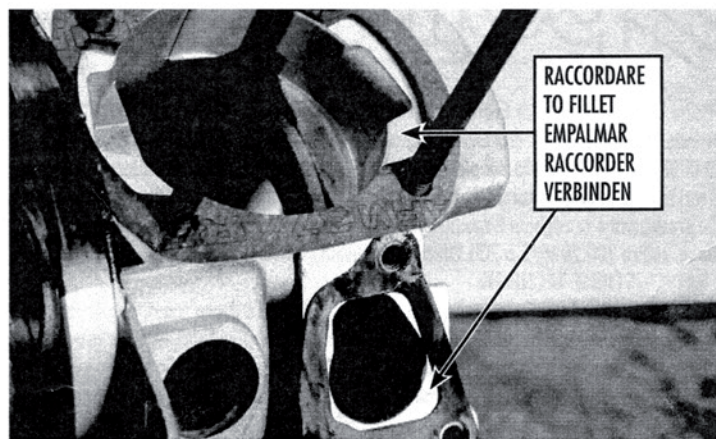
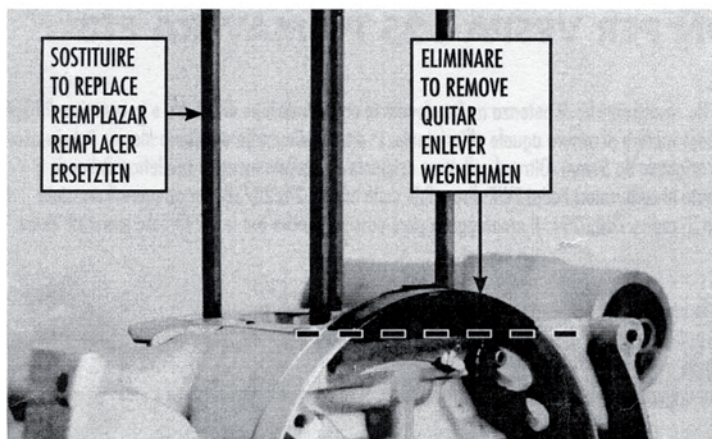




DATI TECNICI-TECHNICAL DETAILS	CARTER ET3 125 / VESPA 50 - CRANKCASE ET3 125 / VESPA 50				CARTER PK 50 3 FORI - PK 50 3 HOLE CRANKCASE			
	EVOLUTION - 140.0211		EVOLUTION LAMELLARE-140.0212		EVOLUTION - 140.0211		EVOLUTION LAMELLARE-140.0212	
Alesaggio-Bore	mm	57	57	57	57	57	57	57
Corsa-Stroke	mm	51	52,8	52,8	51	52,8	52,8	52,8
Cilindrata-Displacement	cm ³	130,14	134,73	134,73	130,14	134,73	134,73	134,73
Squish	mm	1,2	1	1	1,2	1	1	1
Lunghezza biella-Connecting rod length	mm	98	102	102	98	102	102	102
Rapporto di compressione-Compression ratio		12,9:1	13,5:1	13,5:1	12,9:1	13,5:1	13,5:1	13,5:1
Gioco pistone/cilindro- Piston/cylinder slack	mm	0,04-0,05	0,04-0,05	0,04-0,05	0,04-0,05	0,04-0,05	0,04-0,05	0,04-0,05
Fasatura scarico-Exhaust timing	gradi	178	190	190	178	190	190	190
Fasatura travasi-Ports timing	gradi	126	131	131	126	131	131	131
Anticipo accensione originale-Original ignition advance	gradi	17/18	17/18	17/18	17/18	17/18	17/18	17/18
Barenatura carter destro-Right crankcase boring	mm	STD	Ø89,5 x 17,3	Ø89,5 x 17,3	STD	Ø89,5 x 17,3	Ø89,5 x 17,3	Ø89,5 x 17,3
Barenatura carter sinistro-Left crankcase boring	mm	STD	Ø89,5 x 22,5	Ø89,5 x 22,5	STD	Ø89,5 x 22,5	Ø89,5 x 22,5	Ø89,5 x 22,5
CONSIGLI TECNICI MESSA A PUNTO-SET UP TECHNICAL SUGGESTIONS								
Collettore Ø24 2 fori - 2 hole manifold Ø24	cod.	215.0434			215.0435			
Collettore Ø24 3 fori - 3 hole manifold Ø24	cod.							
Lamelle - Reeds	mm		0,4	0,4			0,4	0,4
Guida flusso - Flow guide			si/yes	si/yes			si/yes	si/yes
Carburatore - Carburator	cod.	201.0168 pwk 28	201.0168 pwk 28	201.0168 pwk 28	201.0168 pwk 28	201.0168 pwk 28	201.0168 pwk 28	201.0168 pwk 28
Getto max-Main jet		108	108	108	108	108	108	108
Getto min-Min jet		45	45	45	45	45	45	45
Getto avviamento-Starting jet		STD	STD	STD	STD	STD	STD	STD
Galleggiante-Float	gr	STD	STD	STD	STD	STD	STD	STD
Diffusore-Choke		8 fori	8 fori	8 fori	8 fori	8 fori	8 fori	8 fori
Spillo-Idle		PV24 2°tacca	PV24 2°tacca	PV24 2°tacca	PV24 2°tacca/notch	PV24 2°tacca/notch	PV24 2°tacca/notch	PV24 2°tacca/notch
Valvola - Valve		STD	STD	STD	STD	STD	STD	STD
Filtro aria - Air filter	cod.	203.0150	203.0150	203.0150	203.0150	203.0150	203.0150	203.0150
Frizione - Clutch	cod.							
Rapporto primario-Primary gear								
Albero motore - Crankshaft	cod.	210.0033	210.0034	210.0034	210.0033	210.0034	210.0034	210.0034
Kit cuscinetti albero motore - Crankshaft bearings kit	cod.		280.0031	280.0031		280.0031	280.0031	280.0031
Cuscinetto lato volano - Flywheel side bearing		20/47/14	25/47/12	25/47/12	20/47/14	25/47/12	25/47/12	25/47/12
Cuscinetto lato trasmissione - Transmission side bearing		17/47/14	20/47/14	20/47/14	17/47/14	20/47/14	20/47/14	20/47/14
Serie Paraoli albero motore - Crankshaft oil seals	cod.	285.0006	285.0111	285.0111	285.0006	285.0111	285.0111	285.0111
Paraolio volano - Flywheel oil seal		20/32/7	22/32/7	22/32/7	20/32/7	22/32/7	22/32/7	22/32/7
Paraolio trasmissione - Transmission oil seal		22,7/47/7-7,5	25/47/6	25/47/6	22,7/47/7-7,5	25/47/6	25/47/6	25/47/6
Marmitta-Muffler	cod.	200.0291	200.0291	200.0291	200.0291	200.0291	200.0291	200.0291
Accensione-Ignition	cod.	171.0543	171.0544	171.0544	171.0543	171.0544	171.0544	171.0544
Fasatura a 4500 giri - Timing at 4500 rpm	gradi	23	30	30	23	30	30	30
Mappa n° - Map n°	cod.		1	1		1	1	1

KIT EVOLUTION PER VESPA 125 PRIMAVERA ET3

La Polini ha realizzato un kit Evolution con immissione a valvola rotante per Vespa 125 Primavera ET3. Ha caratteristiche di potenza molto elevate in ogni condizione di utilizzo e in ogni tipo di competizione. Il Kit "Evolution" con immissione a valvola rotante si monta su tutti i tipi di Vespa 125 con albero motore di misura uguale all'originale. E' disponibile anche un albero motore Polini codice 210.0033 con biella ricavata dal pieno, anticipato e bilanciato per essere montato mantenendo la corsa originale da 51mm. Oltre al collettore originale è possibile montare i collettori Polini da 2 o 3 fori in base al proprio carter. E' inoltre stato appositamente sviluppato un collettore per essere abbinato ai carburatori Polini PWK disponibili nelle misure 24/26/28. Per ottenere il massimo delle prestazioni è consigliato il montaggio con la nuova marmitta di ultima generazione Polini Evolution 2, codice 200.0291. Il montaggio è però possibile anche con le più famose marmitte Polini vintage, codice 200.2025/S o 200.2025 nella versione omologata.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Il cilindro è fuso in alluminio, con alesaggio diametro 57mm. La canna con riporto Nikel-Silicio migliora lo scorrimento del pistone, la resistenza all'usura e all'abrasione.

Diagramma di distribuzione molto "racing". Sei luci di travaso. Il pistone, fuso per gravità in lega leggera, è provvisto di due segmenti in ghisa S10 cromati. Il pistone, dopo la lavorazione, viene ricoperto da uno speciale strato al bisolfuro di molibdeno che ne migliora lo scorrimento in fase di rodaggio.

La testa è fusa in un unico pezzo e per aumentare la dissipazione del calore sono state create delle alette aggiuntive anche sotto il piano della testa. Il rapporto di compressione è stato disegnato per ottenere il massimo della prestazione.

POLINI EVOLUTION KIT FOR 125 VESPA PRIMAVERA ET3

Polini Motori has designed a new Evolution kit with rotary valve induction for the 125 Vespa Primavera ET3. It has great power features at every kind of use including race. The "Evolution" kit with rotary valve induction can be fitted in all the 125 Vespa with crankshaft the same measurements as the original one. It's also available a Polini balanced crankshaft, part no. 210.0033 with its connecting rod milled from a solid, that maintains the original 51mm stroke. Besides the original manifold it is possible to fit the Polini manifolds with 2 or 3 holes, according to your scooter model. Another manifold has been designed too to be fitted together with the PWK Polini carburetor, available in three different measures: 24/26/28. To achieve the maximum performance assemble it together with the last generation Polini Evolution 2 muffler, part no. 200.0291. It can also be assembled together with the Polini vintage mufflers, part no. 200.2025/S or 200.2025, the homologated one.

TECHNICAL FEATURES

Cylinder cast in aluminium, with bore of 57mm. The liner with Nickel-Siliceous coating improves the piston sliding, its resistance to wear and abrasion.

The transfer ports are designed for racing. It has 6 transfers. The piston is gravity cast in light alloy and it has two S10 chromed cast iron rings. After its working the piston has been covered with special molybdenum-bisulphide coating that improves the piston sliding during the running in period.

The head is cast in one piece only and some fins have been made under the head plane in order to improve the heat dissipation. The compression ratio has been designed to achieve the best performance.

KIT POLINI EVOLUTION POUR VESPA 125 PRIMAVERA ET3

Polini Motori a réalisé un kit Evolution pour Vespa 125 Primavera ET3 avec admission par soupape roulante. Ce kit a des caractéristiques de puissance très élevées à chaque condition d'usage et dans n'importe quelle compétition. Le kit "Evolution" avec admission par soupape roulante peut être monté sur tous les types de Vespa 125 avec vilebrequin de la même mesure que celui d'origine. Un vilebrequin Polini référence 210.0033 est aussi disponible avec embiellage tiré d'un seul bloc, anticipé et balancé pour être monté en gardant la course d'origine de 51 mm. En plus du collecteur d'origine, il est de possible monter les collecteurs Polini à 2 ou 3 trous, selon son propre carter. De plus, un collecteur a été expressément développé pour être combiné avec les carburateurs Polini PWK, disponibles dans les mesures 24/26/28. Pour obtenir le maximum des prestations le montage est souhaité avec le pot de dernière génération Polini Evolution 2, référence 200.0291. Le montage est, de toute façon, possible même avec les fameux pots Polini vintage, références 200.2025/S ou 200.2025, version homologuée.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Le cylindre est moulé en aluminium, avec alésage diamètre 57 mm. Le canon avec rapport en Nikel - Silicium améliore le roulement du piston, la résistance à l'usure et à l'abrasion.

Diagramme de distribution vraiment «racing». Six lumières de transfert. Le piston, moulé par gravité en alliage léger, est pourvu de deux segments chromés en fonte S10. Le piston, après l'usinage, est couvert par un revêtement spécial au bisulfure de molybdène qui en améliore le roulement pendant le rodage.

La culasse est moulée en une seule pièce et, pour augmenter la dissipation de la chaleur, des ailettes supplémentaires ont été créées aussi sous le plan de la culasse. Le rapport de compression a été dessiné pour obtenir le maximum des performances.

KIT POLINI EVOLUTION PARA VESPA 125 PRIMAVERA ET3

Polini ha realizado un kit Evolution con válvula rotante para Vespa 125 Primavera ET3. Tiene características de potencia muy elevadas en cualesquiera condiciones de uso y en cualquier tipo de competición. El Kit "Evolution" con toma de válvula rotante se monta en todos los tipos de Vespa 125 con cigüeñal de medida igual al original. Está disponible también un cigüeñal Polini código 210.0033 con biela sacada de un solo bloque, equilibrado para montarse manteniendo la carrera original de 51mm. Además del colector original se puede montar el colector Polini de 2 o 3 orificios en base al mismo cárter. También se ha desarrollado especialmente un colector para conectarse a los carburadores Polini PWK disponibles en las medidas 24/26/28. Para obtener el máximo de las prestaciones, se aconseja el montaje con el nuevo escape de última generación Polini Evolution 2, código 200.0291. Sin embargo, el montaje también se puede realizar con los escapes más famosos Polini vintage, código 200.2025/S o 200.2025 en la versión homologada.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

El cilindro está fundido en aluminio, con diámetro de 57mm.

El tubo con aleación Niquel-Silicio mejora el deslizamiento del pistón, la resistencia al desgaste y a la abrasión.

Diagrama de distribución muy "racing". Seis lumbreras de transferencia. El pistón, fundido por gravedad en aleación ligera, está provisto de dos segmentos en hierro fundido S10 cromado. El pistón, después de la elaboración, se recubre por una capa especial de disulfuro de molibdeno que mejora el deslizamiento en la fase de rodaje.

La culata está fundida en una sola pieza y para aumentar la disipación del calor se han creado aletas también debajo del plano de la culata. La relación de compresión se ha diseñado para obtener el máximo rendimiento.

KIT POLINI EVOLUTION FÜR VESPA 125 PRIMAVERA ET3

Polini Motori hat ein neues Evolution Zylinderkit mit Drehventileinlaß im Zylinder für Vespa 125 Primavera ET3 hergestellt. Es hat sehr hohe Leistungsmerkmale bei allen Benutzungsbedingungen und bei allen Wettkampftypen. Das Kit EVOLUTION mit Drehventileinlaß kann auf alle Modelle von Vespa 125 auf die originale Antriebswelle montiert werden. Auch eine Polini Antriebswelle Artikelnummer 210.0033 mit Pleuelstange aus einem Stück ist verfügbar. Diese ist ausgeglichen, um für den Originalhub von 51mm montiert zu werden. Neben dem Originalansaugsammler, kann man auch den Polini Ansaugsammler mit 2 oder 3 Löchern montieren. Außerdem wurde ein Ansaugsammler entwickelt, um mit den Polini PWK Vergasern kombiniert werden zu können, die mit den Maßen 24/26/28 lieferbar sind. Um die höchsten Leistungen zu erhalten, empfiehlt man den Polini Evolution 2 Auspuff, Artikelnummer 200.0291, zusätzlich mit zu kombinieren. Artikelnummer des Zylinderkits: 140.0212. Man kann auch die berühmten Auspuffe Polini montieren: Artikelnummer 200.2025/S oder 200.2025 in der typengeprüften Version.

TECHNISCHE MERKMALE

Der Zylinder ist aus Aluminium verschmolzen und hat eine Bohrung von 57mm. Die Zylinderbuchse mit Nickel-Silicium Einsatz verbessert das Gleiten des Kolbens und die Abnutzungs- und -Reibungsverschleißfestigkeit. Hat ein sehr „Racing“ mäßiges Steuerungsschaubild und sechs Durchlaßmündungen.

Der aus Schwer aus Aluminium verschmolzene Kolben hat einen einzelnen Kolbenring aus S10 Gusseisen mit Chromeinsatz.

Nach der Bearbeitung wird der Kolben mit Molybdänbisulfur beschichtet, um das Gleiten beim Einfahren zu verbessern.

Der Kopf ist in einem Teil verschmolzen und, um die Wärmeverschwendung zu erhöhen, sind einige zusätzliche Zungen unten am Kopfplan angebracht. Der Verdichtungsgrad wurde gezeichnet, um die höchsten Leistungen zu erreichen.