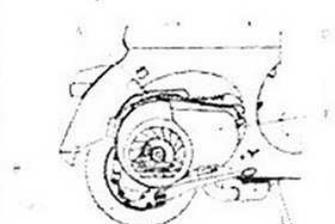
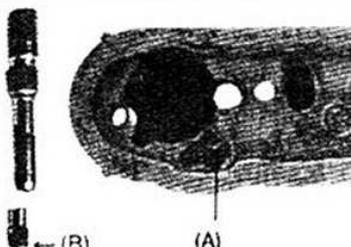
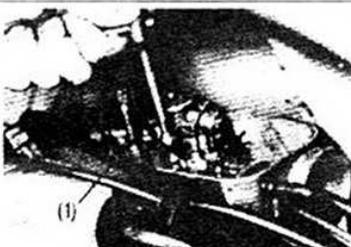
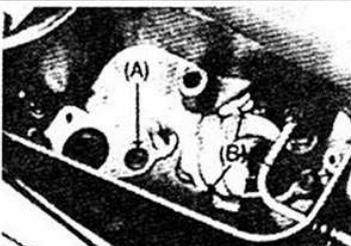
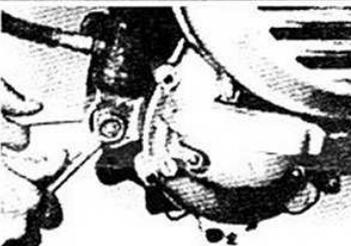


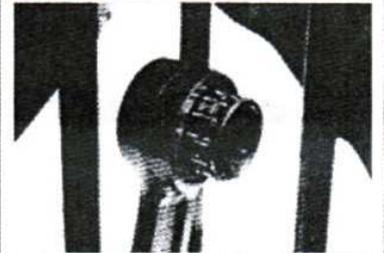
ISTRUZIONI DI MONTAGGIO KIT 177cc PER VESPA PX125-150

<p>Per il corretto montaggio del kit, senza separare completamente il motore dal telaio, è possibile effettuare l'operazione nel modo sotto descritto agendo sui seguenti punti: A = Carburatore e scatola-carburatore B = Perno di fissaggio ammortizzatore C = Ruota posteriore D = Soffietto E = Scarico F = Cuffia di raffreddamento</p>	
<p>Con la sostituzione del getto del massimo, si dovrà effettuare una piccola modifica al filtro aria, che consiste in un foro da 5 mm di diametro nel punto segnato nella foto (A). Il getto del massimo si trova all'estremità del polverizzatore (B) montato a pressione. La carburazione è la parte più importante di una corretta elaborazione, Pinasco consiglia di usare il kit carburazione art. 10293000. Per tutti i modelli Vespa che montano carburatore SPACO è consigliato l'uso del kit coperchio modificato art. 10293102. E' inoltre disponibile il kit completo Pinasco polverizzatori art. 10293100 e calibratori art. 10293101.</p>	
<p>Smontando il carburatore (chiave 13), occorre disconnettere il tubo del carburante e i due cavi gas e starter. E' necessario, inoltre, rimuovere il filtro aria. Per accedere al getto del massimo svitare il polverizzatore con un cacciavite a taglio (1).</p>	
<p>Anche la scatola del carburatore deve essere rimossa agendo sulla vite (A), per permettere al motore di scendere, rendendo possibile lo smontaggio del gruppo cilindro. Nel caso in cui il motore sia equipaggiato di miscelatore automatico, occorre smontare il corpo dosatore mediante le viti (B), prestando attenzione, al momento del rimontaggio, a non forzare gli ingranaggi interni. Dopo il montaggio riempire il serbatoio del carburante con miscela al 2%.</p>	
<p>Togliendo il perno dell'ammortizzatore (chiavi 13 e 14), il motore ruota sul perno principale e quindi si abbassa, permettendo l'accesso al cilindro.</p>	
<p>Dopo aver tolto la cuffia di raffreddamento, sbloccare i quattro dadi di serraggio della testa e rimuoverli. Sfilare testa e cilindro.</p>	

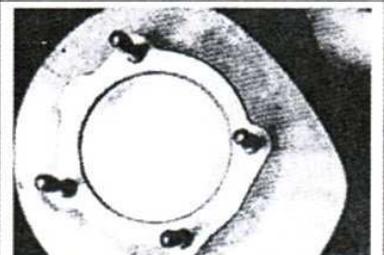
Al momento di togliere gli anelli di fermo dello spinotto (seeger), coprire l'imboccatura del carter con un panno pulito.
 Sfilare quindi lo spinotto facendo semplicemente pressione su di esso.



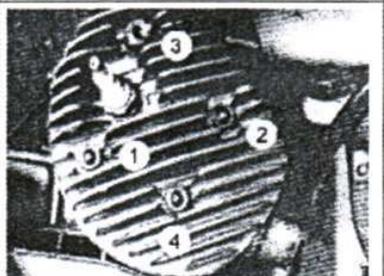
Sulla gabbia a rulli, così come sull'occhio di biella, è segnata la selezione corrispondente per mezzo di piccole linee verticali.
 Nel caso di usura dell'occhio di biella, montare una gabbia di una selezione immediatamente inferiore.



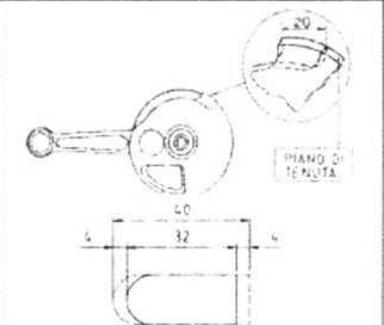
Dopo aver deterso attentamente tutti i componenti del kit con benzina o nafta pulita, procedere al montaggio.
Nel kit sono comprese le guarnizioni originali Pinasco per il corretto assemblaggio del gruppo termico. (Per l'articolo 10030842, vedi sotto)
Per il montaggio dell'art. 10030842, usare la guarnizione di 1,5 mm di spessore inclusa nel kit.
 Sul cielo del pistone si trovano una freccia con l'indicazione dello scarico, nonché la selezione del cilindro (solo per cilindri in alluminio).



Al momento del montaggio della testa, porre sul piano d'appoggio della stessa un sottile strato di grasso.
 Utilizzare i dadi forniti serrandoli, prima, leggermente e bloccandoli, successivamente, nell'ordine indicato nella foto.
Coppia di serraggio Kg. 1,4
 Prima di rimontare la cuffia di raffreddamento ricordarsi di avvitare il dado di fissaggio sopra il dado 3.



Per incrementare ulteriormente le prestazioni, si possono apportare le modifiche al condotto di ammissione ed alla spalla sinistra dell'albero motore come da disegno a fianco (verificare che i residui della fresatura non penetrino nel cuscinetto del piede di biella).
 Queste modifiche comportano lo smontaggio completo del motore (rivolgersi ad un'officina attrezzata).
 Per incrementare ulteriormente la coppia motrice è possibile abbassare la testa di max 1mm.
 NOTA: Fate molta attenzione a non intaccare, rigare, o comunque danneggiare le superfici di tenuta, dalla cui perfezione dipende in parte il buon funzionamento del motore.



Per una corretta messa a punto del motore, assicurarsi di aver scelto una carburazione adeguata, l'anticipo di accensione va mantenuto su IT.
 Eseguire il rodaggio come descritto:
Cilindro in Ghisa art. 10030804 - 10030805:
 0-500 Km miscela 4%, candela gradazione 9 o equivalenti, evitare di aprire il gas oltre i 3/4 dell'apertura totale.
 500-1000 Km controllare il serraggio dei dadi testata, miscela 3%, candela gradazione 9 o equivalenti.
Cilindro in Alluminio art. 10030841 - 10030842:
 0-500 Km miscela 3%, candela gradazione 9 o equivalenti, evitare di aprire il gas oltre i 3/4 dell'apertura totale, controllare successivamente il serraggio dei dadi testata.
 È consigliabile usare candele con gradazione 9 o equivalenti nel periodo estivo e candele con gradazione 8 o equivalenti nel periodo invernale.

MESSA A PUNTO
E
RODAGGIO

ISTRUCTION TO ASSEMBLY CYLINDER KIT 177cc FOR VESPA PX125-150

<p>For the correct assembly of the kit (when you do not want to completely separate the engine from the frame) it is possible to carry out the operation in the below-mentioned way, by acting on the following points: A = Carburetor and carburetor case B = Rear damper bolt C = Rear wheel F = Cooling hood D = Bellows E = Exhaust</p>	
<p>If you replace the main jet, you will have to make a slight change in the air filter, that is a hole 5 mm in diameter in the position shown on the photo (A). The main jet is located at the end of the atomizer (B). The most important part for a good tuning is setting. Pinasco strongly suggests to use Pinasco setting kit item 10293000. For all Vespa using SPACO carburetor, we suggest modified cap Pinasco kit item 10293102. We have also available the complete needle jet Pinasco kit item 10293100 and calibrator Pinasco kit item 10293101.</p>	
<p>By disassembling the carburetor (monkey wrench 13) you have to disconnect the fuel pipe and two cables: gas and starter. It is furthermore necessary to remove the air filter. The main jet is approached by unscrewing the atomizer (1).</p>	
<p>Also the carburetor case has to be removed by acting on the screw (A) to allow the engine to make possible the disassembly of the cylinder unit. Should the engine be equipped with an automatic fuel mix it is necessary to disassemble the metering body by means of screws (B); taking a special care not to force the internal gears at the time of the reassembly. After the fitting fill the fuel tank with mixture (2%).</p>	
<p>By removing at this point the pin to the shock-absorber (monkey wrenches 13 and 14) the engine swings on the main pin and then it dips down. It is therefore possible to easily approach the cylinder.</p>	
<p>After removing the cooling hood release diagonally the head-fastener nuts and then remove them. Slip now the head and the cylinder off.</p>	

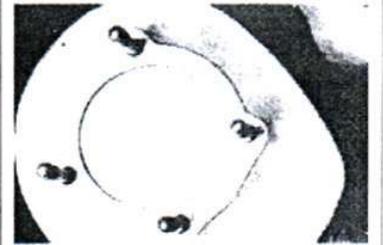
At the lime of removing the seegers, cover the hole of the crankcase with a clean cloth.
 Slip then the piston pin to simply by pressing on it.



Both on the roller cage and on the small end the relevant selection is marked by means of small vertical lines.
 Should the small end be worm assemble a cage having the lower selection.

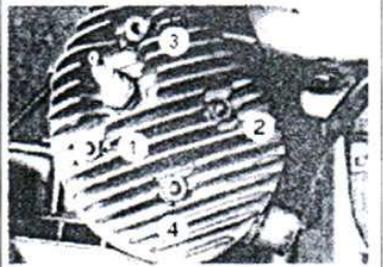


After carefully cleaning every component of the kit by means of petrol or naphtha, go on with assembly.
In this kit are also included original Pinasco gasket for the correct installation of the engine. (For the code 10030842, please see below)
Please use the gasket supplied, thickness 1.5 mm, on the item 10030842.

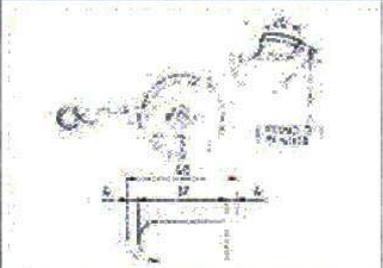


On the crown of the piston are positioned an arrow in the direction of exhaust as well as the selection of the cylinder (only for aluminum cylinders).

At the time of assembling the head, coat it's face with a thin layer of grease.
 Tighten then a little the nuts supplied and then release them in compliance with what above-mentioned (tighten master Kg. 1,4).
 Before re-assembling the cooling hood do not forget the fastener nut lo be screwed on the nut 3.



In order to further increase performances you can make the following changes in the induction duct and in the left crankshaft of the driving shaft (ensure that the milling chips do not pass through the bearing of the small end). These changes involve the full disassembly of the engine (apply to an equipped workshop).
 To further increase torque is possible to reduce the head of max 1mm.
 NOTICE: Take a special care not to nick, to score or anyway to ruin the sealing surfaces, as the good running to the engine mainly depends on their perfection.



For a correctly set up, make sure you have chosen the right carburetion, the advance of ignition should be maintained on IT.

Run the running-as described:

Cast iron cylinder item 10030804 - 10030805:

0-500 Km mix-fuel 4%, spark plug gradation 9 or equivalent, do not open the gas over ¾ of the total.

500-1000 Km check the tightening of head nuts, 3% mixture, spark plug gradation 9 or equivalent.

Aluminum cylinder item 10030841 - 10030842:

0-500 Km mix-fuel 3%, spark plug gradation 9 or equivalent, do not open the gas over ¾ of total control, check the tightening of head nuts.

We recommend to use spark plugs gradation 9 or equivalent in summer and spark plug gradation 8 or equivalent in winter.

**SETTING
 AND
 RUNNING-IN**