

## **KIT VESPA 300 GTS - PIAGGIO BEVERLY EURO 3 e 4: UN'ESPLOSIONE DI POTENZA**

Attingendo dalla tecnologia impiegata nei motori da Formula 1, la Polini Motori ha progettato un gruppo termico che si pone come riferimento nell'elaborazione dei motori Piaggio 300.

Grazie alla speciale canna in acciaio con rivestimento di Nicasil e all'anello "HTR" (High Turbulence Ring) è stato possibile incrementare l'alesaggio a 77 mm, portando la cilindrata dai 278 cm<sup>3</sup> originali a ben 294 cm<sup>3</sup>: un'esplosione di incredibile potenza al motore del tuo scooter.

Il gruppo termico si monta senza alcuna modifica al carter e alle teste originali.

Peculiarità unica nel settore scooter è l'anello "HTR" che, oltre a migliorare l'effetto squish, permette di avere un'ampia superficie d'appoggio della guarnizione di testa, garantendo quindi la grande affidabilità di questo componente.

Il pistone si presenta con un mantello particolarmente esteso per resistere alle notevoli spinte laterali generate dalla biella; la camera di scoppio ricavata nel cielo del pistone è conformata per avere un rapporto di compressione ottimale con ampie bande di squish che si accoppiano con la testa originale.

La centralina dispone di due curve specifiche per i diversi step di elaborazione: la prima è indicata per montaggio con variatore Polini Hi Speed, kit e marmitta originale; la seconda per montaggio con variatore Polini Hi Speed, kit e marmitta Polini.

Le performance con il nuovo kit sono tangibili sin dai bassi regimi e il motore si presenta prestante ad ogni regime di rotazione.

Il kit viene fornito completo di centralina Plug & Play dotata di relativi cablaggi da connettere all'impianto originale senza modifiche.

Codice 140.0224

100% Made in Italy

## **POLINI KIT FOR VESPA 300 GTS – PIAGGIO BEVERLY EURO 3 and 4:**

### **POWER EXPLOSION**

With the help of the technology used for the Formula 1 engines, Polini Motori has designed a new cylinder kit that wants to be a point of reference for Piaggio 300 engines tuning.

Thanks to the special barrel made of steel with Nicasil coating and to the "HTR" ring (High Turbulence Ring) it has been possible to increase the bore to 77mm, bringing the displacement from 278 cm<sup>3</sup> to 294cm<sup>3</sup>: an incredible explosion of power for your scooter engine.

The cylinder kit can be installed without any modification to the crankcase and to the original head.

Exclusive detail in the scooter market is the "HTR" ring that above improving the squish effect, it allows a larger supporting surface of the head gasket, granting great reliability of this part.

The piston has a wider skirt to resist to the side shifting generated by the coil; the combustion chamber, machined from the piston top, has been designed to have the best compression ratio with wide squish lines that match to the original head.

The CDI has two curves specific for the different tuning steps: the first is proper to be installed with Polini Hi-Speed, cylinder kit and original muffler; the second one with Polini Hi-Speed, cylinder kit and Polini muffler.

With the new kit the performance is tangible just from the first rpm and the engine is powerful at all the rpm.

The cylinder kit comes with plug and play CDI and the wirings to be connected to the original system without any modification.

Item 140.0224

100% Made in Italy

## **KIT VESPA 300 GTS – PIAGGIO BEVERLY EURO 3 et 4: UNE EXPLOSION DE PUISSANCE**

En puisant dans la technologie utilisée pour les moteurs de Formula 1, Polini Motori a projeté un groupe thermique qui se met comme référence dans l'élaboration des moteurs Piaggio 300.

Grâce au canon spécial en acier avec revêtement en Nicasil et à la bague «HTR» (High Turbulence Ring) il a été possible d'augmenter l'alésage à 77mm, en menant la cylindrée de 278 cm<sup>3</sup> d'origine à 294 cm<sup>3</sup>: une explosion d'incroyable puissance au moteur de ton scooter.

Le groupe thermique se monte sans aucune modification au carter et aux culasses d'origine.

Particularité unique dans le segment scooter est la bague "HTR" qui, pas seulement améliore l'effet squish, mais permet aussi d'avoir une grande surface d'appui du joint culasse, en assurant donc une grande fiabilité de ce composant.

Le piston se présente avec une jupe particulièrement étendue pour résister aux poussées latérales générées par la bielle; la chambre de combustion taillée dans le ciel du piston est conformée pour avoir un rapport de compression optimal avec des grandes bandes de squish qui se couplent avec la culasse d'origine.

Le boîtier a deux courbes spécifiques pour les différentes étapes d'élaboration: la première est indiquée pour le montage avec variateur Polini Hi Speed, kit et pot d'origine; la deuxième pour le montage avec variateur Polini Hi Speed, kit et pot Polini. Les performances avec le nouveau kit sont tangibles déjà aux bas régimes et le moteur se présente performant à chaque régime de rotation.

Le kit est livré complet de boîtier Plug & Play avec les concernants câblages qu'il faut connecter au système d'origine sans modifications.

Référence: 140.0224

100% Made in Italy

## **KIT VESPA 300 GTS - PIAGGIO BEVERLY EURO 3 y 4: UNA EXPLOSIÓN DE POTENCIA**

Basándose en la tecnología empleada en los motores de Fórmula 1, Polini Motori ha diseñado un grupo térmico que se convierte en una referencia en la elaboración de los motores Piaggio 300.

Gracias a la camisa especial en acero con revestimiento de Nicasil y al anillo "HTR" (High Turbulence Ring) ha sido posible aumentar la carrera a 77 mm. llevando la cilindrada de los 278 cm<sup>3</sup> originales a 294 cm<sup>3</sup>: una explosión increíble de potencia en el motor de tu scooter.

El grupo térmico se monta sin ninguna modificación en el cárter y la culata originales. Una peculiaridad única en el sector de los scooters es el anillo "HTR" que, además de mejorar el efecto "squish" permite tener una amplia superficie de soporte para la junta de culata, garantizando así la gran fiabilidad de este componente.

El pistón se presenta con una falda especialmente grande para resistir las fuerzas laterales generadas por la biela; la cámara de combustión, incrustada en el cielo del pistón y creada para tener una relación de compresión óptima con amplias bandas de squish que se adaptan a la junta original.

La centralita dispone de dos curvas específicas para los distintos tipos de modificación: la primera está indicada para el montaje con variador Polini Hi Speed, kit y escape originales; la segunda para el montaje con variador Polini Hi Speed, kit y escape Polini. El rendimiento con los nuevos kits se nota desde regímenes bajos y el motor ofrece prestaciones a cualquier régimen de revoluciones.

El kit se suministra con una centralita plug & play que lleva los cables correspondientes para conectarla al sistema original sin modificaciones.

Código 140.0224

100% Made in Italy