

Nata con l'obiettivo di migliorare le performance e al contempo di ridurre la rumorosità, la Marmitta Original Polini è adatta sia per l'utilizzo con motori originali sia con kit base. Il disegno della curva e degli interni garantisce elevate prestazioni con un livello di rumorosità contenuto, ma sempre piacevole. La marmitta è perfettamente intercambiabile all'originale ed è stata pensata per usare anche gomme maggiorate 3.50-10. Particolare attenzione è stata data alla flangia di fissaggio al cilindro, rigida e perfettamente piana, così da garantire la perfetta tenuta ed evitare perdite. È stata sviluppata per il montaggio su cilindri con la flangia di scarico in posizione originale. La marmitta è dotata di asole per facilitare il montaggio su cilindri modificati o spessorati.

ATTENZIONE! Verifiche da effettuare prima del montaggio - La marmitta Original è stata studiata per essere montata su telai con ammortizzatori originali. **Verificare tassativamente lo stato di usura dei tamponi di fine corsa e se necessario sostituirli. Un tampone usurato o datato comprometterà l'integrità del telaio e della marmitta stessa.** Generalmente il tampone è lungo circa 40 mm.

> PROCEDIMENTO GENERALE - Lavare il veicolo e rimuovere la marmitta originale. Montare il supporto marmitta (foto 3/5) e, iniziando dal collettore di scarico, montare il nuovo impianto inserendo la nuova guarnizione tra la flangia e il collettore. Prestare attenzione a non serrare completamente i dadi sui prigionieri, lasciando così il corretto gioco per il montaggio della staffa sul carter motore. Controllare la corretta inclinazione della curva di scarico e l'allineamento della marmitta e procedere al serraggio di tutta la bulloneria, partendo dall'attacco del collettore sul cilindro. Avviare e riscaldare il motore del veicolo e controllare che non vi siano fuoriuscite di gas.

Vespa Special 50/ET3 125/Primavera - FOTO 1 - Misure ammortizzatore a fine corsa (tutto compresso): $L = 300 \pm 5$ mm. Prima del montaggio verificare la perfetta efficienza del filetto M10 nel carter motore (foto 3-4) in caso sia rovinato ripristinarlo con un apposito inserto.

Vespa PK 50/PK 125/XL - FOTO 2 - misure ammortizzatore a fine corsa (tutto compresso) $L = 265 \pm 5$ mm.

Solo per Vespa PK - Attenzione, la ruota di scorta va rimossa. Sui modelli dotati di batteria per avviamento elettrico, va spostata utilizzando l'apposita staffa codice 214.0138.

50 SPECIAL - FOTO 4

ET3 /Primavera - FOTO 4

PK 50 - FOTO 5/6

PK 125 - FOTO 5/7

VESPA 125 Primavera/ET3 RACING cod. 200.2034/R - **Attenzione:** a seconda del tipo di kit cilindro installato, ci potrebbero essere delle piccole variazioni sugli spessori da utilizzare per il fissaggio della marmitta. Opzioni di utilizzo degli spessori in dotazione: n.1 spessore da 15 mm, n.1 spessore da 11,5 mm o entrambi gli spessori 26,5 mm.

MANUTENZIONE - Verificare periodicamente il corretto serraggio di tutta la bulloneria. Pulire la marmitta con detergenti per auto.

ORIGINAL MUFFLERS FOR VESPA SMALL FRAME

Born with the aim of improving performance and at the same time reducing noise, the Polini Original Muffler is suitable for use with both original engines and basic kits. The design of the curve and the interiors guarantees high performance with a low but always pleasant noise level. The muffler is perfectly interchangeable with the original and has been designed to also use 3.50-10 increased tires. Particular attention has been given to the fixing flange to the cylinder, rigid and perfectly flat, so as to guarantee perfect sealing and avoid leaks. It is developed for mounting on cylinders with the exhaust flange in its original position. The muffler is equipped with slots to facilitate the assembly on modified or thickened engines.

ATTENTION! Checks to be carried out before assembly - The Original muffler has been studied to be mounted on frames with original shock absorbers. **Strictly check the wear of the end of the stroke buffers and replace them if necessary. A worn or dated buffer will compromise the integrity of the frame and the muffler itself.** Generally the buffer is about 40 mm long.

> GENERAL PROCEDURE - Wash the vehicle and remove the original muffler. Mount the muffler support (photo 3/5) and, starting with the exhaust manifold, mount the new system by inserting the new gasket between the flange and the manifold. Be careful not to fully tighten the nuts on the studs, thus leaving the correct clearance for mounting the bracket on the crankcase. Check the correct inclination of the exhaust curve and the alignment of the muffler and tighten all the bolts, starting from the manifold connection on the cylinder. Start and warm up the engine of the vehicle and check for gas leaks.

Vespa Special 50/ET3 125/Primavera - PHOTO 1 - shock absorber measurements at the end of the stroke (all compressed): $L = 300 \pm 5$ mm. Before assembly, check the perfect efficiency of the M10 thread in the engine crankcase (photo 3-4), if it is damaged, restore it with a special insert.

Vespa PK 50/PK 125/XL - PHOTO 2 - shock absorber measures at end of stroke (all compressed) $L = 265 \pm 5$ mm

Only for Vespa PK - Attention, the spare wheel must be removed. On models equipped with an electric starter battery, it must be moved using the special bracket code 214.0138.

50 SPECIAL - PHOTO 4

ET3 /Primavera - PHOTO 4

PK 50 - PHOTO 5/6

VESPA 125 Primavera/ET3 RACING code 200.2034/R - **Caution:** depending on the cylinder installed there may be some variations on the spacers to be used to fix the muffler. How to use the spacers supplied: N.1 15mm spacer, N.1 11,5 mm spacer or both the spacers for 26,5 mm. **MAINTENANCE** - Periodically check the correct tightening of all nuts and bolts. Clean the muffler with car cleaners.

1 - Vespa 50/125



2 - PK 125 XL



3 - Vespa 50/125/ Primavera/ET3



4 - Vespa 50/125/ Primavera/ET3



5 - Vespa PK 50/125



6 - Vespa PK 50



7 - Vespa PK 125

