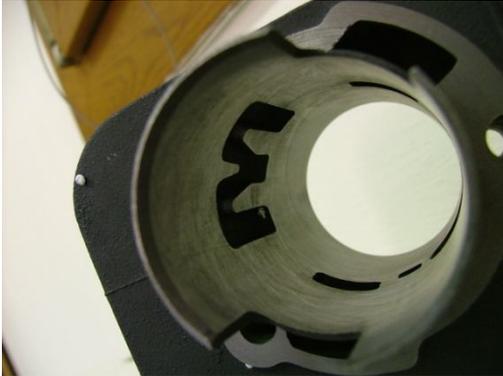






e la scritta bianca PM, ma soprattutto per peculiarità tecniche come il travaso frontescarico



con la forma a "W" tipica dei GT di casa Polini che rispetto al d43 normale, non presenta il "traversino" che divide il travaso in 2 ed è profondo circa il doppio.

La caratteristica più importante però, che fa di questo GT un cult tra i d43, è lo scarico



da 22mm che presenta due fori booster

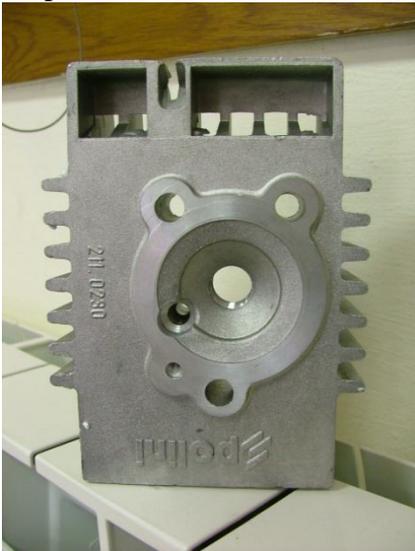


ai lati e una R (Racing) incisa al suo interno.

Il Kit



comprendeva una testa d43 a scoppio centrale con decompressore



Il pistone



veniva ricoperto superficialmente con un trattamento antigrippante al bisolfuro di molibdeno. Questo riporto a differenza della graffittatura non serve solo per garantirne sicurezza durante rodaggio e messa a punto, ma anche per conferire al pistone una maggiore longevità.

La casa dichiara per questo GT una potenza all'albero, pari a quella dell'omonimo d46, di 5,5 cv. La produzione del Kit "Racing" è iniziata nell'anno 1992 ed è cessata nel 2003 per la versione con spinotto da 12mm e nel 2004 per la versione con spinotto da 10mm (il perchè rimane sconosciuto ai più).

Polini Motori descriveva così il Kit Racing:

«L'esperienza delle competizioni ed il continuo miglioramento tecnologico ci ha portato a sviluppare un nuovo cilindro dalle caratteristiche tecniche innovative. Oltre ad aver studiato una nuova conformazione dei canali di travaso, abbiamo dotato il condotto di scarico di due luci supplementari "BOOSTER" che favoriscono l'evacuazione dei gas combusti migliorando il rendimento del propulsore agli elevati regimi di rotazione; gli interventi migliorativi, hanno interessato anche il pistone che è stato dotato di un trattamento superficiale antigrippante al BISOLFURO DI MOBILDENO.»