

GRUPPO TERMICO VESPA 200 PX / PE Ø72

CYLINDER KIT VESPA 200 PX / PE Ø72



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO **2**



ASSEMBLING INSTRUCTIONS **4**



INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE **6**



INSTRUCCIONES DE MONTAJE **8**



ITALIANO

Il kit cilindro Polini codice 140.0241 per Vespa 200 PX / PE Ø 72 è stato progettato con il preciso obiettivo di realizzare un motore potente, performante ed estremamente affidabile. Per ottenere il corretto funzionamento del gruppo termico, **il kit deve essere abbinato obbligatoriamente a un albero motore con corsa 60 mm e biella lunga 127 mm cod.210.0095**. L'albero ha un profilo scanalato predisposto per l'utilizzo del **mozzo frizione Polini cod. 230.0506 che consente l'abbinamento con la frizione Polini HT Clutch**.

RACCOMANDAZIONI IMPORTANTI: si consiglia di far pulire, lubrificare e controllare accuratamente tutto il materiale da personale specializzato prima del montaggio, al fine di evitare eventuali rotture. Polini Motori declina ogni responsabilità in caso di montaggio errato e/o di utilizzo forzato del motore durante e dopo il rodaggio.

Consigli per il rodaggio: percorrere almeno 500 km senza forzare il motore, lasciandolo sempre riscaldare prima di partire.

Consigli per il carburante (con supplemento di olio sintetico al 2%):

- Per un funzionamento ottimale si consiglia benzina 98/100 ottani E5 (utilizzare benzina 95 ottani E5 come requisito minimo consigliato).
- L'utilizzo di benzina 95 ottani E10 è vivamente sconsigliato e comporta l'esclusione dalla garanzia.

Dopo il montaggio del kit è necessario **rivedere la carburazione** e verificare la corretta **taratura della frizione**, in funzione della configurazione del motore e dell'utilizzo previsto.

PREPARAZIONE CARTER

Smussatura cilindro

È consigliabile eseguire una leggera smussatura delle luci del cilindro. La smussatura deve interessare gli spigoli delle luci presenti sulla canna del cilindro, in modo da eliminare eventuali bordi vivi e favorire il corretto scorrimento dei segmenti durante il funzionamento.

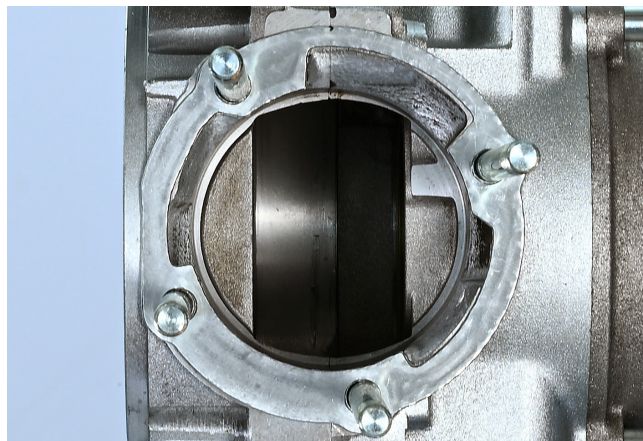
L'operazione deve essere eseguita con attenzione, senza alterare la geometria delle luci e senza modificare le fasature del cilindro.

Dopo ogni lavorazione, lavare accuratamente tutti i componenti per eliminare completamente trucioli, residui metallici o impurità prima del montaggio definitivo.

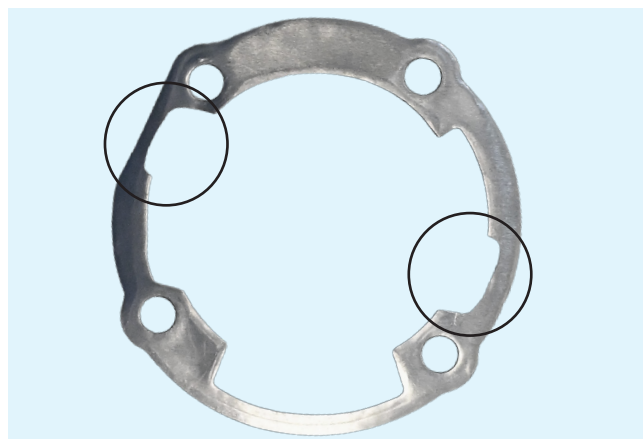


Carter originali

In caso di utilizzo di carter originali, è necessario eseguire la lavorazione del carter, del cilindro e della guarnizione di base. Posizionare la guarnizione di base sul piano carter, centrandola correttamente sui prigionieri, e utilizzarla come riferimento per la lavorazione. Come indicato in foto, il carter originale deve essere lavorato seguendo il profilo della guarnizione, in modo da raccordare correttamente i travasi ed eliminare eventuali differenze di sezione tra carter, guarnizione e cilindro.



È necessario adattare anche la guarnizione di base in corrispondenza del punto indicato sul travaso in foto, in modo da evitare interferenze e garantire il corretto passaggio dei flussi. La guarnizione deve seguire il profilo ottenuto dopo la lavorazione, senza creare scalini o restringimenti tra carter e cilindro.



È inoltre necessario intervenire anche sul cilindro, come evidenziato in foto, per ottenere il corretto accoppiamento con i carter originali.



Le lavorazioni devono essere eseguite in modo progressivo e controllato, evitando spigoli vivi, scalini o irregolarità che potrebbero compromettere il corretto flusso della miscela e il rendimento del motore.

Carter Polini

In caso di utilizzo di carter Polini, è necessario eseguire l'adattamento dei travasi seguendo la forma della guarnizione di base. Posizionare la guarnizione sul piano carter, verificare il corretto allineamento con i travasi e raccordare le superfici interessate seguendo il profilo della guarnizione stessa. L'obiettivo è ottenere una continuità regolare tra carter, guarnizione e cilindro, senza scalini o discontinuità che possano ostacolare il passaggio della miscela.

CONTROLLO E REGOLAZIONE DELLO SQUISH

Il controllo dello squish deve essere eseguito utilizzando un filo di stagno da 2 mm. Eseguire un premontaggio della guarnizione di base, del cilindro e del pistone senza fasce. Posizionare il filo di stagno sul cielo del pistone, in corrispondenza della zona di schiacciamento tra pistone e testa. In seguito, montare la guarnizione di testa e chiudere la testa del cilindro. Serrare la testa in modo incrociato e progressivo, in modo da simulare la reale condizione di montaggio. Ruotare manualmente l'albero motore fino al punto morto superiore, in modo da comprimere il filo di stagno. Rimuovere quindi la testa e misurare lo spessore del filo schiacciato con uno strumento di precisione. Il valore corretto dello squish deve essere compreso tra: 1,4 mm e 1,6 mm.

Per la regolazione sono fornite due guarnizioni di base:

Guarnizione base cilindro	Spessore 0,5 mm
Guarnizione base cilindro	Spessore 0,3 mm

Utilizzare le guarnizioni necessarie per ottenere il valore di squish indicato.

Il controllo deve essere effettuato sempre prima della chiusura definitiva del motore.

MONTAGGIO

Prima del montaggio verificare che tutti i componenti siano perfettamente puliti e privi di impurità. Procedimento:

- 1 - Montare la guarnizione di base selezionata in funzione del valore di squish desiderato.
- 2 - Installare il pistone rispettando il corretto verso di montaggio.
- 3 - Montare i segmenti nelle rispettive sedi, controllando che siano liberi di muoversi correttamente.
- 4 - Inserire lo spinotto pistone.
- 5 - Montare i fermi spinotto nelle rispettive sedi, verificando che siano correttamente posizionati.
- 6 - Montare il cilindro prestando attenzione al corretto inserimento dei segmenti.
- 7 - Posizionare la guarnizione di testa.
- 8 - Montare la testa cilindro.
- 9 - Serrare le viti della testa in modo incrociato e progressivo.

Il serraggio deve essere eseguito seguendo i valori indicati nella tabella tecnica.

Dopo il primo avviamento e il primo ciclo termico, si consiglia di ricontrollare il serraggio della testa a motore freddo.

DATI TECNICI

Coppia serraggio viti testa M8	20–22 Nm
Coppia serraggio viti testa M6	10–12 Nm
Squish	1,4–1,6 mm
Rapporto di compressione	12:1
Anticipo con accensione originale	18,5°
Anticipo con accensione Polini o simili	23°
Gioco di funzionamento	12 centesimi
Gap fasce pistone	0,4 mm
Olio miscela, in base all'utilizzo	dal 3% al 4%
Candela consigliata	B9ES o simili

NOTE FINALI

Dopo il montaggio del kit cilindro Polini è indispensabile controllare e adeguare la carburazione.

Una carburazione non corretta può compromettere le prestazioni, l'affidabilità e la durata del gruppo termico.

Verificare inoltre la taratura della frizione, soprattutto in presenza di motori elaborati o configurazioni ad alte prestazioni.



ENGLISH

The Polini cylinder kit part no. 140.0241 for Vespa PX / PE 200 Ø 72 has been specifically designed to deliver a powerful, high-performance, and extremely reliable engine. To ensure proper operation of the cylinder kit, **it must be used together with a 60 mm stroke crankshaft and a 127 mm long connecting rod, part no. 210.0095**. The crankshaft has a splined profile designed to use it with the Polini clutch hub, part. n. 230.0056 that allows it to be paired it with the Polini HT clutch.

IMPORTANT RECOMMENDATIONS: Before installation, all components should be thoroughly cleaned, lubricated and inspected by qualified personnel to prevent possible failures. Polini Motori declines all responsibility for damage resulting from incorrect installation and/or improper engine use during or after the break-in period.

Running-in recommendations: ride at least 500 km without placing excessive load on the engine. Always allow the engine to reach operating temperature before riding.

Fuel recommendations (with an additional 2% synthetic oil):

- For optimum performance, use 98/100 Octanes E5 gasoline (95 octanes E5 is the minimum recommended fuel).
- The use of 95 RON E10 gasoline is strongly discouraged and will void the warranty.

After installing the cylinder kit, it is essential to **readjust the carburetor jetting** and verify the **clutch setup** according to the engine configuration and intended use.

CRANKCASE PREPARATION

Cylinder chamfering

Lightly chamfering the cylinder ports is recommended.

The chamfer should be applied to the edges of all ports in the cylinder liner to remove any sharp edges and promote smooth piston ring operation.

This operation must be carried out carefully, without altering the port geometry or modifying the cylinder timing.

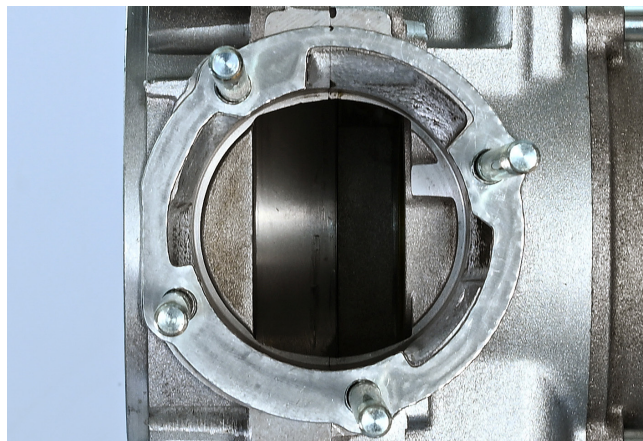
After any machining operation, thoroughly clean all components to remove metal chips, debris, and contaminants before final assembly.



Original crankcases

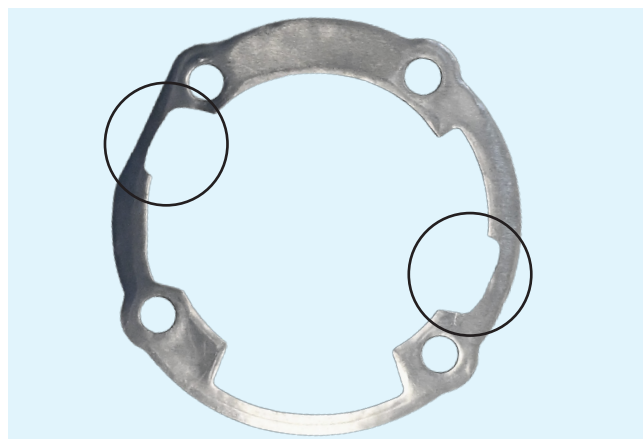
When using original crankcases, machining of the crankcase, cylinder, and base gasket is required. Place the base gasket onto the crankcase sealing surface, centering it correctly on the studs, and use it as a machining template.

As shown in the pictures, the original crankcase must be machined following the outline of the base gasket to correctly match the transfer ports and eliminate any differences in cross-section between the crankcase, gasket and cylinder.



The base gasket must also be modified at the transfer port area indicated in the pictures to prevent interference and ensure proper mixture flow.

The gasket must follow the final machined profile without creating steps or restrictions between the crankcase and the cylinder.



The cylinder itself must also be modified as shown in the pictures to achieve proper matching with the original crankcases.

All machining operations must be carried out progressively and accurately, avoiding sharp edges, steps, or irregularities that could adversely affect mixture flow and engine performance.



Polini crankcases

When using Polini crankcases, the transfer ports must be matched following the profile of the base gasket. Position the gasket on the crankcase sealing surface, verify correct alignment with the transfer ports and blend the mating surfaces according to the gasket profile. The goal is to obtain a smooth and continuous transition between crankcase, gasket and cylinder without steps or discontinuities that could restrict mixture flow.

SQUISH CLEARANCE CHECK AND ADJUSTMENT

The squish clearance must be checked using 2 mm diameter solder wire. Perform a trial assembly of the base gasket, cylinder and piston without piston rings. Place the solder wire on the piston crown in the squish area between the piston and cylinder head. Then install the head gasket and fit the cylinder head. Tighten the cylinder head progressively using a criss-cross pattern to simulate the final assembly condition. Rotate the crankshaft by hand until the piston reaches Top Dead Center (TDC), compressing the solder wire.

Remove the cylinder head and measure the compressed solder thickness using a precision measuring instrument. The correct squish clearance must be between: 1.4 mm and 1.6 mm

Two base gaskets are supplied for squish adjustment:

Cylinder base gasket	0,5 mm Thickness
Cylinder base gasket	0,3 mm Thickness

Use the required gasket combination to obtain the specified squish clearance.

The squish measurement must always be performed before final engine assembly.

ASSEMBLY

Before assembly, ensure that all components are perfectly clean and free from contaminants.

Procedure

1. Install the selected base gasket according to the desired squish clearance.
2. Install the piston, observing the correct installation direction.
3. Fit the piston rings into their respective grooves, ensuring they move freely.
4. Install the piston pin.
5. Fit the piston pin circlips, making sure they are correctly seated in their grooves.
6. Install the cylinder, taking care to correctly insert the piston rings.
7. Position the head gasket.
8. Install the cylinder head.
9. Tighten the cylinder head fasteners progressively using a criss-cross tightening sequence.

Tighten all fasteners according to the torque values listed in the technical specifications.

After the first engine start and initial heat cycle, it is recommended to recheck the cylinder head torque with the engine completely cold.

TECHNICAL DATA

Cylinder head M8 bolt torque	20–22 Nm
Cylinder head M6 bolt torque	10–12 Nm
Squish clearance	1.4–1.6 mm
Compression ratio	12:1
Ignition timing with original ignition	18.5° BTDC
Ignition timing with Polini or equivalent ignition	23° BTDC
Piston-to-cylinder clearance	0.12 mm
Piston ring end gap	0.40 mm
Premix oil ratio (depending on use)	3%–4%
Recommended spark plug	B9ES or equivalent

FINAL NOTES

After installing the Polini cylinder kit, the carburetor must be correctly re-jetted and tuned.

Improper carburetor calibration can negatively affect engine performance, reliability, and the service life of the cylinder kit.

Also verify the clutch adjustment, especially on tuned or high-performance engine configurations.



Le kit cylindre Polini réf. 140.0241 pour Vespa 200 PX / PE Ø72 a été conçu avec un objectif précis : réaliser un moteur puissant, performant et extrêmement fiable. Afin de garantir le bon fonctionnement du groupe thermique, **le kit doit impérativement être associé à un vilebrequin avec une course de 60 mm et une bielle longue de 127 mm réf.210.0095**. Le vilebrequin est doté d'un profil cannelé prévu pour le montage du **moyeu d'embrayage Polini réf. 230.0506**, permettant ainsi son accouplement avec l'embrayage Polini HT Clutch.

RECOMMANDATIONS IMPORTANTES : avant le montage, il est recommandé de faire nettoyer, lubrifier et contrôler soigneusement tous les composants par du personnel qualifié afin d'éviter tout risque de casse. Polini Motori décline toute responsabilité en cas de montage incorrect et/ou d'utilisation abusive du moteur pendant ou après le rodage.

Conseils de rodage : effectuer au moins 500 km sans solliciter fortement le moteur et toujours le laisser monter en température avant de prendre la route.

Carburant recommandé (avec ajout de 2 % d'huile synthétique) :

- Pour un fonctionnement optimal, utiliser de l'essence 98/100 octanes E5 (l'essence 95 octanes E5 constitue le minimum recommandé).
- L'utilisation d'essence 95 octanes E10 est fortement déconseillée et entraîne l'exclusion de toute garantie.

Après le montage du kit, il est indispensable de revoir le réglage de la carburation et de vérifier le bon réglage de l'embrayage en fonction de la configuration du moteur et de son utilisation prévue.

PRÉPARATION DES CARTERS

Chanfreinage du cylindre

Il est recommandé de réaliser un léger chanfrein sur les lumières du cylindre. Le chanfrein doit être effectué sur les arêtes des lumières de la chemise afin d'éliminer les angles vifs et de favoriser le bon coulisement des segments pendant le fonctionnement. Cette opération doit être exécutée avec soin, sans modifier la géométrie des lumières ni les diagrammes de distribution du cylindre. Après chaque opération d'usinage, nettoyer soigneusement tous les composants afin d'éliminer complètement les copeaux, résidus métalliques ou autres impuretés avant le montage définitif.

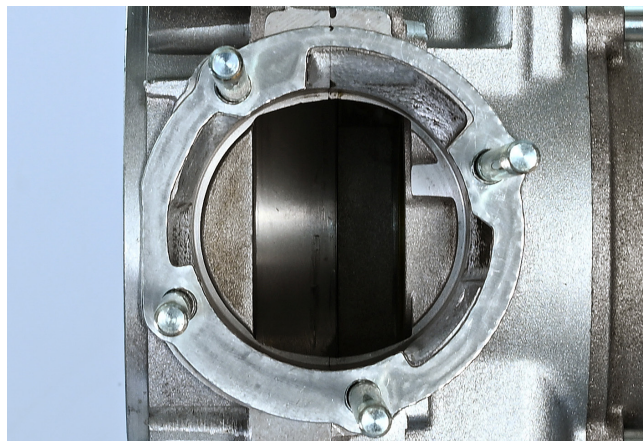


Carter d'origine

En cas d'utilisation de carters d'origine, il est nécessaire d'usiner le carter, le cylindre et le joint d'embase.

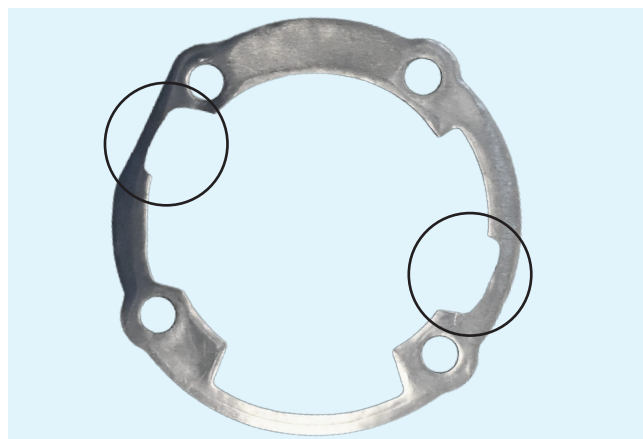
Positionner le joint d'embase sur le plan de joint du carter en le centrant correctement sur les goujons, puis l'utiliser comme référence pour l'usinage.

Comme illustré sur les photos, le carter d'origine doit être usiné en suivant le profil du joint afin d'assurer un raccordement parfait des transferts et d'éliminer toute différence de section entre le carter, le joint et le cylindre.



Il est également nécessaire d'adapter le joint d'embase au niveau de la zone indiquée sur la photo du transfert afin d'éviter toute interférence et de garantir un passage optimal des gaz.

Le joint doit suivre le profil obtenu après usinage sans créer de ressauts ni de rétrécissement entre le carter et le cylindre.



Il est également indispensable d'usiner le cylindre, comme illustré sur les photos, afin d'obtenir un accouplement correct avec les carters d'origine.

Les opérations d'usinage doivent être réalisées progressivement et avec précision, en évitant les angles vifs, les marches ou toute irrégularité susceptible de perturber l'écoulement du mélange et de réduire les performances du moteur.



Carters Polini

En cas d'utilisation de carters Polini, il est nécessaire d'adapter les transferts en suivant le profil du joint d'embase. Positionner le joint sur le plan de joint du carter, vérifier le parfait alignement avec les transferts puis usiner les surfaces concernées en suivant le contour du joint. L'objectif est d'obtenir une continuité parfaite parmi le carter, le joint et le cylindre, sans ressauts ni discontinuités pouvant gêner le passage du mélange.

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU SQUISH

Le contrôle du squish doit être effectué à l'aide d'un fil d'étain de 2 mm de diamètre. Effectuer un prémontage avec le joint d'embase, le cylindre et le piston sans segments. Positionner le fil d'étain sur la calotte du piston, au niveau de la zone de squish entre le piston et la culasse. Monter ensuite le joint de culasse et installer la culasse. Serrer la culasse progressivement et en croix afin de reproduire les conditions réelles de montage. Faire tourner manuellement le vilebrequin jusqu'au point mort supérieur afin d'écraser le fil d'étain. Retirer ensuite la culasse et mesurer l'épaisseur du fil écrasé à l'aide d'un instrument de précision. La valeur correcte du squish doit être comprise entre 1,4 mm et 1,6 mm.

Pour le réglage, les suivants joints d'embase sont fournis :

Joint d'embase cylindre	0,5 mm
Joint d'embase cylindre	0,3 mm

Utiliser les joints nécessaires afin d'obtenir la valeur de squish indiquée.
Le contrôle doit toujours être effectué avant la fermeture définitive du moteur.

MONTAGE

Avant le montage, vérifier que tous les composants sont parfaitement propres et exempts d'impuretés. Procédure:

1. Monter le joint d'embase sélectionné en fonction de la valeur de squish souhaitée.
2. Installer le piston en respectant son sens de montage.
3. Monter les segments dans leurs gorges en vérifiant qu'ils coulissent librement.
4. Introduire l'axe de piston.
5. Monter les circlips de l'axe dans leurs logements en s'assurant de leur parfait positionnement.
6. Monter le cylindre en prêtant attention à l'introduction correcte des segments.
7. Positionner le joint de culasse.
8. Monter la culasse du cylindre.
9. Serrer les vis de culasse progressivement et en croix.

Le serrage doit être effectué conformément aux valeurs indiquées dans le tableau technique. Après le premier démarrage et le premier cycle thermique, il est conseillé de contrôler de nouveau le serrage de la culasse lorsque le moteur est froid.

DONNÉES TECHNIQUES

Couple de serrage vis de culasse M8	20–22 Nm
Couple de serrage vis de culasse M6	10–12 Nm
Squish	1,4–1,6 mm
Rapport de compression	12:1
Avance avec allumage d'origine	18,5°
Avance avec allumage Polini ou équivalent	23°
Jeu de fonctionnement	12 centièmes
Jeu à la coupe des segments	0,4 mm
Huile de mélange (selon l'utilisation)	de 3 % à 4 %
Bougie recommandée	B9ES ou équivalent

NOTES FINALES

Après le montage du kit cylindre Polini, il est indispensable de contrôler et d'ajuster la carburation.
Une carburation incorrecte peut compromettre les performances, la fiabilité et la durée de vie du groupe thermique.
Vérifier également le réglage de l'embrayage, en particulier sur les moteurs préparés ou les configurations hautes performances.



ESPAÑOL

El kit de cilindro Polini, con código 140.0241, para Vespa 200 PX / PE Ø 72 ha sido diseñado con el objetivo específico de conseguir un motor potente, de alto rendimiento y extremadamente fiable. Para garantizar el correcto funcionamiento del grupo térmico, **el kit debe combinarse obligatoriamente con un cigüeñal con carrera de 60 mm y una biela de 127 mm de longitud ref. 210.0095**. El cigüeñal cuenta con un perfil estriado preparado para utilizar el **buje de embrague Polini, código 230.0506, que permite combinarlo con el embrague Polini HT Clutch**.

RECOMENDACIONES IMPORTANTES: se recomienda que personal especializado limpie, lubrique y revise minuciosamente todo el material antes del montaje, con el fin de evitar posibles roturas. Polini Motori declina toda responsabilidad en caso de montaje incorrecto y/o uso forzado del motor durante y después del rodaje.

Consejos para el rodaje: recorrer al menos 500 km sin forzar el motor, dejándolo siempre que se caliente antes de arrancar.

Consejos sobre el combustible (con un 2 % de aceite sintético añadido):

- Para un funcionamiento óptimo, se recomienda gasolina de 98/100 octanos E5 (utilizar gasolina de 95 octanos E5 como requisito mínimo recomendado).
- Se desaconseja encarecidamente el uso de gasolina de 95 octanos E10, ya que conlleva la anulación de la garantía.

Tras el montaje del kit, es necesario **revisar la carburación** y comprobar el correcto **ajuste del embrague**, en función de la configuración del motor y del uso previsto.

PREPARACIÓN DEL CÁRTER

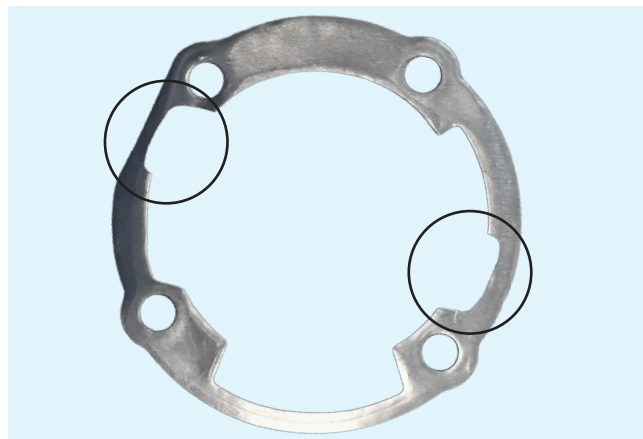
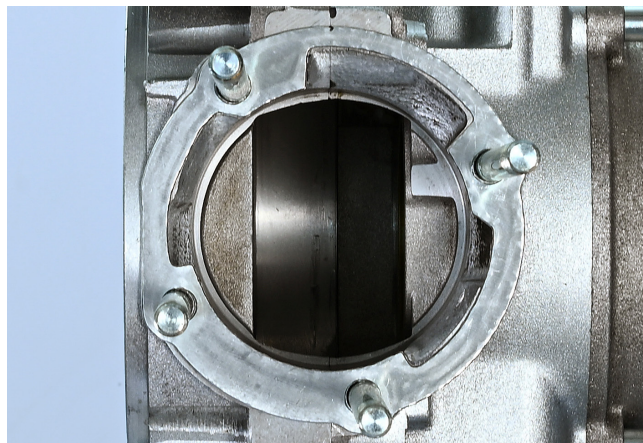
Biselado del cilindro

Se recomienda realizar un ligero biselado de las ranuras del cilindro. El biselado debe realizarse en los bordes de las ranuras del cilindro, con el fin de eliminar posibles aristas vivas y facilitar el correcto deslizamiento de los segmentos durante el funcionamiento. La operación debe realizarse con cuidado, sin alterar la geometría de las ranuras y sin modificar las fases del cilindro. Tras cada operación de mecanizado, lavar minuciosamente todos los componentes para eliminar por completo virutas, residuos metálicos o impurezas antes del montaje definitivo.

Cárteres originales

En caso de utilizar cárteres originales, es necesario mecanizar el cárter, el cilindro y la junta de base. Colocar la junta de base sobre la superficie del cárter, centrándola correctamente sobre los pernos de fijación, y utilizarla como referencia para el mecanizado. Tal y como se indica en la foto, el cárter original debe mecanizarse siguiendo el perfil de la junta, con el fin de acoplar correctamente los conductos de paso y eliminar posibles diferencias de sección entre el cárter, la junta y el cilindro.

También es necesario adaptar la junta de base en el punto indicado en el paso de fluidos de la foto, para evitar interferencias y garantizar el paso correcto de los flujos. La junta debe seguir el perfil obtenido tras el mecanizado, sin crear escalones ni estrechamientos entre el cárter y el cilindro.



Además, es necesario intervenir también en el cilindro, tal y como se muestra en la foto, para conseguir el acoplamiento correcto con los cárteres originales.



Los trabajos deben realizarse de forma progresiva y controlada, evitando aristas vivas, escalones o irregularidades que puedan comprometer el correcto flujo de la mezcla y el rendimiento del motor.

Cárter Polini

Si se utiliza un cárter Polini, es necesario adaptar los conductos de paso siguiendo la forma de la junta de base. Colocar la junta sobre la superficie del cárter, comprobar la correcta alineación con los conductos de transferencia y ajustar las superficies correspondientes siguiendo el perfil de la propia junta. El objetivo es conseguir una continuidad uniforme entre el cárter, la junta y el cilindro, sin escalones ni discontinuidades que puedan obstaculizar el paso de la mezcla.

COMPROBACIÓN Y AJUSTE DEL SQUISH

La comprobación del squish debe realizarse utilizando un hilo de estaño de 2 mm. Realizar un premontaje de la junta de base, del cilindro y del pistón sin anillos. Colocar el hilo de estaño en la parte superior del pistón, en la zona de compresión entre el pistón y la culata. A continuación, montar la junta de culata y cerrar la culata. Apriete la culata de forma cruzada y progresiva, para simular las condiciones reales de montaje. Gire manualmente el cigüeñal hasta el punto muerto superior, de modo que se comprima el alambre de estaño. A continuación, retire la culata y mida el espesor del alambre aplastado con un instrumento de precisión. El valor correcto del «squish» debe estar comprendido entre: 1,4 mm y 1,6 mm.

Para el ajuste se suministran dos juntas de base:

Junta de base del cilindro Espesor 0,5 mm

Junta de base del cilindro Espesor 0,3 mm

Utilice las juntas necesarias para obtener el valor de «squish» indicado.

La comprobación debe realizarse siempre antes del cierre definitivo del motor.

MONTAJE

Antes del montaje, comprueba que todos los componentes estén perfectamente limpios y libres de impurezas. Procedimiento:

- 1 - Monta la junta de base seleccionada en función del valor de «squish» deseado.
- 2 - Instala el pistón respetando el sentido correcto de montaje.
- 3 - Monta los segmentos en sus respectivos alojamientos, comprobando que se muevan libremente.
- 4 - Inserte el pasador del pistón.
- 5 - Monte los retenes del pasador en sus respectivos alojamientos, comprobando que estén correctamente colocados.
- 6 - Monte el cilindro prestando atención a la correcta inserción de los segmentos.
- 7 - Coloque la junta de la culata.
- 8 - Monte la culata.
- 9 - Apriete los tornillos de la culata de forma cruzada y progresiva.

El apriete debe realizarse siguiendo los valores indicados en la tabla técnica.

Tras el primer arranque y el primer ciclo térmico, se recomienda volver a comprobar el apriete de la culata con el motor frío.

DATOS TÉCNICOS

Par de apriete de los tornillos de la culata M8	20–22 Nm
Par de apriete de los tornillos de la culata M6	10–12 Nm
Squish	1,4–1,6 mm
Relación de compresión	12:1
Avance con encendido original	18,5°
Avance con encendido Polini o similar	23°
Juego de funcionamiento	12 céntimos
Juego de anillos de pistón	0,4 mm
Aceite en la mezcla, según el uso	del 3 % al 4 %
Bujía recomendada	B9ES o similares

NOTAS FINALES

Tras el montaje del kit de cilindro Polini, es imprescindible comprobar y ajustar la carburación.

Una carburación incorrecta puede comprometer el rendimiento, la fiabilidad y la duración del grupo térmico.

Comprueba también el ajuste del embrague, sobre todo en motores tuneados o configuraciones de alto rendimiento.

07A26

PI 913



www.polini.shop.com



www.polini.com

