

CATALOGO




MALOSSI



INDICE



VESPA SMALL FRAME

CROCIERA	26
GRUPPI TERMICI IN ALLUMINIO	14
GRUPPI TERMICI IN GHISA	10
IMPIANTI ALIMENTAZIONE PER GRUPPI TERMICI IN ALLUMINIO	16
IMPIANTI ALIMENTAZIONE PER GRUPPI TERMICI IN GHISA	13
INGRANAGGIO CAMBIO MULTIPO	27
INGRANAGGI PRIMARI CON PARASTRAPPI	30
MARMITTE POWER EXHAUST	22
MARMITTA VESPA RACING MHR	24
TABELLE MARCA / MODELLO	6
VESPA 50 SPECIAL - ET3 - PRIMAVERA 125	4

VESPA LARGE FRAME



CARTER MOTORE VESPA PX 200 E	70
CILINDRO IN ALLUMINIO	43
GRUPPI TERMICI IN ALLUMINIO	44
GRUPPI TERMICI IN GHISA	38
IMPIANTI ALIMENTAZIONE PER GRUPPI TERMICI IN ALLUMINIO	52
INGRANAGGI PRIMARI HTQ	54
MARMITTA VESPA RACING MHR	62
MARMITTE POWER EXHAUST BLACK SOUND	60
POWER-UP CLUTCH BASKET	59
POWER-UP CLUTCH SYSTEM	56
TABELLE MARCA / MODELLO	34

SEZIONALI

ACCENSIONE ELETTRONICA VESPOWER	83
ALBERI MOTORE	66
AMMORTIZZATORI	90
CEPPI FRENO BRAKE POWER	88
CUPOLINI	91
CUSCINETTI	79
DISCHI FRIZIONE	58
GADGET	97-99
MANOPOLE	98
OLII	94
PARAOLI	80
STRUMENTAZIONE METERS	86

PIAGGIO APE 50



PIAGGIO APE RACING MALOSSSI	92
-----------------------------	----

Malossi si riserva il diritto di apportare modifiche tecniche, di codice, di prezzo, qualora lo ritenesse necessario e non si assume alcuna responsabilità per eventuali errori tipografici e di stampa.

4 GRUPPO TERMICO Ø 57,5 alluminio spinotto Ø 15

VESPA ET3 PRIMAVERA 125

PRIMAVERA 125

3115829 € 340,00



**IMPIANTO ALIMENTAZIONE VHST 28 BS
Lamellare al Cilindro MHR TEAM**

VESPA ET3 PRIMAVERA 125

PRIMAVERA 125

1616309 € 399,00



**Ceppi freno BRAKE POWER
Anteriori**

6217603

€ 14,28



**SERIE PARAOLIO
FKM/PTFE
per REVISIONE**

6615751 € 23,00



**AMMORTIZZATORE RS3
anteriore**

4614616 € 181,05



**SERIE DISCHI FRIZIONE
MHR TEAM**

5216522 € 38,50



MARMITTA MALOSSI POWER EXHAUST

3214430 € 107,00

- Impianto di scarico silenziato, con sistema a chicane completo di silenziatore terminale aggiuntivo rigenerabile.
- Camera espansione con elementi interni, coni, tubi, paratie, reti, attacchi e rinforzi in acciaio P04 con lagggiunta di fibre minerali ad alto potere insonorizzante.
- Verniciatura trasparente nera silionica resistente alle alte temperature.
 - Impianto di scarico completo di attacchi, collari, viti e di ogni particolare necessario per il montaggio, perfettamente intercambiabile con l'originale senza bisogno di alcuna modifica.

SERIE CUSCINETTI Ø 20-17 (C3)

per albero motore

6615712 € 57,00



**CUSCINETTO a SFERE
Ø 10x30x9 (STD)**

albero cambio

6615713B € 8,00

**GUSCIO A RULLINI
Ø 16x22x12 (STD)**

albero cambio

6615717B

€ 11,00



Accensione VESPower

VESPA ET3 PRIMAVERA 125

PRIMAVERA 125

5516955 € 317,60



**Massa volanica Ø 134
VESPower - volano Kg. 1,2**

1715716 € 64,89



**Massa volanica Ø 144
VESPower - volano Kg 1,2**

1715715 € 66,60



**Ceppi freno BRAKE POWER
Posteriori**

6217604

€ 14,28



**AMMORTIZZATORE RS24
posteriore**

4614618 € 230,52



Ingranaggio cambio multiplo

Sport (z10-14-17-20)
6716696 € 123,00

Racing (z10-15-18-20)
6716207 € 123,00



Vespa

50 Special - ET3 - Primavera 125



Prezzi IVA ESCLUSA














Prodotti riservati esclusivamente alle competizioni nei luoghi ad esse destinate secondo le disposizioni delle competenti autorità sportive. Decliniamo ogni responsabilità per l'uso improprio.

N.B.: Configurazione consigliata indicativa, verificare la compatibilità degli articoli nelle tabelle marca modello successive in base al modello posseduto.

VESPA SMALL FRAME

con MOTORE 

VESPA				
ET3 Primavera	ETS	PK	PK HP	
125 2T	125	50	50	

	CILINDRO+TESTA ghisa Ø 47	-	-	31 7903 € 125,00	31 7903 € 125,00
	CILINDRO+TESTA ghisa Ø 55	-	-	31 8691 € 133,00	31 8691 € 133,00
	CILINDRO+TESTA ghisa Ø 57,5 al CARTER - al CARTER/CILINDRO	3117681 € 230,52	3117681 € 230,52	31 8694 € 146,00	31 8694 € 146,00
	CILINDRO+TESTA alluminio Ø 57,5 MHR	3115829 *103* € 340,00	3115829 *103* € 340,00	-	-
	ALBERO MOTORE spinotto Ø 15 biella 97 (corsa 51 mm)	5316594 (20) € 380,00	5316594 (20) € 380,00	-	-
	VALVOLA ROTANTE cono Ø 20/19	5316595 (19) € 380,00	5316595 (19) € 380,00	-	-
	ALBERO MOTORE spinotto Ø 15 biella 105 (corsa 51 mm)	*89*	*88*	-	-
	VALVOLA LAMELLARE cono Ø 20			-	-
	ALBERO MOTORE spinotto Ø 15 biella 97 (corsa 51 mm)	*68*	5316528 € 365,00	-	-
	VALVOLA LAMELLARE cono Ø 20			-	-
	CUSCINETTI RADIALI per albero motore	PG.75	PG.75	PG.75	PG.75
	IMPIANTO (2a serie) PHBL 25 LAMELLARE al CILINDRO	1615907 € 321,84 1616561 MHR € 330,00	1615912 € 307,13	-	-
	COMPLESSIVO COLLETTORE (2a serie) LAMELLARE al CILINDRO per PHBL 25	2015908 € 122,00 2016547 MHR € 185,00	2015911 € 118,45	-	-
	IMPIANTO VHST 28 MHR LAMELLARE al CILINDRO	1616309 € 399,00	-	-	-
	COMPLESSIVO COLLETTORE LAMELLARE al CILINDRO per VHST 28	MHR 2016319 € 185,00	-	-	-
	CARBURATORE SHBC 19/19	-	-	A00866 € 84,34	-
	IMPIANTO RIGIDO al CARTER	SHB 16	-	1610649 € 198,68	-
	IMPIANTO RIGIDO al CARTER	SHBC 19	-	-	1610630 € 162,02
	IMPIANTO RIGIDO al CARTER	SHBC 20	-	-	-
	COMPLESSIVO COLLETTORE RIGIDO al CARTER per SHBC 20	-	-	-	-
	IMPIANTO RIGIDO al CARTER	PHBL 24	-	1610857 € 219,41	1610857 € 219,41
	COMPLESSIVO COLLETTORE ELASTICO al CARTER per PHBL 24	-	20 4709 € 60,00	-	20 4709 € 60,00
	IMPIANTO ELASTICO al CARTER	PHBL 25	1610746 € 198,68	-	1610742 € 201,63
	COMPLESSIVO COLLETTORE ELASTICO al CARTER per PHBL 25	20 4646 € 60,00	-	20 4647 € 115,44	-
	IMPIANTO LAMELLARE al CARTER	PHBL 25	1610847 € 279,00	1610859 € 242,00	1610843 € 295,61
	COMPLESSIVO COLLETTORE LAMELLARE al CARTER per PHBL 25	20 5459 € 130,30	20 5461 € 109,00	20 5460 € 118,45	20 5461 € 109,00

103 - Per poter installare il gruppo termico è necessario modificare il carter motore ed abbinare l'accensione VESPower Malossi o similari.

88 - ATTENZIONE: per montare l'albero motore è necessario il kit 6617380 (d'acquistare separatamente) € 60,00

Prezzi IVA ESCLUSA

VESPA						
PK XL	PK	PK XL	Primavera	SPECIAL		
50	125	125	125 2T	50		





31 7903 € 125,00	-	-	-	31 7903 € 125,00	-	-
31 8691 € 133,00	-	-	-	31 8691 € 133,00	-	-
31 8694 € 146,00	3117681 € 230,52	3117681 € 230,52	3117681 € 230,52	31 8694 € 146,00	-	-
-	3115829 *103* € 340,00	3115829 *103* € 340,00	3115829 *103* € 340,00	-	-	-
-	5316594 (20) € 380,00 5316595 (19) € 380,00	5316594 (20) € 380,00 5316595 (19) € 380,00	5316594 (20) € 380,00 5316595 (19) € 380,00	-	-	-
-	*88*	*88*	*89*	-	-	-
-	5316528 € 365,00	5316528 € 365,00	*68*	-	-	-
PG.75	PG.75	PG.75	PG.75	PG.75	-	-
-	1615912 € 307,13	1615912 € 307,13	1615907 € 321,84 1616561 MHR € 330,00	-	-	-
-	2015911 € 118,45	2015911 € 118,45	2015908 € 122,00 2016547 MHR € 185,00	-	-	-
-	-	-	1616309 € 399,00	-	-	-
-	-	-	2016319 € 185,00	-	-	-
-	-	-	-	72 5193 € 112,81	-	-
1610803 € 144,29	-	-	-	1610650 € 176,22	-	-
1610630 € 162,02	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1610645 € 131,72	-	-
-	-	-	-	20 4045 € 16,08	-	-
1610857 € 219,41	1610849 € 198,68	1610857 € 219,41	-	-	-	-
20 4709 € 60,00	-	20 4709 € 60,00	-	-	-	-
-	1610748 € 253,67	-	1610746 € 198,68	1610738 € 219,41	-	-
-	20 4647 € 115,44	-	20 4646 € 60,00	20 4646 € 60,00	-	-
1610855 € 268,42	1610851 € 228,35	1610859 € 242,00	1610847 € 279,00	1610839 € 368,55	-	-
20 5461 € 109,00	20 5460 € 118,45	20 5461 € 109,00	20 5459 € 130,30	20 5459 € 130,30	-	-






88 - ABBINARE SOLO CON gruppo termico 3115829 o 3117681 (è necessario il kit spessore 0717472, d'acquistare separatamente - € 48,00)

89 - ABBINARE SOLO CON gruppo termico 3115829



con MOTORE 






VESPA			
ET3 Primavera	ETS	PK	PK HP
125 2T 	125 	50 	50 

	MARMITTA POWER EXHAUST	3214430 € 107,00	-	-	-
	MARMITTA POWER CLASSIC EXHAUST	3217868 € 115,00	-	-	-
	MARMITTA MHR RACING	3216857 € 398,00	-	-	-
	INGRANAGGIO CAMBIO MULTIPLO SPORT z10-14-17-20	6716696 € 123,00	6716696 € 123,00	6716696 € 123,00	6716696 € 123,00
	INGRANAGGIO CAMBIO MULTIPLO MHR z10-15-18-20	6716207 € 123,00	6716207 € 123,00	6716207 € 123,00	6716207 € 123,00
	CROCIERA	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00
	INGRANAGGI PRIMARI CON PARASTRAPPI Z24/72	6717308 € 350,00	6717308 € 350,00	6717308 € 350,00	6717308 € 350,00
	INGRANAGGI PRIMARI CON PARASTRAPPI Z27/69	6716313 € 350,00	6716313 € 350,00	6716313 € 350,00	6716313 € 350,00
	SERIE DISCHI FRIZIONE SPORT (nr.)	5216520 € 21,00 (1)	5216520 € 21,00 (1)	5216520 *50* € 21,00 (1)	*50*
	SERIE DISCHI FRIZIONE MHR (nr.)	5216521 € 27,00 (1)	5216521 € 27,00 (1)	5216521 *51* € 27,00 (1)	*51*
	SERIE DISCHI FRIZIONE MHR TEAM (nr.)	5216522 € 38,50 (1)	5216522 € 38,50 (1)	5216522 *52* € 38,50 (1)	*52*
	MOLLE FRIZIONE (nr.)	29 3750 € 4,52 (1)	29 3750 € 4,52 (1)	29 3750 € 4,52 (1)	-
	ACCENSIONE VESPower (CONO Ø 20/19)	5516955 (1,2) € 317,60 *46*	-	-	-
	peso VOLANO (kg)	5516958 (0,9) € 310,00 *46*	-	-	-
	BRAKE POWER CEPPI FRENO ANTERIORE - POSTERIORE	-	-	-	6217602 € 14,28 1992->
	BRAKE POWER CEPPI FRENO ANTERIORE	6217603 € 14,28	-	-	-
	BRAKE POWER CEPPI FRENO POSTERIORE	6217604 € 14,28	-	-	-
	RAPID SENSE SYSTEM RPM TEMP HOUR METER PER TUTTI I VEICOLI	5817540B € 80,00	5817540B € 80,00	5817540B € 80,00	5817540B € 80,00
	RS3 AMMORTIZZATORE ANTERIORE	4614616 € 181,05	-	-	-
	RS24 AMMORTIZZATORE POSTERIORE	4614618 € 230,52	-	-	-

46 - Disponibile ANCHE VESPower cono Ø 19 volano kg.1,2: 5516951 € 317,60
50 - SOLO per PK FL / PK HP FL: (6), 5216523 € 22,50

51 - SOLO per PK FL / PK HP FL: (6), 5216524 € 29,00
52 - SOLO per PK FL / PK HP FL: (6), 5216525 € 59,00

Prezzi IVA ESCLUSA

VESPA				
PK XL	PK	PK XL	Primavera	SPECIAL
50 	125 	125 	125 2T 	50 

-	-	-	3214430 € 107,00	3214425 € 107,00	-	-	-
-	-	-	3217868 € 115,00	3217871 € 115,00	-	-	-
-	-	-	3216857 € 398,00	-	-	-	-
6716696 € 123,00	6716696 € 123,00	6716696 € 123,00	6716696 € 123,00	6716696 € 123,00	-	-	-
6716207 € 123,00	6716207 € 123,00	6716207 € 123,00	6716207 € 123,00	6716207 € 123,00	-	-	-
6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	-	-	-
6717308 € 350,00	6717308 € 350,00	6717308 € 350,00	6717308 € 350,00	6717308 € 350,00	-	-	-
6716313 € 350,00	6716313 € 350,00	6716313 € 350,00	6716313 € 350,00	6716313 € 350,00	-	-	-
5216520 € 21,00 (1)	5216520 *50* € 21,00 (1)	5216520 € 21,00 (1)	5216520 € 21,00 (1)	5216520 € 21,00 (1)	-	-	-
5216521 € 27,00 (1)	5216521 *51* € 27,00 (1)	5216521 € 27,00 (1)	5216521 € 27,00 (1)	5216521 € 27,00 (1)	-	-	-
5216522 € 38,50 (1)	5216522 *52* € 38,50 (1)	5216522 € 38,50 (1)	5216522 € 38,50 (1)	5216522 € 38,50 (1)	-	-	-
29 3750 € 4,52 (1)	29 3750 € 4,52 (1)	29 3750 € 4,52 (1)	29 3750 € 4,52 (1)	29 3750 € 4,52 (1)	-	-	-
-	-	-	5516955 (1,2) € 317,60 *105*	5516952 € 317,60 Ø 19 (1,2)	-	-	-
6217602 € 14,28 1986-> (P)	-	6217602 € 14,28 1986->	-	-	-	-	-
6217603 € 14,28 1986->	-	-	6217603 € 14,28	6217603 € 14,28	-	-	-
-	-	-	6217604 € 14,28	6217604 € 14,28	-	-	-
-	5817540B € 80,00	5817540B € 80,00	5817540B € 80,00	5817540B € 80,00	-	-	-
-	-	-	4614616 € 181,05	4614616 € 181,05	-	-	-
-	-	-	4614618 € 230,52	4614618 € 230,52	-	-	-

105 Disponibile ANCHE VESPower cono Ø 19 volano kg.1,2: 5516951 € 317,60 - Per la corretta installazione modificare il cablaggio dell'accensione fornito nel kit.




MALOSSI

Gruppi Termici in ghisa



Continuamente affinati nel corso degli anni, i mitici gruppi termici in ghisa per Vespa si presentano ora con un nuovo codice, dopo essere stati sottoposti ad un ulteriore upgrade riguardante soprattutto i travasi principali posteriori, condotto di scarico e il condotto di aspirazione, nettamente aumentato nelle dimensioni.

Si tratta dell'unico gruppo termico del suo genere che utilizza un oring come guarnizione di tenuta tra testa e cilindro, la nuova testa presenta anche una pista di centraggio per potersi accoppiare alla perfezione con il cilindro. Migliorando soprattutto la coppia ai bassi regimi, questo gruppo termico incrementa ulteriormente le prestazioni.

Ancora una volta, con questa evoluzione i tecnici Malossi hanno superato ogni aspettativa!

Cilindro

- Materiale: leghe di ghisa speciali autolubrificanti, antiusura ad elevatissimo grado di affinazione, ottenute per fusione a gravità con processo di formatura Shell Moulding.
- Lavorazione: su macchine utensili a controllo numerico ad elevata precisione.
- Superfici di scambio termico ricalcolate e maggiorate.
- Condotti di scarico e travasi studiati e messi a punto per il massimo rendimento termodinamico.
- Controlli dimensionali di forma e di rugosità secondo norme Malossi.
- Accoppiamento pistone cilindro al 100% in selezioni di 0,010-0,005 mm.
- Controllo delle tenute idrauliche effettuate al 100%.

Pistone

- Materiale: lega speciale di alluminio ad alto tenore di silicio e a bassa dilatazione termica.
- Lavorazione: su macchine a controllo numerico.
- Alleggeriti e rinforzati.
- Superfici di scambio termico maggiorate.

Segmenti

- Segmenti in ghisa sferoidale ad alta resistenza meccanica con riporto sulla superficie di contatto di cromo duro antiusura rettificato e lappato.

Testa

- Materiale: lega speciale di alluminio pressofusa.
- Geometria delle superfici di scambio termico ricalcolata e maggiorata.
- Lavorazione su macchine a controllo numerico super precise con utensili di diamanti.
- Trattamento superficiale antiossidante.
- Tenuta della compressione con guarnizione in Viton.
- Camera di scoppio emisferica con squish e candela al centro.


MALOSSI

Gruppi Termici in ghisa


31 7903 € 125,00
31 8691 € 133,00
31 8694 € 146,00


PIAGGIO APE 50
VESPA PK 50
 PK HP 50
 PK XL 50
 SPECIAL 50

Articolo	31 7903 Ø 47 mm	31 8691 Ø 55 mm	31 8694 Ø 57,5 mm
Utilizzo	Urban/sport	Urban/sport	Urban/sport
Range di Potenza	6/8	8/10	10/13
Livello di elaborazione	easy	easy	easy
Carburatore consigliato	Shb 16 - shb 19	Shbc 20 - phbl 25	Shbc 20 - phbl 25
Corsa	43	43	43
Rapporto di compressione	12,5:1	11,8:1	1:11,2
N° segmenti	2	2	2
N° travasi	6	6	6
Testa	emisferica	emisferica	emisferica
Candela	lw f 24	lw f 24	lw f 27

NEW**MALOSSI****Gruppo Termico Ø 57,5 ghisa****3117681 € 230,52**

Proseguendo nel suo percorso di instancabile e totale rinnovamento e continua ricerca delle migliori soluzioni tecniche possibili, Malossi ha creato un nuovo pistone specifico per il cilindro in ghisa destinato alla Vespa. Mutuato dalla tecnologia costruttiva alla base del pistone che equipaggia il cilindro in alluminio, il nuovo pistone guadagna una fascia e tanta robustezza in più. La sua asola di aspirazione è sdoppiata per aumentarne la robustezza e per una migliore guida all'interno della canna del cilindro. Questa soluzione ha permesso di ottenere sia ulteriore rigidità, eliminando l'asolatura superiore da entrambi i fianchi del pistone, sia un ottimo flusso ai travasi. Sbirciare all'interno del cielo del pistone consente di farsi un'idea del lavoro quasi maniacale che connota tutta la fase di progettazione e sviluppo di questo nuovo prodotto. L'estrusione è stata abbandonata in favore di una struttura con nervature più pronunciate che garantisce al pistone una resistenza di prim'ordine, rendendolo al contempo sensibilmente più leggero.

Ancora una volta, con questa evoluzione i tecnici Malossi hanno superato ogni aspettativa!

3117681	Ø 57,5 mm
Utilizzo	Urban / sport
Range di Potenza	12 / 18
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Shb 20 / phbl 25
Corsa	51
Rapporto di compressione	1:11,4
N° segmenti	2
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	Centrale iw f 24

VESPA ET3 Primavera 125
ETS 125
PK 125
PK XL 125
Primavera 125

**Impianti alimentazione lamellari****MALOSSI****Impianto alimentazione PHBL 25 B per Cilindri Malossi 3117681 (3116326*) - 3115829****1615907 € 321,84**

VESPA ET3 PRIMAVERA 125 / PRIMAVERA 125

1615912 € 307,13

VESPA ETS / PK / PK XL125

**Impianto alimentazione PHBL 25 B per Cilindro Malossi (31 5260*)****1610692 € 237,00**

VESPA ETS / PK / PK XL125

1610690 € 253,67

VESPA ET3 PRIMAVERA 125 / PRIMAVERA 125

**Complessivo collettore PHBL 25 per Cilindri Malossi 3117681 (3116326*) - 3115829****2015908 € 122,00**

VESPA ET3 PRIMAVERA 125 / PRIMAVERA 125

2015911 € 118,45

VESPA ETS / PK / PK XL125

**Complessivo collettore PHBL 25 per Cilindro Malossi (31 5260*)****20 4710 € 109,00**

VESPA ET3 PRIMAVERA 125 / PRIMAVERA 125

20 4711 € 118,45

VESPA ETS / PK / PK XL 125

* Sostituiti dal 3117681

Gruppo Termico Ø 57,5 in alluminio



LA NUOVA LEGGENDA

Malossi è orgogliosa di presentare al proprio pubblico la totale rinascita di un'autentica leggenda, uno dei progetti più longevi e di successo che siano mai stati associati al nostro marchio: il nuovo e incredibile cilindro per Vespa 125. Questa volta **totalmente in alluminio**.

La storia di questo gruppo termico comincia nel 1982, quando, per la prima volta in un cilindro in ghisa con questo segmento, viene utilizzato un **oring** come guarnizione di tenuta tra testa e cilindro, una soluzione raffinata che rappresenta ancora oggi lo stato dell'arte.

Malossi ha preso un foglio bianco per riscrivere il suo progetto, concependolo **ex-novo dalle radici**, innovando e presentando al suo pubblico un cilindro che entra a tutto diritto nella gloriosa famiglia dei gruppi termici **MHR**.

L'alluminio ha preso il posto della ghisa ed è stata completamente riprogettata la sede del pacco lamellare, autentica rivoluzione in grado di risolvere le carenze dell'ammissione originale Vespa già dal 1982, e ora dotata di un traversino per garantire maggiore stabilità alla fascia del pistone.

La cilindrata sale a **130 centimetri cubi**, mentre i sei travasi sono il frutto del know-how e della tecnologia acquisiti in decenni di competizioni nel mondo degli scooter e **applicati per la prima volta nella storia ad un cilindro Vespa** in grado di raggiungere potenze elevatissime e regimi fino a 11.000 giri.

CARATTERISTICHE TECNICHE

CILINDRO in ALLUMINIO

- Cilindri ottenuti per fusione a gravità in specifiche conchiglie di acciaio.
- Materiale: lega primaria di alluminio ad alto tenore di silicio bonificato e stabilizzato.
- Lavorazione: su macchine utensili a controllo numerico ad elevata precisione.
- Canna con riporto di carburi di silicio in una matrice di nichel galvanico e levigatura incrociata con passaggi di diamanti con tolleranze ristrettissime.
- Superfici di scambio termico ricalcolate e maggiorate.
- Condotti di scarico e travasi studiati e sperimentati per il massimo rendimento termodinamico.
- Controlli dimensionali di forma e di rugosità secondo norme Malossi.
- Accoppiamento pistone cilindro selezioni di 0,005 mm.

Gruppo Termico MHR Ø 57,5 alluminio spinotto Ø 15 Pistone a un segmento rettangolare



3115829	Ø 57,5 mm
Utilizzo	Sport / racing
Range di Potenza	18 / 25
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Phbl 25/ vhsst 28
Corsa	51
Rapporto di compressione	1:12,5
N° segmenti	1
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	Centrale iw f 27

3115829 € 340,00

VESPA ET3 Primavera 125
ETS 125
PK 125
PK XL 125
Primavera 125



ATTENZIONE:
per poter installare il gruppo termico è necessario modificare il carter motore – e abbinare l'accensione **VESPower Malossi o similari**

Impianti alimentazione lamellari per cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5 alluminio



La filosofia Malossi degli impianti alimentazione è da sempre fornire un kit plug and play completo e potente. Non poteva, pertanto, mancare la totale **riedizione dei complessivi collettori lamellari al cilindro specifici per questo gruppo termico.** Massicci studi e simulazioni sulla **fluidodinamica** realizzati con software avveniristici hanno consentito di raccordare in maniera perfetta i collettori ottenendo un complessivo **praticamente del tutto rettilineo**, in grado di garantire il miglior passaggio possibile dal carburatore all'ammissione, **il tutto rimanendo perfettamente all'interno della scocca della Vespa.**

Impianto alimentazione **PHBL 25 BS**

1616561 € 330,00

VESPA ET3 Primavera 125 / Primavera 125



Complessivo collettore lamellare al cilindro Malossi 3115829 per impianti alimentazione Ø 22-25

2016547 € 185,00

VESPA ET3 Primavera 125 / Primavera 125



Impianti alimentazione lamellari per cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5 alluminio



Impianto alimentazione **VHST 28**

1616309 € 399,00

VESPA ET3 Primavera 125 / Primavera 125



Complessivo collettore lamellare al cilindro Malossi 3115829 per impianti alimentazione Ø 28-30

2016319 € 185,00

VESPA ET3 Primavera 125 / Primavera 125

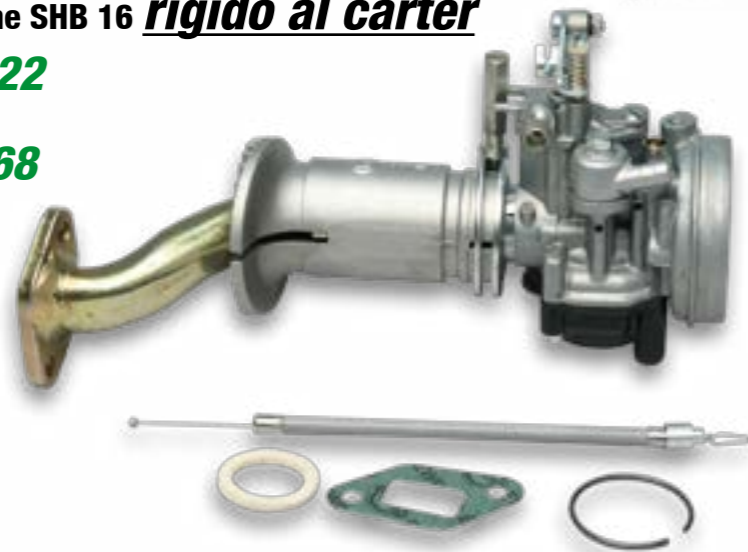



Impianto alimentazione SHB 16 rigido al carter
1610650 € 176,22

VESPA SPECIAL 50

1610649 € 198,68

VESPA PK 50


Impianto alimentazione SHB rigido al carter
1610630 SHBC19 € 162,02

VESPA PK HP / PK XL 50

1610803 SHB 16 € 144,29

VESPA PK XL 50


Impianto alimentazione SHBC 20 rigido al carter
1610645 € 131,72

VESPA SPECIAL 50


Complessivo collettore Ø 20
20 4045 € 16,08

VESPA SPECIAL 50


Collettore Ø 24x28,6 inclinato
02 4956B € 53,55

VESPA PK 125


Collettore Ø 24x28,6 inclinato
02 4957B € 64,26

 VESPA ETS / PK HP / PK XL 50
PK XL 125

Complessivo collettore Ø 25
20 4646 € 60,00

 VESPA ET3 PRIMAVERA 125
PRIMAVERA 125
SPECIAL 50



Impianto alimentazione PHBL 24 A rigido al carter
1610857 € 219,41

 VESPA ETS / PK HP / PK XL 50
 PK XL 125

Impianto alimentazione PHBL 24 A rigido al carter
1610849 € 198,68

VESPA PK 125


Impianto alimentazione PHBL 25 B elastico al carter
1610746 € 198,68

VESPA ET3 PRIMAVERA 125 / PRIMAVERA 125

1610738 € 219,41

VESPA SPECIAL 50

1610742 € 201,63

VESPA PK 50

1610748 € 253,67

VESPA PK 125


Impianto alimentazione PHBL 25 B lamellare al carter
1610839 € 368,55

VESPA SPECIAL 50

1610855 € 268,42

VESPA PK HP / PK XL 50

1610847 € 279,00

VESPA ET3 PRIMAVERA 125 / PRIMAVERA 125

1610859 € 242,00

VESPA ETS / PK XL 125

1610843 € 295,61

VESPA PK 50

1610851 € 228,35

VESPA PK 125


Complessivo collettore PHBL 25 lamellare al carter
20 5459 € 130,30

 VESPA ET3 PRIMAVERA 125 / PRIMAVERA 125
 SPECIAL 50

20 5460 € 118,45

 VESPA PK 50
 PK 125

20 5461 € 109,00

 VESPA ETS / PK HP / PK XL 50
 PK XL 125





3214425 € 107,00

VESPA SPECIAL 50

3214430 € 107,00

VESPA ET3 PRIMAVERA 125
PRIMAVERA 125

3214431 € 107,00

PIAGGIO APE 50
Per veicoli con corsa originale

3214464 € 107,00

PIAGGIO APE 50
Per veicoli con corsa 125cc




MALOSSI

Marmitte Power Exhaust

Impianti di scarico ad alta prestazione

Un importante restyling per gli intramontabili scooter che hanno segnato un'epoca. Due progetti creati ex-novo per collezionisti e amatori della meccanica motoristica di qualità. In Malossi era vivo il desiderio di associare ai gloriosi gruppi termici C.V.F. e agli impianti di alimentazione lamellari che sono stati il punto focale delle evoluzioni degli scooter con carrozzeria in acciaio, una serie di marmitte speciali: Le nuove POWER EXHAUST, impianti di scarico sportivi, ricalcolati, dalla linea moderna e grintosa, molto performanti. Creare innovando è nel Dna della Malossi, occuparci del prodotto migliorandolo ed evolvendolo nel tempo, è il nostro vanto. Questa è la ragione per cui i nostri prodotti sono così longevi e rimangono nella memoria dei nostri estimatori. Il Made in Italy è per noi una vera vocazione.

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Impianto di scarico silenziato, con sistema a chicane completo di silenziatore terminale aggiuntivo rigenerabile.
- Camera d'espansione con elementi interni, coni, tubi, paratie, reti, attacchi e rinforzi in acciaio P04 con l'aggiunta di fibre minerali ad alto potere insonorizzante.
- Verniciatura trasparente siliconica resistente alle alte temperature.
- Impianto di scarico completo di attacchi, collari, viti e di ogni particolare necessario per il montaggio, perfettamente intercambiabile con l'originale senza bisogno di alcuna modifica.
- ★ Silenziatore con fusto esterno in alluminio anodizzato, smontabile e rigenerabile.

NEW



MALOSSI

Power Classic Exhaust



3217868 € 115,00

VESPA ET3 PRIMAVERA 125
PRIMAVERA 125

3217871 € 115,00

VESPA SPECIAL 50

Marmitta per Vespa Small Frame

Anche la Vespa Small Frame, il più classico degli scooter, a volte ha bisogno di un po' più di brio. E su di un classico motore a due tempi la più ovvia e semplice delle modifiche che si può fare è l'aggiunta di una marmitta ad espansione. Ecco quindi che i tecnici Malossi hanno progettato ex-novo un impianto di scarico appositamente disegnato per la vecchia cara Vespa Small Frame, con l'obiettivo di renderla immediatamente più performante e godibile senza però andare a snaturare l'intramontabile linea dello scooter Piaggio.

Sembra la più classica delle MARMITTE ma tutte le novità e migliorie sono nascoste sottopelle. Per ottenere il meglio da questa espansione e per permetterne il montaggio su tutte le Vespe, il nuovo collettore è stato studiato per potersi adattare a tutti i gruppi termici attualmente in commercio per questa Vespa, dal cilindro originale al più performante della gamma Malossi.

È proprio il collettore, con la sua forma, a raccordare al meglio il flusso dei gas di scarico dal cilindro al corpo marmitta garantendo quindi un notevole incremento di prestazioni. Il corpo marmitta, dalla caratteristica forma ad espansione, è stato studiato appositamente per garantire il massimo delle prestazioni unite alla rotondità di esercizio. Dal minimo fino al massimo dei giri l'effetto di aspirazione di gas combusti generato da questo componente è massimizzato.

Questo componente è stato disegnato con il fine preciso di essere identico all'originale in modo da risultare del tutto discreto. All'interno però sono state create due camere separate da una paratia in modo da ottimizzare al massimo la corretta espansione dei gas di scarico minimizzando però la rumorosità della marmitta.

Marmitta Malossi **Power Classic Exhaust**, il massimo delle prestazioni e del piacere di guida per la vostra Vespa Small Frame nascoste dal più classico e discreto dei vestiti.

Marmitta Vespa Racing MHR

3216857 € 398,00
**VESPA ET3 PRIMAVERA 125 2T
 PRIMAVERA 125 2T**


ATTENZIONE:
 per il montaggio è necessario apportare
 modifiche al carter motore.

È uno dei componenti essenziali per l'elaborazione del veicolo, studiata appositamente per dare al motore un ottimo incremento di potenza ai medi e alti regimi.

Grazie ai sofisticati sistemi a disposizione dei nostri tecnici e alla decennale esperienza nella progettazione e produzione di marmitte Malossi ha creato questo capolavoro.

La nuova marmitta MHR per Vespa Et3, studiata specialmente per l'accoppiamento con il nostro gruppo termico MHR permette il raggiungimento della più alta potenza a parità di regime di rotazione collocandosi nella fascia di marmitte maggiormente performanti in circolazione.

Il grossissimo vantaggio di questo impianto di scarico risiede nel particolare percorso calcolato e studiato per permetterne il montaggio **SENZA DOVER TAGLIARE LA SCOCCA** e mantenendo il cavalletto centrale. In qualsiasi configurazione di funzionamento e posizione del carter motore questa marmitta si inserisce all'interno del veicolo senza alcun punto di contatto nocivo tale da obbligare l'utente a modificare il telaio della propria cara Vespa.

Il controcono è stato frazionato per incrementare ulteriormente il campo di utilizzo arrivando ad avere un guadagno prestazionale anche superiore ad 1 CV ai più alti regimi di rotazione, quando normalmente il motore perde drasticamente prestazione una volta superato il regime di potenza massima.



Caratteristiche tecniche

Marmitta

Studiata per il montaggio senza alcuna modifica alla scocca. Realizzata in lamiera di acciaio speciale (spessore 0.8mm), ottenuta con procedimenti di saldatura robotizzata T.I.G. e M.I.G. e saldatura manuale ossiacetilenica ribattuta artigianalmente. Verniciatura trasparente.

Bocchettone

Destinato al gruppo termico Malossi MHR è formato da una flangia con orecchie per l'ancoraggio delle molle di sostegno, ottenuta mediante taglio laser ad alta precisione, e da un raccordo con inclinazione calibrata unito alla flangia mediante saldatura.

NB: Non è più necessario forare le alette del cilindro per collegare le molle.

Ugello

Con sezione di passaggio calibrata per il conseguimento della massima contropressione disponibile

Silenziatore

In alluminio, anodizzato Nitro blue con tubo terminale annegato nel fondello per un design più accattivante.

Collegamento alla marmitta

Realizzato mediante staffa piegata e tagliata al laser ad alta precisione, collegata ad un anello di ancoraggio al braccio carter; le vibrazioni generate dal motore vengono smorzate da due silentblock posti tra staffa e marmitta garantendo una durata superiore.

CROCIERA

6716260B

€ 135,00

VESPA ET3 Primavera 125 2T
ETS 125
PK 50
PK HP 50
PK XL 50
PK XL 125
PK 125
Primavera 125 2T
SPECIAL 50



Malossi leader e sinonimo di qualità nella produzione di componenti ad alte prestazioni dedicati al mondo degli scooter, ha racchiuso tutti questi anni di sviluppo tecnologico in un unico piccolo, ma importantissimo, particolare pronto per equipaggiare il più classico degli scooter, la mitica Vespa.

La nuova crociera dedicata alle classiche vespe "small frame" è un piccolo capolavoro di meccanica che racchiude il massimo della tecnologia per garantire un pezzo dalle elevatissime caratteristiche meccaniche, capace di sopportare senza problemi sollecitazioni ben maggiori di quelle a cui spesso è sottoposto il componente originale e capace di mantenere inalterate queste sue caratteristiche nel tempo.

L'utilizzo di acciaio ad altissima purezza permette, attraverso un opportuno trattamento termochimico, di ottenere una elevatissima durezza superficiale unita ad una altissima resistenza meccanica. Queste due caratteristiche rendono la crociera estremamente resistente sia all'usura da contatto che alle sollecitazioni meccaniche a cui, specialmente nel caso di motori ad altissime prestazioni, risulta sottoposta.

La progettazione attraverso i più sofisticati sistemi CAD CAM ha permesso di rivedere ed ottimizzare i profili delle camme di innesto al fine di ottenere una maggior fluidità, precisione e sicurezza di utilizzo della leva del cambio.

La stabilità e precisione dimensionale del pezzo sono garantite entro limiti altrimenti inarrivabili grazie all'utilizzo di un centro di lavoro CNC a doppio mandrino ed ad un rigido controllo di qualità a cui viene sottoposto ogni singolo pezzo per poter garantire la qualità e le prestazioni che ci si aspetta da un pezzo Malossi.



INGRANAGGIO CAMBIO MULTIPLIO

6716696 € 123,00 Sport
(Z10-14-17-20)

6716207 € 123,00 Racing
(Z10-15-18-20)

VESPA ET3 Primavera 125 2T
ETS 125
PK 50
PK HP 50
PK XL 50
PK XL 125
PK 125
Primavera 125 2T
SPECIAL 50



Pur condividendo alcuni elementi con il mondo delle moto, per esempio le marce, la Vespa può essere considerata il capostipite degli scooter.

Essendo la Vespa sprovvista di corona e pignone e non potendo variare il suo interasse, risulta particolarmente difficile apportare le modifiche necessarie per supportare con la giusta rapportatura ogni incremento prestazionale!

Per risolvere questa problematica Malossi ha creato il nuovo **ingranaggio cambio multiplo** per Vespa caratterizzato da una differente e più adeguata rapportatura delle marce, disponibile in due versioni, Sport e Racing, e utilizzabile dalla Special 50 fino alla ET3 125.

I progettisti Malossi hanno studiato due rapportature differenti per seconda, terza e quarta marcia, calcolate specificamente per motori più improntati sulla coppia, nella versione **Sport 6716696 (Z10-14-17-20)**, o per motori preparati per la pista, nella versione **Racing 6716207 (Z10-15-18-20)**.

L'**ingranaggio cambio multiplo Malossi** è perfettamente intercambiabile con l'originale e non richiede alcuna modifica al suo alloggiamento. Inoltre, grazie alla ricerca maniacale del corretto dimensionamento del dente, è in grado di lavorare perfettamente in combinazione con tutti gli altri ingranaggi. La scelta di questo preciso modulo, infatti, ha reso possibile mantenere invariato l'interasse. Questa soluzione tecnica di elevato pregio garantisce una notevole affidabilità e una sensibile riduzione della rumorosità del cambio.

CARATTERISTICHE TECNICHE

- L'ingranaggio multiplo per Vespa Malossi è realizzato esclusivamente con materiali che superano i rigidissimi standard imposti dai nostri tecnici e verificati sistematicamente con prove e collaudi rigidissimi.
- La lavorazione finale viene eseguita su macchine a controllo numerico, dopo di che l'ingranaggio multiplo Malossi viene sottoposto a un completo trattamento termochimico di cementazione a 900°C, che gli conferisce la durezza e la resistenza richieste.
- Dimensione e qualità dell'ingranaggio finito vengono, infine, verificate su macchine di controllo tridimensionali Zeiss.



Il nostro progettista Daniele ci mostra gli ingranaggi primari con parastrappi per Vespa PX 125. Finalmente un componente che offre innegabili miglioramenti di marcia anche su strade dissestate, che assicura fluidità di marcia e che salvaguarda da rotture dei componenti del riduttore!

Daniele Agnoli



MALOSSI



INGRANAGGI PRIMARI CON PARASTRAPPI

6717308 z 24/72
6716313 z 27/69 € 350,00

VESPA ET3 Primavera 125 2T
ETS 125
PK 50
PK HP 50
PK XL 50
PK XL 125
PK 125
Primavera 125 2T
SPECIAL 50



La potenza sviluppata da un motore, sia esso standard o elaborato, risulterà fine a se stessa se non viene trasmessa alle ruote nel modo più efficiente ed efficace, senza inutili attriti e sprechi di energia meccanica.

Malossi leader nella produzione di componenti ad alte prestazioni per il mondo degli scooter ha concentrato tutto il suo know-how riprogettando completamente la trasmissione primaria per la classica Vespa "small frame" per garantire che il massimo della potenza venga trasformata in prestazione su strada.

La nuova trasmissione primaria Malossi per la Vespa è un vero concentrato di ingegneria. Dai materiali di elevatissima qualità alla cura dei dettagli ed alla qualità delle lavorazioni meccaniche, tutto è portato verso un livello altissimo. Dalla boccola in bronzo, al cestello frizione ed agli ingranaggi tutto è lavorato separatamente in modo da garantire che ogni singolo componente sia prodotto secondo il più alto standard qualitativo.

Cuore delle novità introdotte in questa trasmissione è la nuova campana frizione, in acciaio speciale ricavato dal pieno è caratterizzata da sei alloggi per i dischi frizione, tutti e sei "attivi" e finalizzati a bloccare i dischi. In questo modo tutti i giochi meccanici sono ridotti al minimo, così come le vibrazioni e la conseguente usura del cestello stesso e dei denti guida dei dischi.



La nuova trasmissione primaria è inoltre completamente smontabile per poter accedere ai parastrappi e poter cambiare le sue molle. È infatti possibile utilizzare diversi set di molle in modo da modificare la risposta del parastrappi a seconda delle varie applicazioni e di quanto desiderato. La cura ai dettagli è tale da aver richiesto la produzione di nuove viti di accoppiamento campana-ingranaggio progettate appositamente per questo particolare meccanico.

La nuova trasmissione primaria Malossi è estremamente personalizzabile, è infatti disponibile in due rapportature diverse: una, destinata alle elaborazioni più "tranquille", nella quale il rapporto pignone/corona è da 24/72 denti (rapporto finale 3) ed un'altra, destinata ai motori più potenti, caratterizzata dal rapporto pignone/corona da 27/69 denti (rapporto finale 2,55). Inoltre, a ciascuna delle due opzioni, è possibile accoppiare un pignone (da 23 e 25 denti per la 24/72 e da 26 e 28 denti per la 27/69) per poter trovare con più precisione il rapporto desiderato.

Pignone

6717276B z 23/72
6717277B z 25/72
6717267B z 26/69
6717268B z 28/69

€ 55,00



CODICE COMPLESSIVO	N° DENTI PIGNONE	N° DENTI CORONA	CODICE ACCESSORIO PIGNONE	N° DENTI PIGNONE ACCESSORIO
6717308	24	72	6717276B	23
			6717277B	25
6716313	27	69	6717267B	26
			6717268B	28

I nuovi ingranaggi a denti dritti rendono minimo l'attrito e la dispersione di energia; ottenuti da acciaio di altissima qualità, sono cementati in modo da garantire una elevatissima resistenza superficiale all'usura da contatto: in questo modo la loro durata è garantita nel tempo e rispetta tutti gli standard di prestazioni che ci si aspetta da un prodotto di altissima qualità nel classico stile Malossi.

MALOSSSI
1957 2017
1983

L'ESORDIO SUL MERCATO ITALIANO
CON I KIT PER VESPA



Fino al 1983 l'offerta nazionale dei prodotti in catalogo si limitava a kit per l'alimentazione, composti da carburatore e collettore. Dopo il successo internazionale dei kit più completi, molto apprezzati in Francia, Belgio e Paesi Bassi, in Malossi si capisce che il momento è ideale per affrontare il mercato italiano con una gamma di prodotti più ampia, dedicata ad uno dei mezzi più amati del tempo. I tecnici di Calderara mettono così a punto kit dedicati ai veicoli Piaggio, inizialmente composti da gruppo termico, alimentazione e scarico, sfruttando l'esperienza maturata nella produzione delle parti speciali per Yamaha TY, una moto con soluzioni tecnologiche più avanzate rispetto alle due ruote di Pontedera. Il primo passo nella preparazione di questi veicoli è stato quello di eliminare la valvola rotante dall'alimentazione per fare spazio a un più performante pacco lamellare, soluzione che posiziona subito Malossi come azienda portatrice di innovazione, prima ad introdurre questa soluzione sulla Vespa.







I kit, grazie alle ottime performance e al successo sul mercato, vengono progettati e prodotti per tutti i modelli in circolazione all'epoca: per Vespa 50 sono disponibili due gruppi termici, uno di 75cc e uno di 102cc, per Vespa ET3 viene invece messo a punto un 125 più performante, mentre per Vespa PX sono disponibili due motorizzazioni, rispettivamente di 180cc e 210cc, oltre che nuovi rapporti da associare all'elaborazione. Quest'ultimo gruppo termico è stato riconosciuto da molti come il miglior motore per il modello PX, tanto da rimanere in catalogo fino ad oggi, opportunamente migliorato e rivisto con il passare degli anni.

Il lavoro di ricerca in azienda ha fatto sì che i cilindri progettati e prodotti negli anni '80 risultino moderni ancora oggi, fatto che, insieme a una rinnovata domanda di prodotti speciali per questi veicoli, porta l'azienda a produrre componenti ancora più innovativi, come lo scarico Power Exhaust e l'ultima arrivata: l'accensione VESPower, evoluzione di un prodotto già esistente, oggi ancora più performante.











con MOTORE 

VESPA			
COSA	COSA	COSA	PX
125 2T 	150 2T 	200 2T 	80 2T 

	CILINDRO+TESTA	alluminio Ø 63	3118005	3118005	-	-
			€ 379,00 Ø 63	€ 379,00 Ø 63		
	CILINDRO+TESTA	alluminio Ø 63 MHR	3117361	3117361	-	-
			€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63		
		MHR (corsa 60)	3117163	3117163	-	-
			€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63		
	CILINDRO+TESTA	ghisa Ø 61-63	3117676	3117676	-	3116252
			€ 228,66 Ø 63	€ 228,66 Ø 63		€ 215,25 Ø 61
	CILINDRO+TESTA	alluminio Ø 65-68,5	-	-	3116346	-
				€ 383,00 Ø 68,5		
		MHR	-	-	3116349	-
				€ 409,00 Ø 68,5		
		MHR (corsa 60)	-	-	3116351	-
				€ 409,00 Ø 68,5		
	ALBERO MOTORE spinotto Ø 15 biella 105		5317510	5317510	5317510	5317510
	VALVOLA ROTANTE (corsa 57 mm)		€ 402,00	€ 402,00	€ 402,00	€ 402,00
	ALBERO MOTORE spinotto Ø 16 biella 110		-	-	-	-
VALVOLA ROTANTE (corsa 57 mm)						
ALBERO MOTORE spinotto Ø 16 biella 110			-	-	5316176	-
VALVOLA LAMELLARE (corsa 60 mm)				€ 506,00		
	CUSCINETTI RADIALI					
	per albero motore		PG.75	PG.75	PG.75	PG.75
	CARTER MOTORE COMPLETO		-	-	-	-
	ORIGINALE PIAGGIO					
	CARTER VR-ONE valvola lamellare		-	-	-	-
	CARTER V-ONE valvola rotante					
	CARBURATORE	SI 24/24 E	7216456	7216456	-	7216456
			€ 137,06	€ 137,06		€ 137,06
	IMPIANTO	PHBH 30	-	-	-	1610600
	DIRETTO al CARTER					€ 249,10
	IMPIANTO	PHBH 30	-	-	-	1615895
	LAMELLARE al CARTER					€ 321,84
	COMPLESSIVO COLLETTORE		-	-	-	2015896
	LAMELLARE al CARTER per PHBH 30					€ 160,68
	MARMITTA POWER EXHAUST		3217138	3217138	-	-
	BLACK sound		€ 170,00	€ 170,00		
	MARMITTA POWER CLASSIC EXHAUST		3217791	3217791	-	-
			€ 125,00	€ 125,00		





47 - SOLO CILINDRO (SENZA TESTA)
 **104* - Per VR-One impianto alimentazione 1618262 € 229,00
 Prezzi IVA ESCLUSA






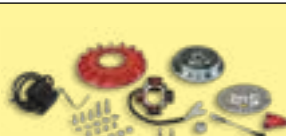


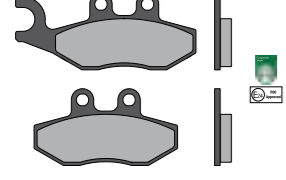

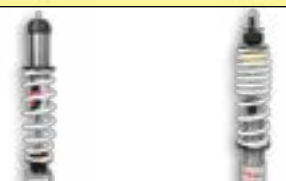
94 - SOLO per COSA 2

VESPA							
PX euro 0-1	PX euro 2	PX euro 3	PX euro 0-1	PX euro 2	PX euro 3	PX E	T5
	(VLX2M)			(VLX2M)			
125 2T 	125 2T 	125 2T 	150 2T 	150 2T 	150 2T 	200 2T 	125 2T 

3118005	3118005	3118005	3118005	3118005	3118005	-	-
€ 379,00 Ø 63	€ 379,00 Ø 63	€ 379,00 Ø 63	€ 379,00 Ø 63	€ 379,00 Ø 63	€ 379,00 Ø 63		
3117361	3117361	3117361	3117361	3117361	3117361	-	-
€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63		
3117163	3117163	3117163	3117163	3117163	3117163	-	-
€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63	€ 404,00 Ø 63		
3117676	3117676	3117676	3117676	3117676	3117676	-	-
€ 228,66 Ø 63	€ 228,66 Ø 63	€ 228,66 Ø 63	€ 228,66 Ø 63	€ 228,66 Ø 63	€ 228,66 Ø 63		
-	-	-	-	-	-	3116346	31 5102 *47*
						€ 383,00 Ø 68,5	€ 359,02 Ø 65
-	-	-	-	-	-	3116349	-
						€ 409,00 Ø 68,5	
-	-	-	-	-	-	3116351	-
						€ 409,00 Ø 68,5	
5317510	5317510	5317510	5317510	5317510	5317510	-	-
€ 402,00	€ 402,00	€ 402,00	€ 402,00	€ 402,00	€ 402,00		
-	-	-	-	-	-	5316082	-
						€ 382,00	
-	-	-	-	-	-	5316176	-
						€ 506,00	
PG.75	PG.75	PG.75	PG.75	PG.75	PG.75	PG.75	PG.75
-	-	-	-	-	-	5714493	-
						€ 1210,00	
-	-	-	-	-	-	5717230 *104*	€ 895,00
						5717245	€ 790,00
7216456	7216456	7216456	7216456	7216456	7216456	-	-
€ 137,06	€ 137,06	€ 137,06	€ 137,06	€ 137,06	€ 137,06		
1610600	1610600	1610600	1610600	1610600	1610600	1610701	-
€ 249,10	€ 249,10	€ 249,10	€ 249,10	€ 249,10	€ 249,10	€ 268,42	
1615895	1615895	1615895	1615895	1615895	1615895	1615550	1615895
€ 321,84	€ 321,84	€ 321,84	€ 321,84	€ 321,84	€ 321,84	€ 341,15	€ 321,84
2015896	2015896	2015896	2015896	2015896	2015896	2014913	2015896
€ 160,68	€ 160,68	€ 160,68	€ 160,68	€ 160,68	€ 160,68	€ 160,68	€ 160,68
3217138	3217138	3217138	3217138	3217138	3217138	3217143	-
€ 170,00	€ 170,00	€ 170,00	€ 170,00	€ 170,00	€ 170,00	€ 170,00	
3217791	3217791	3217791	3217791	3217791	3217791	3217790	-
€ 125,00	€ 125,00	€ 125,00	€ 125,00	€ 125,00	€ 125,00	€ 125,00	









con MOTORE 

VESPA			
COSA	COSA	COSA	PX
125 2T 	150 2T 	200 2T 	80 2T 

	POWER-UP Clutch System	-	-	-	-
	POWER-UP Clutch Basket Ø 109,5	7717313B *94* € 75,00	7717313B *94* € 75,00	7717313B *94* € 75,00	-
	SERIE DISCHI FRIZIONE SPORT (numero molle)	5216511 *48* € 23,54 (7)	5216511 *48* € 23,54 (7)	5216511 *48* € 23,54 (7)	5216505 € 22,50 (6)
	SERIE DISCHI FRIZIONE MHR (numero molle)	5216514 *49* € 26,00 (7)	5216514 *49* € 26,00 (7)	5216514 *49* € 26,00 (7)	5216510 € 27,00 (6)
	MOLLE FRIZIONE (numero molle)	29 4029 € 5,00 (6)	29 4029 € 5,00 (6)	29 4586 € 6,00 (7)	29 4029 € 5,00 (6)
	MOLLE FRIZIONE (numero molle)	2913482 *94* € 13,40 (8)	2913482 *94* € 13,40 (8)	2913482 *94* € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)
	INGRANAGGI HTQ z 23/64 PRIMARI	67 3730 *57* € 135,00	67 3730 *57* € 135,00	67 3888 *57* € 135,00	67 3730 € 135,00
	INGRANAGGI HTQ z 24/63 PRIMARI	67 5235 *58* € 135,00	67 5235 *58* € 135,00	67 5235 *58* € 135,00	-
	ACCENSIONE VESPower Ø 20 peso VOLANO (Kg)	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	-
	Accensione VESPower cono Ø 20 - volano Kg 1,2 per veicoli CON AVVIAMENTO ELETTRICO	-	-	-	-
	CUPOLINO NEUTRO	-	-	-	4515122 € 65,00
	CUPOLINO FUMÉ CHIARO	-	-	-	4515120 € 70,00
	BRAKE PADS ANTERIORI PASTIGLIE FRENO ORGANICHE	-	-	-	-
	BRAKE PADS MHR ANTERIORI PASTIGLIE FRENO ORGANICHE	-	-	-	-
	BRAKE PADS MHR SYNT ANTERIORI PASTIGLIE FRENO SINTERIZZATE	-	-	-	-
	BRAKE POWER DISC MHR Ø 200 DISCO FRENO ANTERIORE sp. 4 mm	-	-	-	-
	WHOOOP DISC Ø 200 DISCO FRENO ANTERIORE sp. 4 mm	-	-	-	-
	RS24 AMMORTIZZATORE ANTERIORE	-	-	-	4614615 € 178,50
	RS24 AMMORTIZZATORE POSTERIORE	-	-	-	4614618 € 230,52

48 - SOLO per COSA 2: (8), 5216515 € 29,00
49 - SOLO per COSA 2: (8), 5216516 € 59,36*57* - SOLO per COSA 2: 6716721 € 180,00
58 - SOLO per COSA 2: 6716720 € 180,00

Prezzi IVA ESCLUSA

VESPA							
PX euro 0-1	PX euro 2	PX euro 3	PX euro 0-1	PX euro 2	PX euro 3	PX E	T5
	(VLX2M)			(VLX2M)			
125 2T 	125 2T 	125 2T 	150 2T 	150 2T 	150 2T 	200 2T 	125 2T 

5217808 € --- Ø 98,5	5217808 € --- Ø 98,5	5217808 € --- Ø 98,5	-	-	-	5217783 € --- Ø 109,5	-
-	7717313B € 75,00	7717313B € 75,00	-	7717313B € 75,00	7717313B € 75,00	7717313B € 75,00 1998 -->	-
5216505 € 22,50 (6)	5216515 € 29,00 (8)	5216515 € 29,00 (8)	5216505 € 22,50 (6)	5216515 € 29,00 (8)	5216515 € 29,00 (8)	5216511 (7) <-1997 € 23,54 5216515 (8) 1998-> € 29,00	5216511 € 23,54 (7)
5216510 € 27,00 (6)	5216516 € 59,36 (8)	5216516 € 59,36 (8)	5216510 € 27,00 (6)	5216516 € 59,36 (8)	5216516 € 59,36 (8)	5216514 (7) <-1997 € 26,00 5216516 (8) 1998-> € 59,36	5216514 € 26,00 (7)
29 4029 € 5,00 (6)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	29 4029 € 5,00 (6)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	29 4586 € 6,00 (7)	29 4586 € 6,00 (7)
2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 1998->	-
67 3730 € 135,00	6716721 € 180,00	6716721 € 180,00	67 3730 € 135,00	6716721 € 180,00	6716721 € 180,00	67 3888 <-1997 € 135,00 6716721 1998-> € 180,00	67 3888 € 135,00
-	6716720 € 180,00	6716720 € 180,00	-	6716720 € 180,00	6716720 € 180,00	67 5235 <-1997 € 135,00 6716720 1998-> € 180,00	-
5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	5516953 (1,2) € 310,00 5516956 (0,9) € 310,00	-
5517175 € 435,00	5517175 € 435,00	5517175 € 435,00	5517175 € 435,00	5517175 € 435,00	5517175 € 435,00	5517175 € 435,00	-
4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	-
4515120 € 70,00	4515120 € 70,00	4515120 € 70,00	4515120 € 70,00	4515120 € 70,00	4515120 € 70,00	4515120 € 70,00	-
6215047 € 7,67	6215049 € 7,67	6215049 € 7,67	6215047 € 7,67	6215049 € 7,67	6215049 € 7,67	-	-
6215047BR € 8,12	6215074 € 7,00	6215074 € 7,00	6215047BR € 8,12	6215074 € 7,00	6215074 € 7,00	-	-
-	6215006 € 11,96	6215006 € 11,96	-	6215006 € 11,96	6215006 € 11,96	-	-
-	62 9078 € 79,00	62 9078 € 79,00	-	62 9078 € 79,00	62 9078 € 79,00	-	-
-	6217557 € 76,38	6217557 € 76,38	-	6217557 € 76,38	6217557 € 76,38	-	-
4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	-
4614618 € 230,52	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	4614618 € 230,52	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	4614618 € 230,52	-

94 - SOLO per COSA 2



Gruppi Termici in ghisa



Continuamente affinati nel corso degli anni, i mitici gruppi termici in ghisa per Vespa si presentano ora con un nuovo codice, dopo essere stati sottoposti ad un ulteriore upgrade riguardante soprattutto i travasi principali posteriori, condotto di scarico e il condotto di aspirazione, nettamente aumentato nelle dimensioni.

Si tratta dell'unico gruppo termico del suo genere che utilizza un oring come guarnizione di tenuta tra testa e cilindro, la nuova testa presenta anche una pista di centraggio per potersi accoppiare alla perfezione con il cilindro. Migliorando soprattutto la coppia ai bassi regimi, questo gruppo termico incrementa ulteriormente le prestazioni.

Ancora una volta, con questa evoluzione i tecnici Malossi hanno superato ogni aspettativa!

Cilindro

- Materiale: leghe di ghisa speciali autolubrificanti, antiusura ad elevatissimo grado di affinazione, ottenute per fusione a gravità con processo di formatura Shell Moulding.
- Lavorazione: su macchine utensili a controllo numerico ad elevata precisione.
- Superfici di scambio termico ricalcolate e maggiorate.
- Condotti di scarico e travasi studiati e messi a punto per il massimo rendimento termodinamico.
- Controlli dimensionali di forma e di rugosità secondo norme Malossi.
- Accoppiamento pistone cilindro al 100% in selezioni di 0,010-0,005 mm.
- Controllo delle tenute idrauliche effettuate al 100%.

Pistone

- Materiale: lega speciale di alluminio ad alto tenore di silicio e a bassa dilatazione termica.
- Lavorazione: su macchine a controllo numerico.
- Alleggeriti e rinforzati.
- Superfici di scambio termico maggiorate.

Segmenti

- Segmenti in ghisa sferoidale ad alta resistenza meccanica con riporto sulla superficie di contatto di cromo duro antiusura rettificato e lappato.

Testa

- Materiale: lega speciale di alluminio pressofusa.
- Geometria delle superfici di scambio termico ricalcolata e maggiorata.
- Lavorazione su macchine a controllo numerico super precise con utensili di diamanti.
- Trattamento superficiale antiossidante.
- Tenuta della compressione con guarnizione in Viton.
- Camera di scoppio emisferica con squish e candela al centro.

Gruppo Termico Ø 61 ghisa



3116252	Ø 61 mm
Utilizzo	Urban / sport
Range di Potenza	12 / 20
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Si 24/24 phbh 30
Corsa	47,5
Rapporto di compressione	1:10,8
N° segmenti	2
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	Centrale iw f 27

3116252 € 215,25

VESPA PX 80 2T

NEW



MALOSSSI



Gruppo Termico Ø 63 in ghisa

3117676 € 228,66

NEW



LML VESPA	STAR 125 - 150 2T
	COSA 125 - 150 2T
	PX 125 2T euro 0-1
	PX 125 2T euro 2 (VLX2M)
	PX 125 2T euro 3
	PX 150 2T euro 0-1
	PX 150 2T euro 2 (VLX2M)
	PX 150 2T euro 3



3117676	Ø 63 mm
Utilizzo	Urban / sport
Range di Potenza	14 / 22
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Si 24/24 phbh 30
Corsa	57
Rapporto di compressione	1:10,5
N° segmenti	2
N° travasi	6
Testa	emisferica
Candela	lw f 27

Il cilindro

ha l'alesaggio portato a 63 mm con cilindrata di 178cc e una fluidodinamica interna completamente rivista. La nuova travaseria permette un corretto accoppiamento sia con carter raccordati, che con carter completamente originali, e prevede una speciale profilatura pensata per ottimizzare il flusso e ottenere notevoli incrementi di prestazioni, anche senza effettuare lavorazioni aggiuntive sul veicolo.

NEW



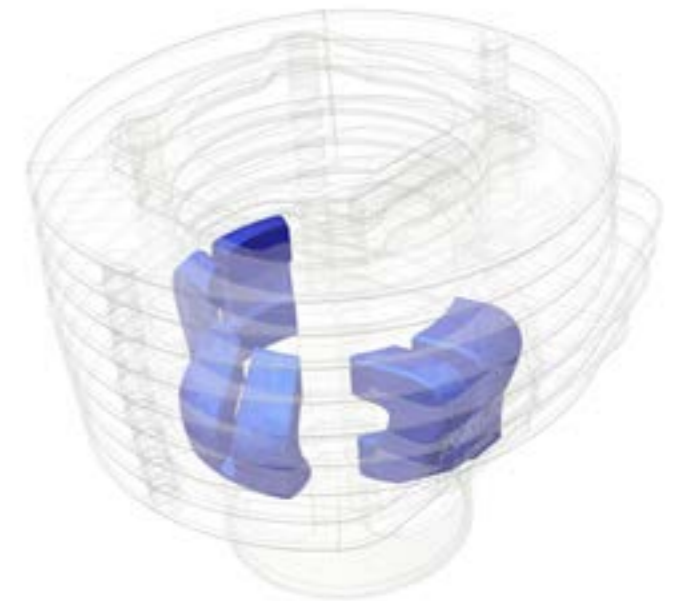
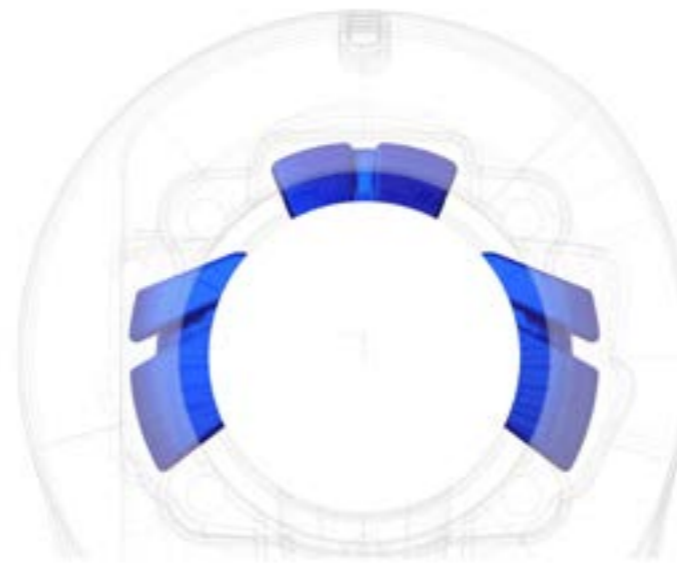
MALOSSSI



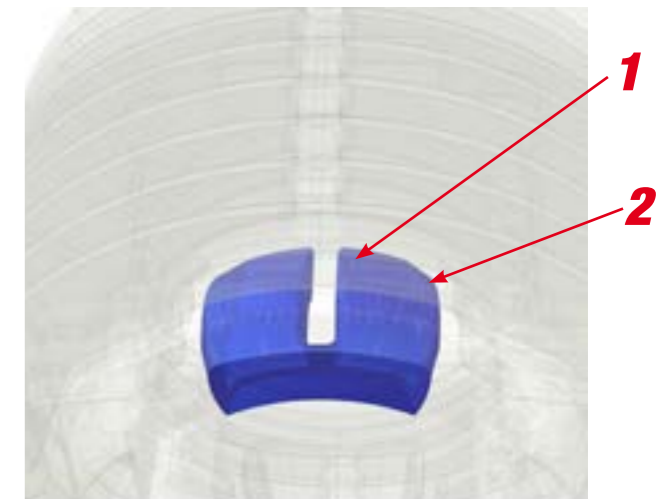
I travasi

di aspirazione presentano un profilo studiato per orientare correttamente il flusso in entrata e ottenere un'elevata turbolenza, garantendo in tal modo un miglioramento dell'efficienza di combustione e un lavaggio ottimale. Queste migliorie consentono di aumentare il rendimento di combustione, ridurre le perdite di carica fresca allo scarico e mantenere la temperatura in camera entro i livelli consentiti, anche sul cielo del pistone.

I travasi posteriori sono stati oggetto



di un profondo studio che ha portato alla definizione di un profilo innovativo a doppia inclinazione (1-2) che, sfruttando il noto effetto Coandà, permettono di avere una maggior portata rispetto ai travasi posteriori di tipo tradizionale, differenziando però l'orientamento del getto dalla singola luce in ingresso di camera di combustione: in questo modo è stato possibile ridurre i cortocircuiti di carica fresca allo scarico e aumentare contemporaneamente la quantità di miscela fresca immessa.



NEW

MALOSSI

Anche lo scarico è stato oggetto di una profonda rivisitazione e presenta una nuova e più ampia fasatura e un profilo riprogettato per garantire il corretto flusso di gas in uscita e diretti verso la marmitta.

Il pistone Ø 63

bi-fascia calcolato e ottimizzato grazie ad ore di test in sala prova. Il pistone ha un profilo studiato per far fronte alle elevate temperature sviluppate in camera durante il funzionamento, specie nelle condizioni più gravose.

Permettere allo stantuffo di assumere la corretta forma cilindrica, una volta raggiunta la temperatura di esercizio, consente di ottenere una superficie di scorrimento più uniforme al cilindro in ghisa.

Grazie a questo nuovo profilo è stato possibile ridurre il gioco di accoppiamento tra cilindro e pistone per garantire una maggiore guida nel moto alternato nella canna e ridurre le rotazioni attorno all'asse spinotto, diminuendo in tal modo il rischio del grippaggio, un fenomeno molto pericoloso e ricorrente in cilindri in ghisa ad elevate prestazioni.

Persino il tintinnio metallico, udibile al minimo e tipico di questa categoria di veicoli, è stato notevolmente ridotto. La doppia fascia elastica garantisce il corretto scorrimento del pistone e, al contempo, una tenuta costante nel tempo alle pressioni sviluppate in camera.



La testa

è stata oggetto di una profonda rivisitazione a partire dalle alette di raffreddamento, ora curve e più sinuose, in grado di esporre una maggior quantità di superficie all'aria e di massimizzare il raffreddamento. L'alettatura della testa è stata inserita anche nell'intercapedine tra testa e cilindro per generare un significativo flusso d'aria in grado di mitigare ulteriormente la temperatura d'esercizio. Il risultato è piacevole alla vista per la sua forma unica ed originale dovuta all'accurato posizionamento delle alette, il cui disegno è interrotto solo quando indispensabile, rispetto ai fori di fissaggio dei prigionieri. La struttura stessa della testa è stata profondamente rivista aumentando la massa per ottenere una rigidità da primato, coniugando leggerezza e massima lunghezza possibile delle alette di raffreddamento e sfruttando tutto lo spazio reso disponibile dal convogliatore. L'interno della testa è emisferico e lavorato con macchine a controllo numerico. Il posizionamento della candela è notevolmente inclinato, pur rimanendo centrale.

Il kit prevede due boccole di centraggio per garantire il perfetto accoppiamento tra testa e cilindro, separate esclusivamente da un oring. Questa soluzione, importata direttamente dal mondo delle competizioni, garantisce la massima tenuta e il maggior scambio termico possibile, eliminando qualsiasi tipo di guarnizione e rimuovendo, pertanto, ogni barriera tra testa e cilindro.

Ancora una volta, con questa evoluzione i tecnici Malossi hanno superato ogni aspettativa!


MALOSSI

Cilindro Ø 65 alluminio CVF2



31 5102 € 359,02
VESPA T5 125 2T

CARATTERISTICHE TECNICHE CILINDRO in ALLUMINIO

- Cilindri ottenuti per fusione a gravità in specifiche conchiglie di acciaio.
- Materiale: lega primaria di alluminio ad alto tenore di silicio bonificato e stabilizzato.
- Lavorazione: su macchine utensili a controllo numerico ad elevata precisione.
- Canna con riporto di carburi di silicio in una matrice di nichel galvanico e levigatura incrociata con passaggi di diamanti con tolleranze ristrettissime.
- Superfici di scambio termico ricalcolate e maggiorate.
- Condotti di scarico e travasi studiati e sperimentati per il massimo rendimento termodinamico.
- Controlli dimensionali di forma e di rugosità secondo norme Malossi.
- Accoppiamento pistone cilindro selezioni di 0,005 mm.

31 5102	Ø 65 mm
Utilizzo	Urban / sport
Range di Potenza	14 / 22
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Phbh 30
Corsa	52
Rapporto di compressione	1:11
N° segmenti	2
N° travasi	5
Testa	originale
Candela	Iw f 24

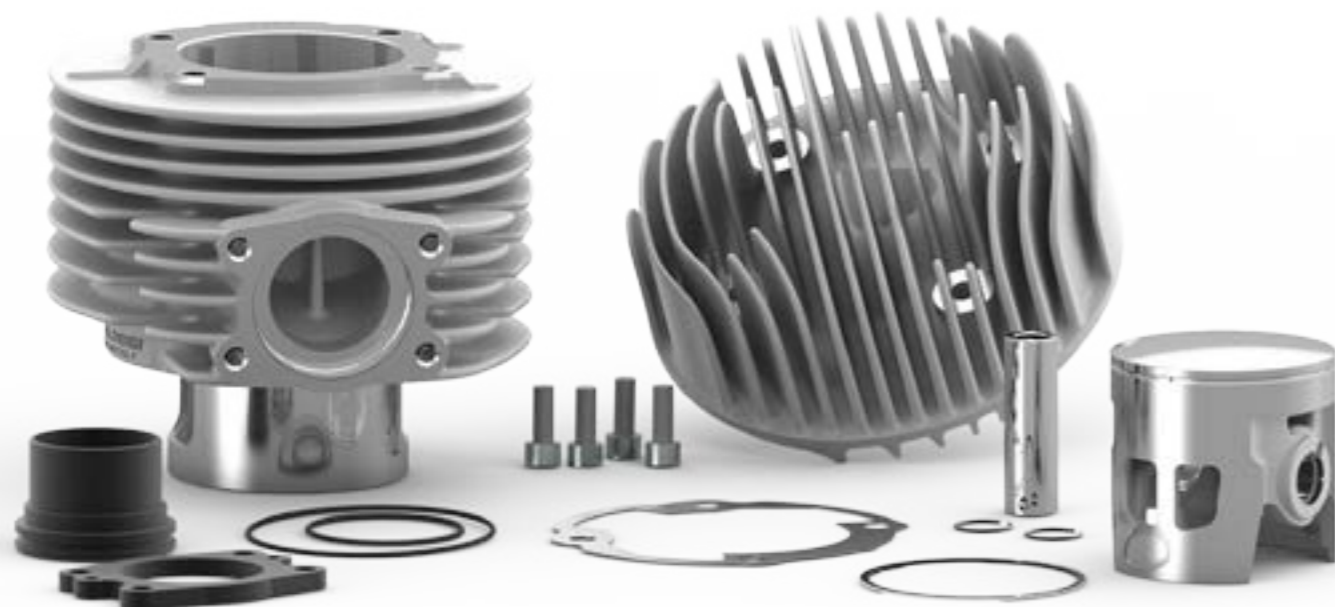
NEW

La Vespa non muore mai

Gruppo Termico Ø 63 in alluminio



LML STAR 125 - 150 2T
VESPA COSA 125 - 150 2T
 PX 125 2T euro 0-1
 PX 125 2T euro 2 (VLX2M)
 PX 125 2T euro 3
 PX 150 2T euro 0-1
 PX 150 2T euro 2 (VLX2M)
 PX 150 2T euro 3

NEW**SPORT - 3118005 € 379,00****MHR - 3117163 € 404,00****MHR corsa 60 - 3117361 € 404,00**

Nasce il gruppo termico completamente nuovo e progettato in ogni sua parte per ottenere il massimo risultato in termini di prestazioni e durata.

E' stato studiato ogni aspetto del sistema per massimizzare la resistenza meccanica, la fluidodinamica e migliorare la combustione: il risultato è un kit top di gamma per qualità costruttiva e avanzamento tecnologico.

Caratteristiche tecniche

Cilindro

Realizzato completamente da zero, in lega di alluminio ad alta resistenza e canna con riporto al nichel-cromo. Composto da un nocciolo centrale a spessore costante attorno alla canna e ai travasi, garantisce uno scambio termico costante, quindi una temperatura di immissione dei gas in camera controllata e un ottimale scambio termico allo scarico, ha un'alettatura di raffreddamento profilata aerodinamicamente attorno al nocciolo studiata per essere penetrata con la migliore efficienza possibile dall'aria di raffreddamento.

La maggiore innovazione è rappresentata dalla travasiera completamente rivista e aggiornata, introducendo il CVF secondo gli ultimi aggiornamenti ottenuti grazie all'esperienza maturata dalle competizioni.

I travasi sono ora stati portati a 7, tratto distintivo dei kit Malossi, grazie al quale è stato possibile ottenere le migliori performance fluidodinamiche.

Prezzi IVA ESCLUSA

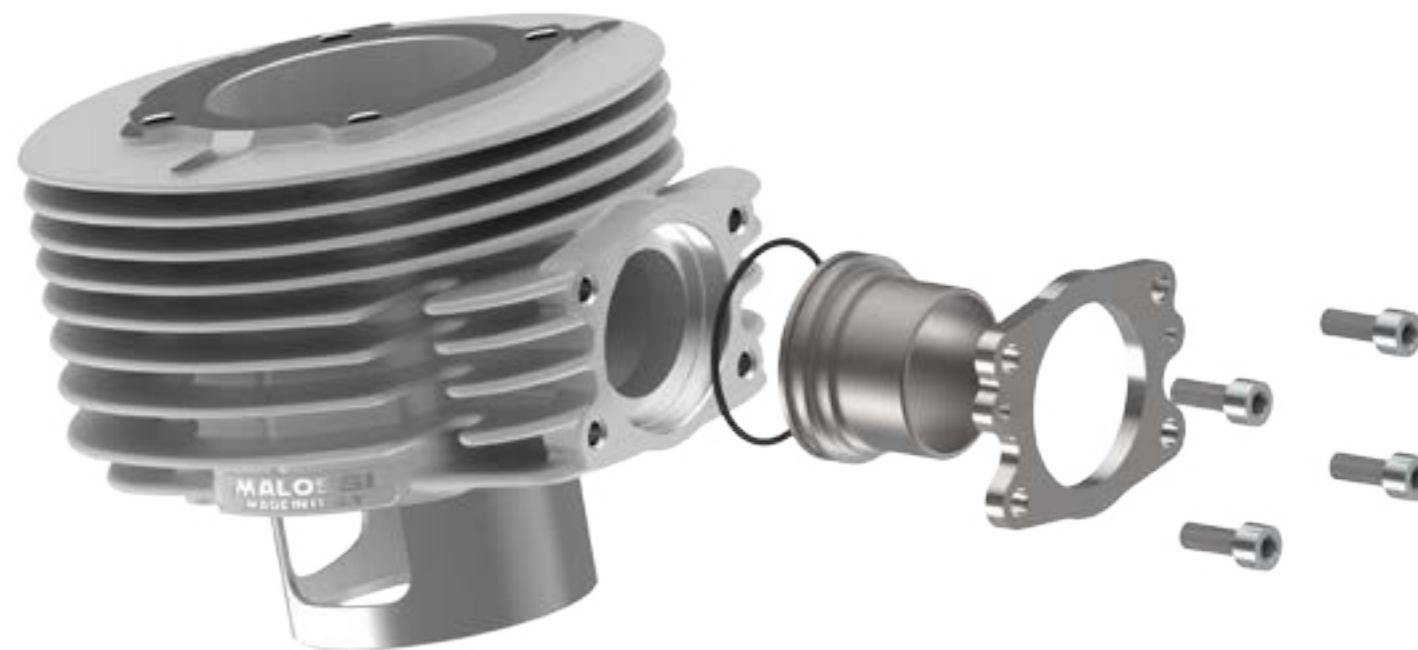
NEW

Il condotto di scarico nella versione Sport è stato pensato, dimensionato e sviluppato per garantire uno svuotamento ottimale del cilindro, accoppiandosi alla perfezione con i travasi di aspirazione e garantire così un importante incremento di prestazioni rispetto ad un cilindro di serie, pur mantenendo le temperature di lavoro entro un regime ottimale: si è così ottenuta una lunga durata e una elevata stabilità di prestazioni.

Il condotto di scarico nella versione MHR è costituito da una doppia luce trapezoidale separata dal caratteristico traversino, esattamente come nei cilindri da competizione, con il quale oltre a garantire l'adeguato sostegno a pistone e fasce elastiche anche alle più elevate temperature, è possibile il raggiungimento delle pressioni ottimali dei gas combusti favorendo l'espulsione di questi allo scarico e ottenere i risultati migliori se accoppiato alle nostre marmitte ad espansione appositamente sviluppate.

Il collegamento alla marmitta è permesso da un complessivo flangia-raccordo fissato al cilindro mediante 4 viti a testa cilindrica ed un Oring di tenuta al condotto di scarico inserito per evitare ogni trafilamento dal gruppo termico. Con questo sistema estremamente semplice nel montaggio è possibile alloggiare tutti i tipi di marmitta presenti sul mercato con imbocco Ø37 con la massima resistenza evitando qualsiasi problema di svitamento o rotazione dovuto alle vibrazioni del veicolo.

Il collegamento con la testa è invece ora realizzato mediante un centraggio ad elevata precisione sui piani di appoggio ottenuto con macchine al controllo numerico. Viene fornito un set di guarnizioni di base multi spessore per permettere all'utente di regolare la compressione adattandolo ai più svariati usi.



NEW

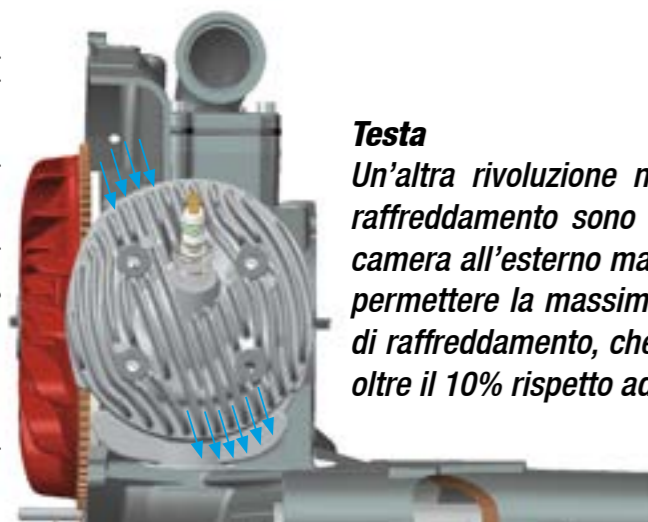


Pistone

Fuso con un innovativo materiale, costituito da un nocciolo di acciaio rivestito da una lega di alluminio e silicio, che conferisce estrema leggerezza oltre ad una eccellente resistenza alla corrosione, anche alle alte temperature e una riflessione del calore derivato dalla combustione, il flusso termico viene quindi indirizzato verso le superfici di dissipazione favorendo il raffreddamento della camera di combustione e il mantenimento di questa entro il range di temperature ottimale.

Nella parte interna del mantello presenta delle nervature immerse nella fusione con le quali si è ottenuto il giusto irrobustimento nelle zone più sollecitate meccanicamente permettendo al contempo il massimo alleggerimento del pistone.

Le finestre nella parte posteriore e gli incavi diametrali invece garantiscono il massimo afflusso possibile di carica fresca verso i travasi del cilindro.



Testa

Un'altra rivoluzione nella filosofia costruttiva dei motori 2 tempi: le alette di raffreddamento sono state dimensionate per ottimizzare il flusso termico dalla camera all'esterno ma ora sono anche profilate secondo moderne simulazioni per permettere la massima penetrazione possibile dell'aria proveniente dall'impianto di raffreddamento, che ora lambisce la testa con un incremento di rendimento di oltre il 10% rispetto ad un sistema tradizionale ad alette dritte:



La caratteristica camera di scoppio a profilo emisferico è lavorata con tolleranze al decimo di millimetro e sviluppa una combustione ad elevata turbolenza, con picchi di pressione calcolati ai regimi più adatti per ottenere le massime prestazioni in termini di coppia e potenza, le elevatissime temperature che si raggiungono in questa particolare zona di confine tra testa e cilindro che spesso sono origine di punti caldi e detonazioni sono regolate grazie ad una soluzione di stampo aerospaziale: un condotto a camera di depressione realizzato con due paratie e una serie di deflettori in ingresso e in uscita:

Che convogliano, grazie anche ad un preciso profilo superficiale, una parte dell'aria di raffreddamento forzandola non solo a lambire le superfici ma anche ad espandersi diminuendo, grazie ad un preciso principio fisico la pressione e quindi la temperatura delle pareti al confine con la camera di scoppio.

NEW



utilizzo
turistico-sportivo

3118005 € 379,00 NEW

Gruppo Termico Ø 63 alluminio CVF2 spinotto Ø 15

Più performante rispetto alla precedente versione, è indicato per essere abbinato a carter motore completamente originali o con modifiche poco radicali, carburatore originale o Ø 30 mm e con marmitta Power Classic Exhaust.

utilizzo
sportivo-racing

3117163 € 404,00

Gruppo Termico MHR Ø 63 alluminio CVF2 spinotto Ø 15

Indicato per essere abbinato a **carter motore fortemente preparati**, con carburatori di Ø 30 e oltre, con marmitta Malossi o ad espansione Power Exhaust Black Sound.

utilizzo
racing

3117361 € 404,00

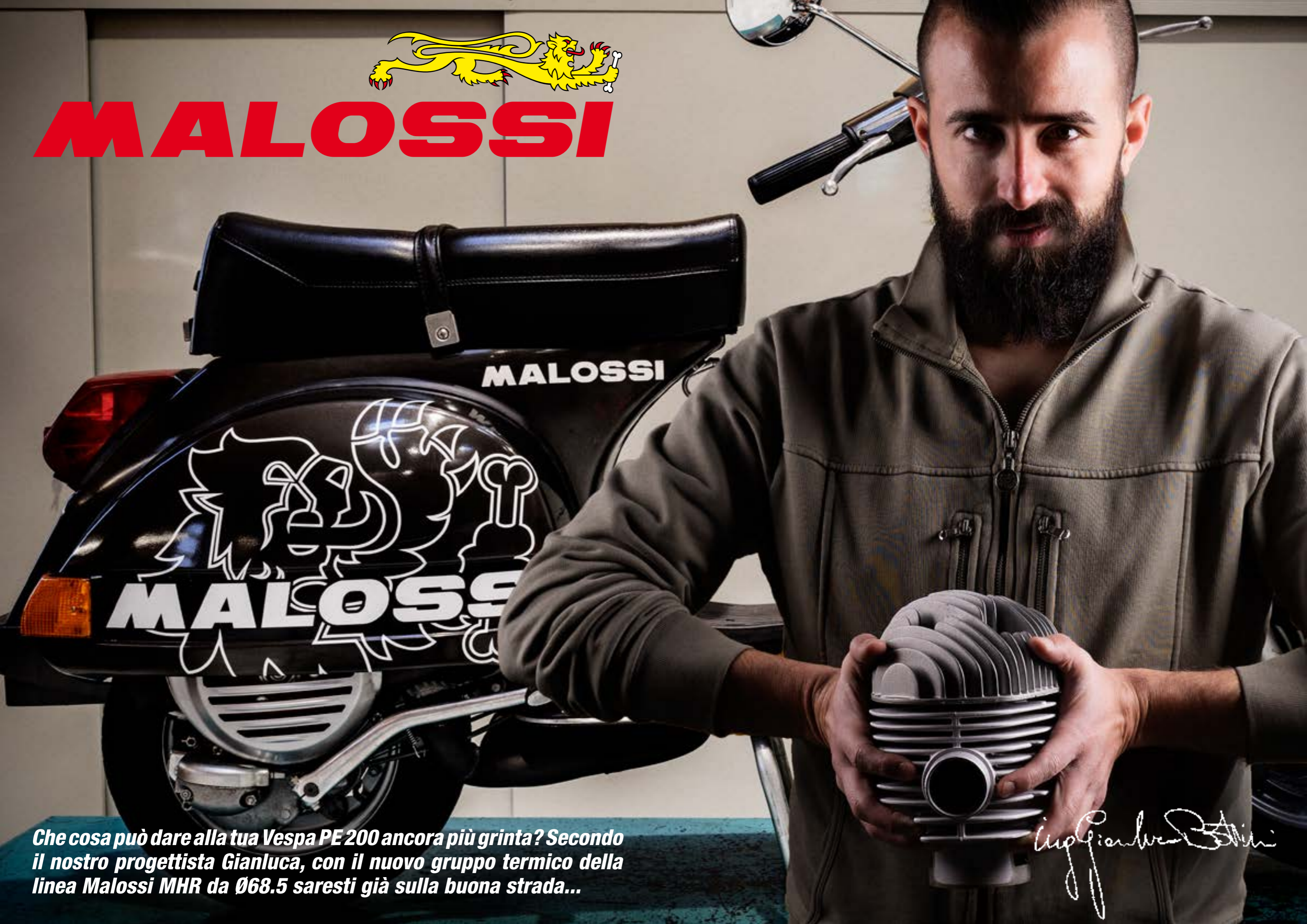
Gruppo Termico MHR Ø 63 alluminio CVF2 spinotto Ø 15 corsa 60

Indicato per essere abbinato **ad un albero motore corsa 60 e a carter motore fortemente preparati**, con carburatori di Ø 30 e oltre, con marmitta Malossi o ad espansione Power Exhaust Black Sound.

Articolo	3118005 Ø 63 mm	3117163 Ø 63 mm	3117361 Ø 63 mm
Utilizzo	Sport	Sport / racing	Sport / racing
Range di Potenza	18/25	21/28	22/30
Livello di elaborazione	easy	easy	easy
Carburatore consigliato	Vhst 28	Phbh 30	Phbh 30
Corsa	57	57	60
Rapporto di compressione	1:10.8	1:12.5	1:12.5
N° segmenti	2	1	1
N° travasi	7	7	7
Testa	emisferica	emisferica	emisferica
Candela	iw 27	iw 27	iw 27



MALOSSSI



Che cosa può dare alla tua Vespa PE 200 ancora più grinta? Secondo il nostro progettista Gianluca, con il nuovo gruppo termico della linea Malossi MHR da Ø68.5 saresti già sulla buona strada...

Gianluca Stini

NEW



La Vespa non muore mai

Gruppo Termico Ø 68,5 in alluminio

SPORT - 3116346 € 383,00

MHR - 3116349 € 409,00

MHR corsa 60 - 3116351 € 409,00

VESPA
COSA 200 2T
PX 200 E 2T



2016 A completamento della lunga lista di aggiornamenti arriva il nuovo pistone dal mantello di colore nero, risultato di un trattamento al solfuro di molibdeno. La segmentatura semi trapezoidale e il cielo restano immutati, mentre la vera innovazione è nello stampo totalmente inedito, in cui le nuove asole consentono non solo una perfetta raccordatura con l'ultima generazione del cilindro, ma anche l'intercambiabilità con le sue versioni precedenti. Le nervature, totalmente rivisitate, assicurano un design leggerissimo e una resistenza ancora maggiore.

1983 Nasce il cilindro in alluminio Ø 68,5, punto di svolta nell'elaborazione della Vespa.

In alluminio Nicasil, con pistone super leggero, fasce semitrapezoidali da 1.2 mm, il nuovo cilindro diventa subito un mito, un vero must per tutti gli appassionati.

2008 Il cilindro viene aggiornato, con l'aggiunta della testa con camera di scoppio emisferica e candela centrale.

2013 Il cilindro, pur essendo ancora realizzato in alluminio Nicasil, viene riprogettato completamente nei condotti di travaso, sia principali che posteriori, e nel condotto di scarico, e presentato in tre versioni.

Prezzi IVA ESCLUSA

NEW



utilizzo
turistico-sportivo

3116346 € 383,00

Gruppo Termico Ø 68,5 alluminio CVF2 spinotto Ø 16

Più performante rispetto alla precedente versione, è indicato per essere abbinato a carter motore completamente originali o con modifiche poco radicali, carburatore originale o Ø 30 mm e con marmitta **Power Exhaust Black Sound 3217143**

Il cilindro versione **SPORT 3116359** è abbinabile alla testa originale.

utilizzo
sportivo-racing

*** 3116349 € 409,00**

Gruppo Termico MHR Ø 68,5 alluminio CVF2 spinotto Ø 16

Indicato per essere abbinato a **carter motore fortemente preparati**, con carburatori di Ø 30 e oltre, con marmitta Malossi o ad espansione.

utilizzo
racing

*** 3116351 € 409,00**

Gruppo Termico MHR Ø 68,5 alluminio CVF2 spinotto Ø 16 corsa 60

Indicato per essere abbinato **ad un albero motore corsa 60 e a carter motore fortemente preparati**, con carburatori di Ø 30 e oltre, con marmitta Malossi o ad espansione.

* La versione **MHR** differisce dalla **SPORT**, oltre che nella luce di scarico, anche nei diagrammi di travaso decisamente racing. Il perfetto centraggio tra testa e cilindro è garantito da due boccole poste su due prigionieri, mentre l'oring assicura una perfetta tenuta.

Articolo	3116346 Ø 68,5 mm	3116349 Ø 68,5 mm	3116351 Ø 68,5 mm
Utilizzo	Urban / sport	Sport / racing	Sport / racing
Range di Potenza	16 / 23	23 / 30	24/32
Livello di elaborazione	easy	easy	Easy
Carburatore consigliato	Si 24/24 phbh 30	Phbh 30	Phbh 30
Corsa	57	57	60
Rapporto di compressione	1:11	1:12,5	1:12,5
N° segmenti	2	1	1
N° travasi	7	7	7
Testa	emisferica	emisferica	emisferica
Candela	Centrale iw 24	Centrale iw 27	Centrale iw 27

Attenzione:
è assolutamente indispensabile utilizzare
rubinetti carburante con portata maggiorata.



VESPA LARGE FRAME

Impianto alimentazione PHBH 30 B *lamellare al carter*
1615895 € 321,84
VESPA PX 80 2T
 PX 125 2T euro 0-1-2-3
 PX 150 2T euro 0-1-2-3
 T5 125 2T

1615550 € 341,15
VESPA PX 200 E

Impianto alimentazione PHBH 30 B *diretto al carter*
1610600 € 249,10
VESPA PX 80
 PX 125 2T euro 0-1-2-3
 PX 150 2T euro 0-1-2-3

1610701 € 268,42
VESPA PX 200 E

X360 Complessivo collettore PHBH 30 *lamellare al carter*
2015896 € 160,68
VESPA PX 80 2T
 PX 125 2T euro 0-1-2-3
 PX 150 2T euro 0-1-2-3
 T5 125 2T

2014913 € 160,68
VESPA PX 200 E

Collettore Ø 28x36 inclinato PHBH - VHST
02 2158B € 47,71
VESPA PX 80
 PX 125 2T euro 0-1-2-3
 PX 150 2T euro 0-1-2-3
 PX 200 E


INGRANAGGI PRIMARI HTQ

Classico e all'avanguardia.

Gli ingranaggi HTQ Malossi per Vespa PX raccolgono l'eredità del primo progetto di ingranaggi prodotti da Malossi tra la fine degli anni 80 e l'inizio degli anni 90.

Completamente riprogettata, questa coppia di ingranaggi primari utilizza una configurazione a denti dritti invece degli elicoidali di serie.

Malossi ha lavorato duramente per garantire l'eccezionale silenziosità degli ingranaggi, ottenuta con lavorazioni speciali delle dentature e delle relative superfici di contatto, rifinite con cura maniacale e verificate all'evolventimetro.

Gli ingranaggi HTQ Malossi sono realizzati utilizzando esclusivamente materiali che superano i rigidissimi standard imposti dai nostri tecnici con prove e collaudi rigorosissimi.

La lavorazione finale si avvale di macchine a controllo numerico, dopo di che gli ingranaggi HTQ Malossi vengono sottoposti a un completo trattamento termochimico di cementazione a 900°C che gli conferisce la durezza e la resistenza richieste.

La dimensione e la qualità degli ingranaggi finiti è, infine, verificata su macchine di controllo tridimensionali Zeiss.

Accoppiati a due a due per rispettare il corretto gioco di funzionamento, gli ingranaggi HTQ Malossi sono il dono più prezioso che un vero romantico appassionato possa fare alla propria Vespa.



67 3730 Z 23 / 64

€ 135,00

VESPA COSA 125 - 150 2T
PX 80 2T
PX 125 150 2T euro 0-1

67 3888 Z 23 / 64

€ 135,00

VESPA COSA 200 2T
PX 200 E 2T <-- 1997
T5 125 2T

67 5235 Z 24 / 63

€ 135,00

VESPA COSA 125 - 150 - 200 2T
PX 200 E 2T <-- 1997



INGRANAGGI PRIMARI HTQ

Classico e all'avanguardia.



6716720 Z 24 / 63

€ 180,00

VESPA COSA 2 125 - 150 - 200 2T
PX 125 2T euro 2 (VLX2M)
PX 125 2T euro 3
PX 150 2T euro 2 (VLX2M)
PX 150 2T euro 3
PX 200 E 2T 1998 -->

6716721 Z 23 / 64

€ 180,00

VESPA COSA 2 125 - 150 - 200 2T
PX 125 2T euro 2 (VLX2M)
PX 125 2T euro 3
PX 150 2T euro 2 (VLX2M)
PX 150 2T euro 3
PX 200 E 2T 1998 -->

APPLICAZIONI	z 23/64	z 24/63
COSA 125 - 150 2T	67 3730	67 5235
COSA 2 125 - 150 2T	6716721	6716720
COSA 200 2T	67 3888	67 5235
COSA 2 200 2T	6716721	6716720
PX 80 2T	67 3730	---
PX 125 - 150 2T euro 0-1	67 3730	---
PX 125 - 150 2T euro 2 -3	6716721	6716720
PX 200 E 2T <-1997	67 3888	67 5235
PX 200 E 2T 1998->	6716721	6716720
T5 125 2T	67 3888	---



POWER-UP Clutch System



5217808 *

Frizione completa Ø 98,5

VESPA PX 125 2T

5217783 *

Frizione completa Ø 109,5

VESPA PX 200 E 2T



La gamma Malossi per la Vespa offre prodotti di elevatissima tecnologia in grado di sviluppare incrementi prestazionali talmente eccezionali rispetto allo standard, da richiedere l'adeguamento anche degli altri componenti fondamentali del veicolo.

È sufficiente confrontare una Vespa **PX 200 E** prodotta nel 1978, che di serie sviluppa una potenza di 12.35 CV a 5700 RPM, con una Vespa "elaborata" con i Kit Malossi, che può sviluppare 27.5 CV a 8000 RPM, ovvero oltre il doppio di CV ad un regime di rotazione estremamente superiore, per capire che era assolutamente indispensabile progettare un gruppo frizione capace di resistere alle sollecitazioni dovute a un incremento prestazionale di tali proporzioni!

I gruppi frizione **POWER UP CLUTCH SYSTEM** Malossi nascono per dare una risposta e superare tutte le problematiche che inevitabilmente si presentano quando la tecnologia del gruppo frizione non è adeguata agli altri componenti del motore. Una frizione tradizionale, trovandosi a trasmettere agli ingranaggi una potenza più che raddoppiata, dovendo contemporaneamente ruotare molto più velocemente, può portare a cedimenti della campana sotto l'effetto della forza centrifuga, a strisciamenti e deformazioni che si traducono in fastidiosi e poco rassicuranti rumori metallici, fino ad arrivare al classico slittamento della frizione causato dall'insufficiente attrito sviluppato dai dischi originali, che impedisce, tra l'altro, la trasmissione dell'intera potenza sprigionata dal gruppo termico, vanificandone in parte le potenzialità.

Le due versioni del **POWER UP CLUTCH SYSTEM** Malossi hanno caratteristiche comuni:

- Campana frizione **POWER UP CLUTCH BASKET** in acciaio ad elevata resistenza con trattamento superficiale di indurimento per incrementarne la resistenza all'usura e, conseguentemente, la durata.
- Anello di rinforzo saldato con tecnica TIG sul diametro esterno della campana per contrastare efficacemente la forza centrifuga sviluppata dalla maggiore velocità di rotazione.
- 4 dischi frizione con materiale di attrito ad elevate prestazioni.
- Tolleranze di accoppiamento ricalcolate e ristrette, specialmente nel collegamento tra disco spingi molla e campana, per eliminare il fastidioso tintinnio metallico e contribuire ad incrementare la durata del componente.

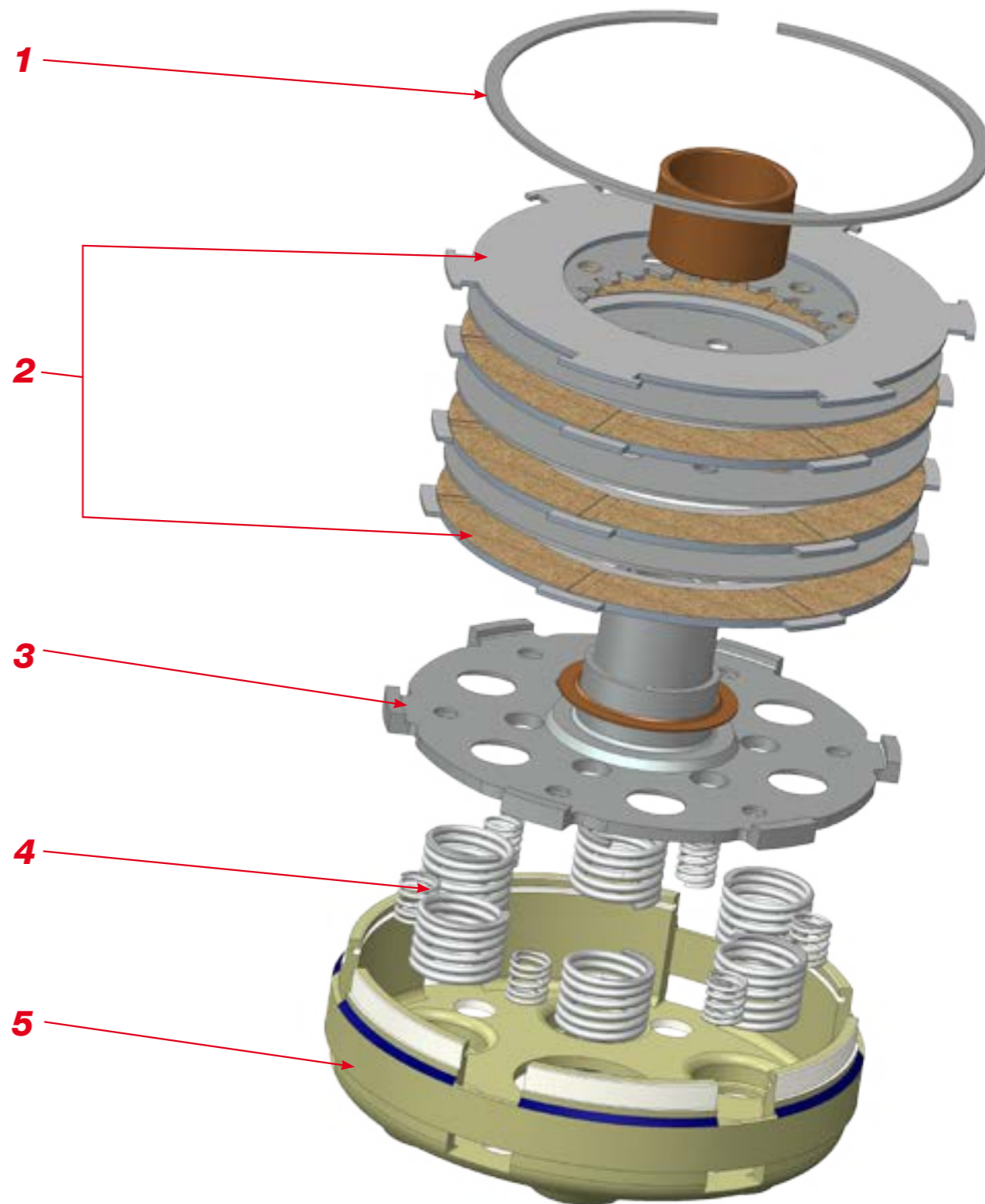
Le due frizioni sono azionate da una serie di molle principali ad elevato coefficiente di elasticità, 6 nella campana per **PX 125** e 7 nella campana per **PX 200 E**, e hanno in dotazione un set di molle ausiliarie, sempre 6 per il **PX 125** e 7 per il **PX 200 E**, da utilizzarsi nelle configurazioni di maggiore potenza.

Questa regolazione permette all'utente di adattare la frizione alla configurazione del motore, traendone vantaggio a tutti i livelli di elaborazione e in tutti i set-up possibili.

* **Prodotti disponibili da Settembre - Consulta il sito www.malossistore.it - Iscriviti a **BETHEFIRST****



	1	2	3	4	5
POWER UP CLUTCH SYSTEM	Anello elastico	Disco frizione	POWER UP CLUTCH	Molle frizione	POWER UP CLUTCH BASKET
5217808 € --- Frizione completa Ø 98,5 VESPA PX 125 2T	3617819B € ---	5216510 € 27,00	5218475 € ---	2918474 € 14,00	7717760B € ---
5217783 € --- Frizione completa Ø 109,5 VESPA PX 200 E 2T	3617789B € ---	5216514 € 26,00	5218476 € ---	2918474 € 14,00	7717765B € ---





MALOSSI

SERIE DISCHI FRIZIONE



Le versioni **SPORT** sono state pensate per sostituire le parti originali con il fine di migliorare la modulabilità e la costanza di funzionamento della frizione.

Le versioni **MHR**, studiate specificatamente per le competizioni e per i clienti più esigenti, hanno materiali di attrito con mescole prive di sughero e gomma che consentono un utilizzo estremo senza avere problemi di incollaggio e slittamento.

Progettate per soddisfare le necessità dei piloti, le versioni **MHR TEAM** sono state sviluppate dai tecnici Malossi in stretta collaborazione con i piloti direttamente sui campi di gara. Realizzate con materiali di attrito speciali privi di sughero e gomma, che le rendono particolarmente performanti, assicurano il massimo di stabilità di prestazione anche nell'utilizzo più estremo.

Applicazioni PIAGGIO - VESPA 2T		Nr. MOLLE	SPORT	€	MHR	€	MHR TEAM	€
PIAGGIO	APE 50 2T	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	APE FL 50 2T	6	5216523	22,50	5216524	29,00	5216525	59,00
VESPA	COSA 125 - 150 2T	7	5216511	23,54	5216514	26,00	---	---
	COSA 2 125 - 150 2T	8	5216515	29,00	5216516	59,36	---	---
	COSA 200 2T	7	5216511	23,54	5216514	26,00	---	---
	COSA 2 200 2T	8	5216515	29,00	5216516	59,36	---	---
	ET3 Primavera 125 2T	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	ETS 125	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	PK 50	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	PK FL 50	6	5216523	22,50	5216524	29,00	5216525	59,00
	PK HP FL 50	6	5216523	22,50	5216524	29,00	5216525	59,00
	PK XL 50	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	PK 125	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	PK FL 125	6	5216523	22,50	5216524	29,00	5216525	59,00
	PK XL 125	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	PX 80 2T	6	5216505	22,50	5216510	27,00	---	---
	PX 125 - 150 2T euro 0-1	6	5216505	22,50	5216510	27,00	---	---
	PX 125 - 150 2T euro 2-3	8	5216515	29,00	5216516	59,36	---	---
	PX 200 E 2T <-1997	7	5216511	23,54	5216514	26,00	---	---
	PX 200 E 2T 1998->	8	5216515	29,00	5216516	59,36	---	---
	SPECIAL 50	1	5216520	21,00	5216521	27,00	5216522	38,50
	T5 125 2T	7	5216511	23,54	5216514	26,00	---	---

Prezzi IVA ESCLUSA

NEW Vespa

MALOSSI

POWER-UP

Clutch Basket Ø 109,5



Elaborare il motore di una Vespa in cerca di maggiori prestazioni va ben oltre il semplice cambiare gruppo termico: ogni modifica si ripercuote su tutte le componenti del motore portandole oltre i modesti limiti per i quali erano state progettate.

Ecco quindi che anche componenti apparentemente secondarie come la frizione necessitano di opportune modifiche e miglioramenti per poter sopportare al meglio l'incremento di potenza e coppia e per garantire la leggendaria affidabilità del più classico degli scooter.

Dagli uffici tecnici di Malossi nasce quindi la nuova campana frizione rinforzata, capace di gestire al meglio tutte le potenze e tutti i regimi di giri. Nei motori preparati infatti, a causa dell'elevato numero di giri, capita che le alette esterne della campana si aprano facendo quindi venir meno la sua funzione. Per ovviare a questo problema la nuova campana **POWER UP CLUTCH BASKET** presenta un anello di rinforzo saldato sul lato esterno della campana proprio con la funzione di prevenire l'apertura di quest'ultima.

La ruota dentata è rivettata alla campana con 16 rivetti e quindi consente di montare fino a 16 molle frizione, permettendo così a tutta la frizione di gestire coppie e potenze molto più elevate di quelle per cui venne progettata quella standard.

A completare questo componente destinato a tutte le Vespe, da quelle elaborate per avere giusto un po' più di brio a quelle prettamente racing, la campana presenta 8 fori che la rendono più leggera e diminuiscono il suo momento di inerzia aumentando anche la sua capacità di smaltire il calore generato dall'attrito dei dischi frizione.

7717313B

€ 75,00

VESPA COSA 2 125 - 150 - 200 2T
PX 125 2T euro 2 (VLX2M)
PX 125 2T euro 3
PX 150 2T euro 2 (VLX2M)
PX 150 2T euro 3
PX 200 E 2T 1998 -->

8 molle frizione

2913482

€ 13,40



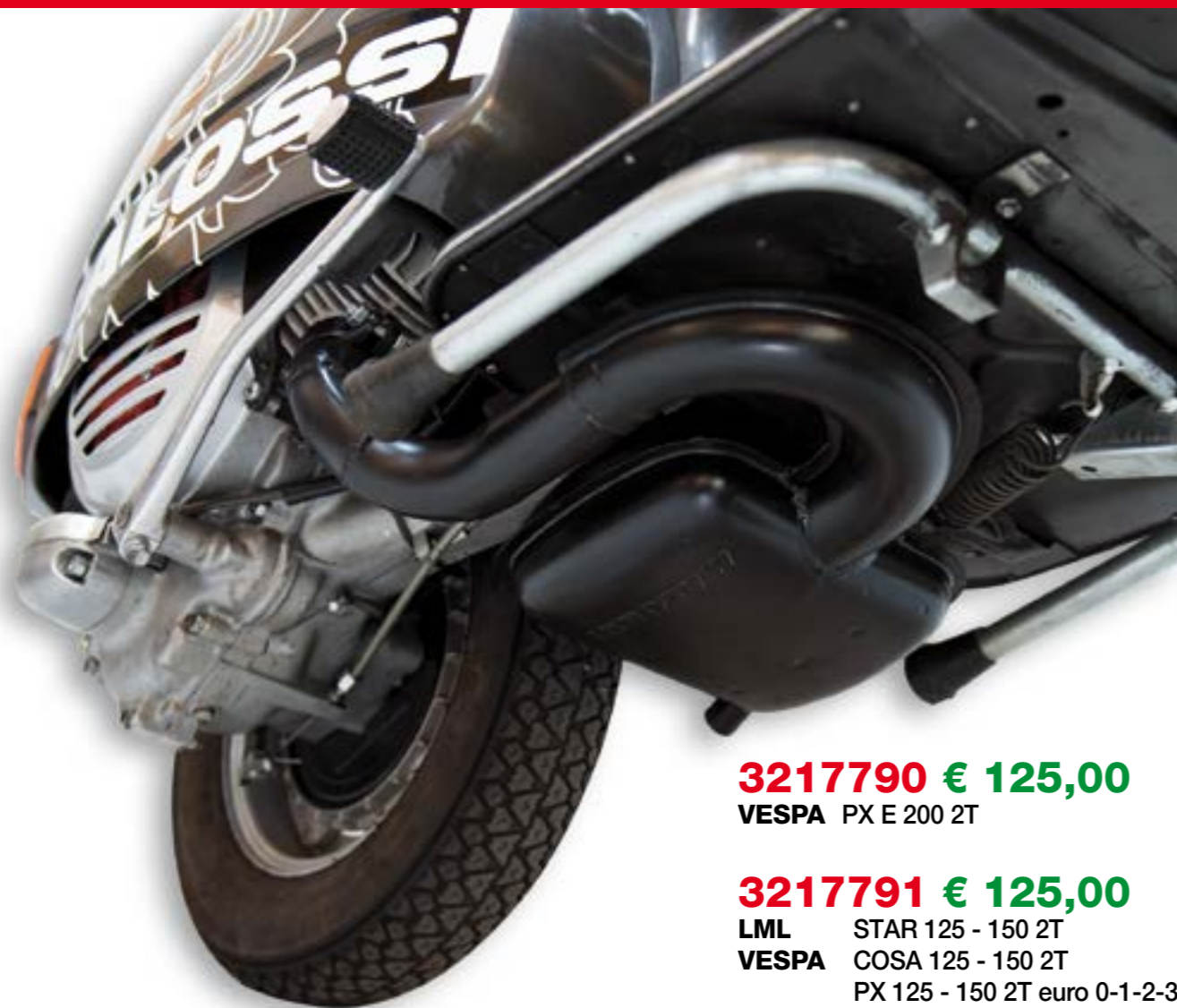
VESPA LARGE FRAME

NEW **Vespa**

MALOSSSI



Power Classic Exhaust



3217790 € 125,00
VESPA PX E 200 2T

3217791 € 125,00
LML STAR 125 - 150 2T
VESPA COSA 125 - 150 2T
PX 125 - 150 2T euro 0-1-2-3

Marmitta per Vespa PX 125 - 200

Anche la Vespa PX, il più classico degli scooter, a volte ha bisogno di un po' più di brio. E su di un classico motore a due tempi la più ovvia e semplice delle modifiche che si può fare è l'aggiunta di una marmitta ad espansione.

Ecco quindi che i tecnici Malossi hanno progettato ex-novo un impianto di scarico appositamente disegnato per la vecchia cara Vespa PX, con l'obiettivo di renderla immediatamente più performante e godibile senza però andare a snaturare l'intramontabile linea dello scooter Piaggio.

Sembra la più classica delle "padelle" ma tutte le novità e migliorie sono nascoste sottopelle. Per ottenere il meglio da questa espansione e per permetterne il montaggio su tutte le Vespe, il nuovo collettore è stato studiato per potersi adattare a tutti i gruppi termici attualmente in commercio per questa Vespa, dal cilindro originale al più performante della gamma Malossi.

È proprio il collettore, con la sua forma, a raccordare al meglio il flusso dei gas di scarico dal cilindro al corpo marmitta garantendo quindi un notevole incremento di prestazioni. Il corpo marmitta, dalla caratteristica forma ad espansione, è stato studiato appositamente per garantire il massimo delle prestazioni unite alla rotondità di esercizio. Dal minimo fino al massimo dei giri l'effetto di aspirazione di gas combusti generato da questo componente è massimizzato.

Infine abbiamo la classica padella. Questo componente è stato disegnato con il fine preciso di essere identico all'originale in modo da risultare del tutto discreto. All'interno però sono state create due camere separate da una paratia in modo da ottimizzare al massimo la corretta espansione dei gas di scarico minimizzando però la rumorosità della marmitta.

Marmitta Malossi **Power Classic Exhaust**, il massimo delle prestazioni e del piacere di guida per la vostra Vespa PX 125 e 200 nascoste dal più classico e discreto dei vestiti.

NEW

MALOSSSI



Marmitte Power Exhaust Black sound



Malossi POWER EXHAUST per Vespa PX a due tempi incrementa le prestazioni, migliorando allo stesso tempo il "sound" della Vespa.

La marmitta di una Vespa deve essere un'opera d'arte degna del capostipite degli scooter, uno strumento musicale perfetto in grado di sprigionare emozioni attraverso prestazioni e suono.

Malossi POWER EXHAUST è stata progettata puntando su questi due elementi chiave. La potenza è aumentata rispetto ai modelli precedenti di circa il 5%, grazie ad un approfondito studio che ha interessato le superfici interne della lamiera con cui è realizzata l'espansione.

Il cuore della marmitta, infatti, è rivestito internamente da una rete di materiale fonoassorbente speciale, in grado di migliorare notevolmente il funzionamento dell'impianto di scarico e, al contempo, di conferire un suono unico e caratteristico al motore della Vespa.

Anche la parte finale della marmitta è stata profondamente rivisitata e incorpora una parte delle funzioni del silenziatore grazie all'inserimento di una paratia interna.

Le prestazioni e il "sound" sono la chiave di volta per dare il giusto tocco di personalità alla Vespa PX. Nonostante questi due elementi di solito non vadano di pari passo, Malossi POWER EXHAUST è riuscita nel suo intento: aggiungere coppia e potenza massima, regalando alle vostre orecchie la giusta sinfonia.

3217138

LML STAR 125 - 150 2T
VESPA COSA 125 - 150 2T
PX 125 - 150 2T euro 0-1-2-3

€ 170,00



3217143

VESPA PX 200 E 2T

Caratteristiche tecniche

- Impianto di scarico silenziato, con sistema a chicane completo di silenziatore terminale aggiuntivo rigenerabile.
- Camera d'espansione con elementi interni, coni, tubi, paratie, reti, attacchi e rinforzi in acciaio P04 con l'aggiunta di fibre minerali ad alto potere insonorizzante.
- Verniciatura nera silconica resistente alle alte temperature.
- Silenziatore con fusto esterno in alluminio anodizzato, smontabile e rigenerabile.
- Impianto di scarico completo di attacchi, collari, viti e di ogni particolare necessario per il montaggio, perfettamente intercambiabile con l'originale senza bisogno di alcuna modifica.



Prodotti riservati esclusivamente alle competizioni nei luoghi ad esse destinate secondo le disposizioni delle competenti autorità sportive. Decliniamo ogni responsabilità per l'uso improprio.



Ascolta il ruggito del re della giungla!

VESPA LARGE FRAME

NEW Vespa

Marmitta Vespa Racing MHR

3218060 *

VESPA PX E 200 2T

3217664 *

VESPA PX 125 2T Euro 3



condo le disposizioni delle competenti autorità sportive. Decliniamo ogni responsabilità per l'uso improprio.



Prodotti riservati esclusivamente alle co

* Prodotti disponibili da Settembre - Consulta il sito www.malossistore.it - Iscriviti a **BETHEFIRST**

NEW

Marmitta Vespa Racing MHR



È uno dei componenti essenziali per l'elaborazione del veicolo, studiata appositamente per dare al motore un ottimo incremento di potenza ai medi e alti regimi.

Grazie ai sofisticati sistemi a disposizione dei nostri tecnici e alla decennale esperienza nella progettazione e produzione di marmitte Malossi ha creato questo capolavoro.

La nuova marmitta MHR per Vespa Et3, studiata specialmente per l'accoppiamento con il nostro gruppo termico MHR permette il raggiungimento della più alta potenza a parità di regime di rotazione collocandosi nella fascia di marmitte maggiormente performanti in circolazione.

Il grossissimo vantaggio di questo impianto di scarico risiede nel particolare percorso calcolato e studiato per permetterne il montaggio **SENZA DOVER TAGLIARE LA SCOCCA** e mantenendo il cavalletto centrale. In qualsiasi configurazione di funzionamento e posizione del carter motore questa marmitta si inserisce all'interno del veicolo senza alcun punto di contatto nocivo tale da obbligare l'utente a modificare il telaio della propria cara Vespa.

Il controcono è stato frazionato per incrementare ulteriormente il campo di utilizzo arrivando ad avere un guadagno prestazionale anche superiore ad 1 CV ai più alti regimi di rotazione, quando normalmente il motore perde drasticamente prestazione una volta superato il regime di potenza massima.

Caratteristiche tecniche

Marmitta

Studiata per il montaggio senza alcuna modifica alla scocca. Realizzata in lamiera di acciaio speciale (spessore 0.8mm), ottenuta con procedimenti di saldatura robotizzata T.I.G. e M.I.G. e saldatura manuale ossiacetilenica ribattuta artigianalmente. Verniciatura trasparente.

Ugello

Con sezione di passaggio calibrata per il conseguimento della massima contropressione disponibile

Silenziatore

In alluminio, anodizzato Nitro blue con tubo terminale orientato per la corretta direzione dei gas in uscita.

Collegamento alla marmitta

Realizzato mediante staffa piegata e tagliata al laser ad alta precisione, collegata ad un anello di ancoraggio al braccio carter; le vibrazioni generate dal motore vengono smorzate da due silentblock posti tra staffa e marmitta garantendo una durata superiore.

VESPA LARGE FRAME

NEW

FORZA E
RESISTENZAAlberi Motore MALOSSI
per Vespa

L'albero motore della Vespa è uno dei componenti **più delicati** ed importanti di questo tipo di propulsore, dovendo sia gestire i movimenti di biella e pistone, che regolare l'ammissione attraverso la fasatura della semispalla.

L'ufficio tecnico Malossi ha focalizzato la sua attenzione proprio su questi due aspetti, creando due versioni di albero motore e mettendo a punto soluzioni inedite e di grande valore tecnico, a partire dalla scelta dei **materiali**, come sempre di prima qualità.

Tutti gli alberi motore Malossi per Vespa sono realizzati in **acciaio cementato** di qualità aeronautica e rifuso sotto vuoto, un materiale altamente resistente alle scalfitture, garantito dalle certificazioni richieste dal rigidissimo capitolato Malossi. La **biella a "testa di vipera"** ha una conformazione studiata per contenere al massimo il peso e garantire **tutta la rigidità necessaria**.

Nemmeno il più piccolo dettaglio è stato trascurato. I tecnici Malossi, infatti, intervenendo persino sulla **filettatura** dell'asse lato trasmissione degli alberi motore, sono riusciti ad aumentare notevolmente la resistenza avvalendosi di un **passo più fine**. Anche la posizione della **chiavetta** è stata rivista sia nella dimensione che nella forma, in modo da **non intaccare più la filettatura** e contribuire alla resistenza in una soluzione finalmente all'avanguardia. Gli alberi motore sono forniti con **dadi speciali**, molto più resistenti, per sfruttare la maggiore resistenza offerta dalla filettatura più fitta.

Diverse versioni

Sono disponibili alberi motore con **diverse lunghezze di biella** destinati alle Vespa "small frame" su cui verrà installato l'**albero a spalle piene**.

L'albero dedicato ai motori con ammissione a valvola rotante, presenta corsa e lunghezza della biella di misura standard.

MALOSSI

NEW Vespa

MALOSSI

Alberi per carter a valvola rotante

Nella versione dedicata ai propulsori a valvola rotante, la **fase di aspirazione** è stata ricavata **all'interno della semispalla**, nella **struttura a masse circolari** stessa, il che ha prodotto una notevole asolatura rivolta verso l'interno, pur mantenendo un profilo esterno regolare. Questa scelta innovativa ha permesso di ottenere una forma unica in grado di garantire una fluidodinamica estremamente efficace.

Asolature così cospicue sono sempre state uno dei punti più delicati degli alberi motore Vespa, quando si va a cercare la **corretta bilanciatura**. Malossi ha risolto questo problema includendo nell'albero motore **inserti realizzati in wolframio** e utilizzati come contrappesi per aumentare la stabilità dell'albero stesso.

VESPA ET3 Primavera 125 2T
ETS 125 2T
PK 125 2T
PK XL125 2T
Primavera 125 2T

Albero motore con spinotto Ø 15
biella 97 (corsa 51 mm)
con valvola rotante e **cono Ø 20**
Codice = **5316594**
€ 380,00

Albero motore con spinotto Ø 15
biella 97 (corsa 51 mm)
con valvola rotante e **cono Ø 19**
Codice = **5316595**
€ 380,00



NEW

Albero motore con spinotto Ø 15
biella 105 (corsa 57 mm) e valvola rotante
Codice = **5317510**
€ 402,00

VESPA COSA 125 - 150 2T
PX 125 2T euro 0-1
PX 125 2T euro 2 (VLX2M)
PX 125 2T euro 3
PX 150 2T euro 0-1
PX 150 2T euro 2 (VLX2M)
PX 150 2T euro 3

Albero motore con spinotto Ø 16
biella 110 (corsa 57 mm) e valvola rotante
Codice = **5316082**
€ 382,00
VESPA PX 200 E 2T

• L'immagine si riferisce all'art. 5316082

Alberi a spalle piene

L'albero Malossi a spalle piene, destinato unicamente ai motori Vespa modificati per utilizzare un sistema di ammissione a **valvola lamellare**, al posto della valvola rotante originale, sono la nuova frontiera degli appassionati della Vespa.

Come per la versione a valvola rotante, anche in questo caso, il **bilanciamento ottimale** è garantito dagli inserti di wolframio. In aggiunta la **semispalla lato trasmissione** presenta degli **smussi** studiati appositamente **per agevolare l'ingresso dei gas freschi** nel sottocarter.

La **struttura a masse circolari** è la zona che maggiormente beneficia di questa nuova configurazione di albero e carter, ricevendo il **quantitativo massimo possibile di pressione**.

Albero motore con spinotto Ø 16
biella 110 (corsa 60 mm) e
valvola lamellare

Codice = **5316176**
€ **506,00**

VESPA COSA 200 2T
PX E 200 2T



Albero motore con spinotto Ø 15
biella 97 (corsa 51 mm)
con valvola lamellare e cono Ø 20

Codice = **5316528**
€ **365,00**

Albero motore con spinotto Ø 15
biella 105 (corsa 51 mm)
con valvola lamellare e cono Ø 20

Codice = **5316517**
€ **365,00**

ABBINARE SOLO CON gruppo termico 3115829 o 3117681:
È NECESSARIO il kit spessore base cilindro 8 mm, d'acquistare separatamente.
Codice = **0717472**
€ **48,00**



VESPA *ET3 Primavera 125 2T
ETS 125 2T
PK 125 2T
PK XL125 2T
Primavera 125 2T



6617380 € **60,00** Kit cuscinetto a sfere Ø 25x47x14 / Paraolio Ø 22x32x6



*** Attenzione:**
Per montare gli alberi motore 5316517 - 5316528 su Vespa ET3 Primavera è necessario il kit 6617380 (d'acquistare separatamente).

Carter Motore Vespa PX 200 E

Completo originale Piaggio distribuito in esclusiva da Malossi

Una chicca per gli appassionati estimatori dello scooter più famoso del mondo.

Piaggio, su espressa richiesta di Malossi S.p.a., ha rimesso in produzione una serie limitata di carter motore da tempo non più disponibili.

Questo messaggio è rivolto a tutti coloro che custodiscono gelosamente la loro Vespa Px 200 E e intendono ristrutturarla dalle fondamenta.

Malossi oggi è in grado di offrire alla sua affezionata clientela tutti i componenti indispensabili perché l'intramontabile Vespa Px 200 E sia ancora meglio di quando è uscita dalle linee di produzione! Oltre ai famosi gruppi termici, agli impianti di alimentazione a valvole lamellari, ai rapporti allungati a dente diritto e agli impianti di scarico, ora è disponibile anche questo carter motore completo originale Piaggio!



5714493 € 1.210,00
VESPA PX E 200 2T

MALOSSİ



NEW



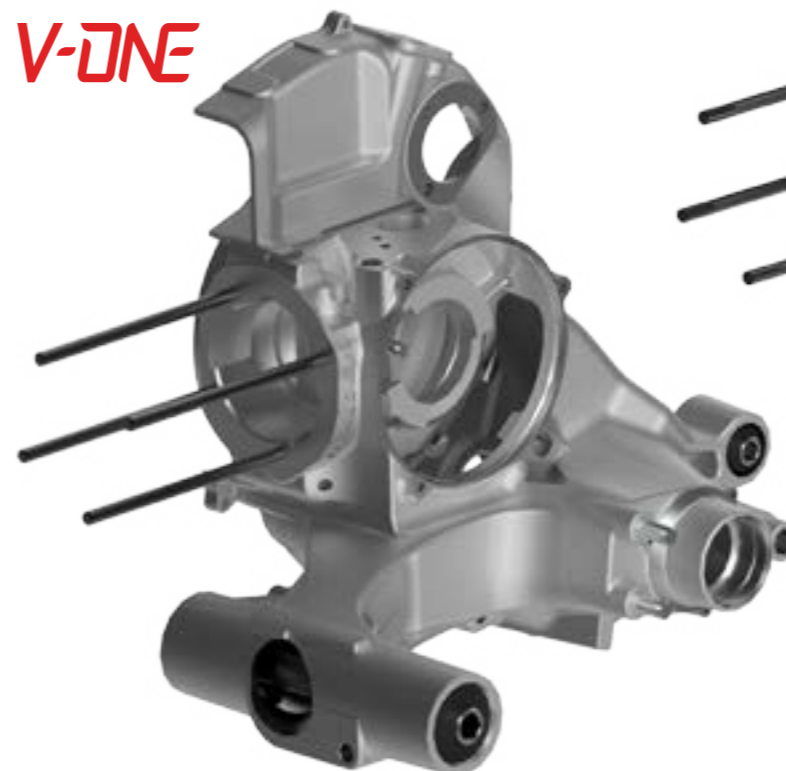
CARTER **V-ONE**
VR-ONE

Vespa PX E 200 2T

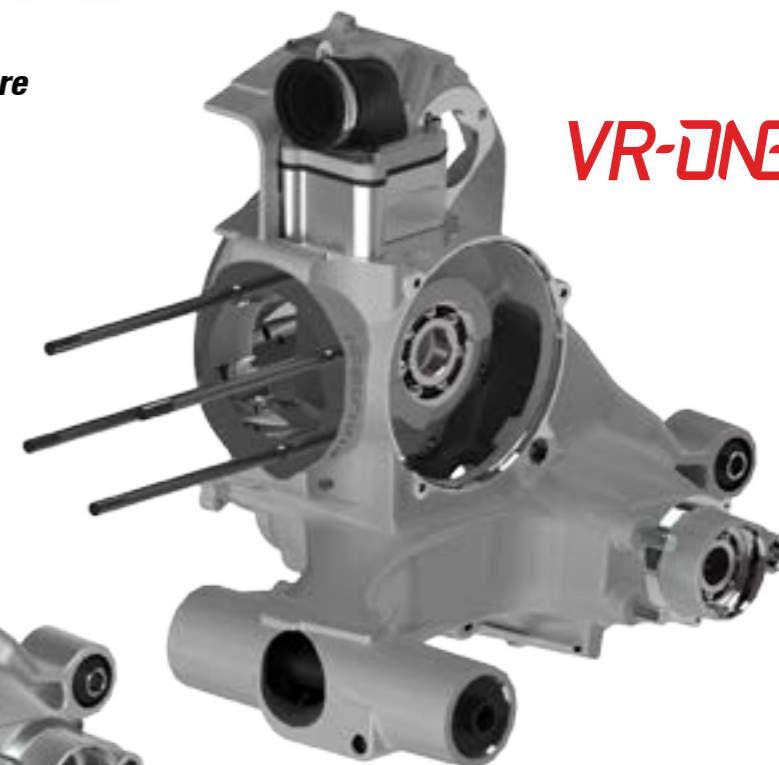
5717245 - € 790,00 V-One valvola rotante

5717230 - € 895,00 VR-One valvola lamellare

V-ONE



VR-ONE



Malossi ha deciso di dare un taglio al passato per realizzare un componente iconico per un veicolo altrettanto iconico come la Vespa PX E 200! Mettendo a frutto tutta la tecnologia e le conoscenze acquisite lungo le strade e i tracciati di tutto il mondo, Malossi ha messo a punto i nuovi carter **V-One** e **VR-One**.

Il progetto, lo studio, la ricerca e la produzione di questi carter sono il modo con cui Malossi intende rendere omaggio agli appassionati di questi veicoli.

I due modelli danno la possibilità a preparatori, restauratori e, più in generale, a tutti i possessori di una Vespa PX E 200 di sbizzarrirsi e scegliere il percorso di modifica più adatto alle proprie esigenze:

- L'amatore, il restauratore, il viaggiatore e il semplice turista della domenica, alla ricerca di un componente perfettamente sostituibile all'originale, che non richieda di apportare alcuna modifica al veicolo e offra le massime possibilità di scelta quanto a componentistica, da quella originale ai principali articoli presenti sul mercato, avranno a disposizione il carter **V-One SPORT**.
- Il preparatore alla ricerca delle massime prestazioni, della migliore fluidodinamica interna e della maggiore possibilità di sviluppo motore potrà acquistare il carter **VR-One MHR**.

MALOSSİ

NEW**CARTER V-DNE
VR-DNE****Caratteristiche tecniche****REALIZZATI INTERAMENTE IN ITALIA.**

L'avanzamento tecnico e tecnologico della Malossi è il maggiore punto di forza dei nostri prodotti, il motivo per cui siamo convinti di aver realizzato uno dei migliori carter che siano mai stati prodotti.

Punti di forza

In ogni millimetro quadrato del carter è percepibile una spinta innovativa che salta agli occhi anche del più inesperto dei preparatori.

La fusione in conchiglia per gravità, che differenzia questi carter dai modelli originali ottenuti, invece, con un processo di pressofusione, unita all'utilizzo di moderne anime in shell moulding, permette di ottenere forme interne migliori e realizzate con la massima precisione.

La fusione per gravità ci ha permesso di aumentare strategicamente le sezioni nelle zone maggiormente sollecitate e di sottoporre i carter a un trattamento di bonifica dopo la colata, ottenendo così un'altissima resistenza meccanica. Questi prodotti sono realizzati con una lega leggera di alluminio Al Si 7 Mg (EN AB ed AC 42000) di altissima qualità contenente nelle giuste quantità: Silicio, per aumentare la resistenza meccanica, Manganese, per una migliore resilienza e resistenza alla corrosione, Rame e Magnesio, per migliorare le doti di lavorabilità.

La lavorazione dei carter è eseguita interamente nella nostra officina con processo CAD/CAM ed effettuata all'interno di centri di lavoro CNC ad elevata precisione. Tutte le superfici di appoggio e chiusura sono state lavorate con utensili al diamante in grado di garantire valori di rugosità superficiale ridottissimi e accoppiamenti praticamente perfetti.

Vantaggi

Entrambi i carter sono accomunati da una serie di caratteristiche di base quali, ad esempio, il braccio anteriore rinforzato con nervature di scarico delle tensioni e sezioni con profilo calcolato per permettere il giusto flusso e incanalamento delle sollecitazioni e garantire una migliore resistenza.

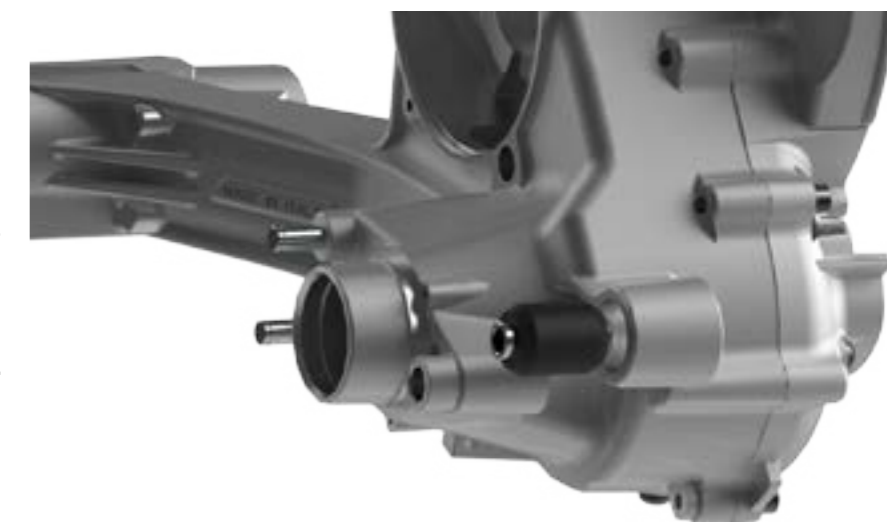
In entrambi i modelli sono presenti i perni per le ganasce dei freni, che vengono installati direttamente in azienda con presse in grado di applicare le forze necessarie a realizzare gli accoppiamenti richiesti dai nostri progettisti. Oltre ai ceppi freno, i carter vengono forniti con i prigionieri M7 necessari al montaggio del selettore del cambio. Nessuna versione esclude, infine, l'avviamento elettrico originale, il cui azionatore è montabile nell'apposito piano ricavato nella voluta.

**MALOSSI****NEW****CARTER V-DNE
VR-DNE**

Il montaggio del carter sul veicolo non richiede l'acquisto di alcun componente aggiuntivo, infatti entrambe le versioni sono provviste sia di Silent Block anteriori nel braccio di collegamento alla scocca, che di antivibrante posteriore di collegamento all'ammortizzatore.

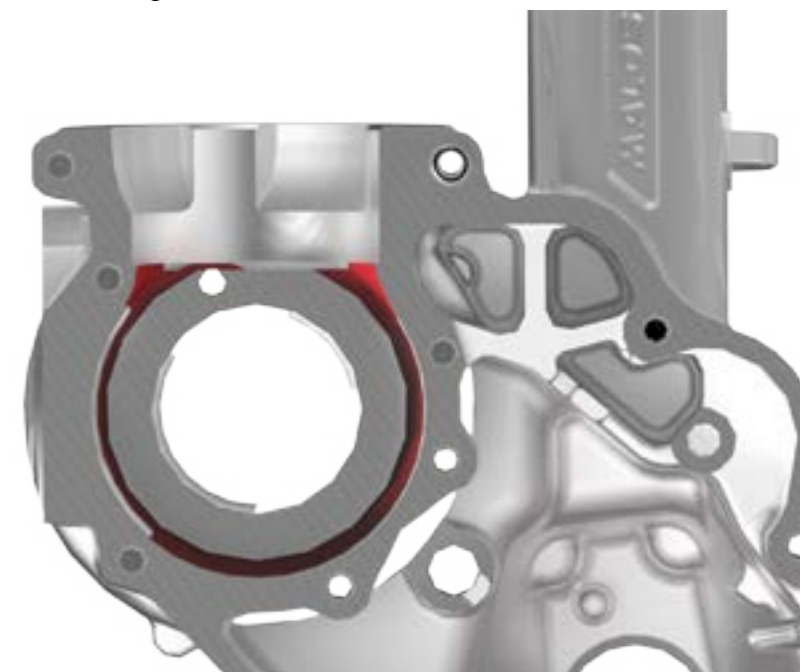


La fluidodinamica è stata finalmente implementata! L'aver dotato i nostri modelli di serie di sacche per i travasi adeguatamente profilate e dimensionate per accoppiarsi perfettamente ai nostri cilindri Ø 68.5, senza però escludere la possibilità di montare altri gruppi termici e anzi offrendo un aumento delle prestazioni anche con questi ultimi, esonera i preparatori dall'obbligo di lavorare i carter per montare cilindri più prestazionali. I prigionieri M8 per il montaggio dei cilindri sono compresi anch'essi nella confezione!



Grazie agli interventi elencati, il raggiungimento di maggiori potenze non è più un problema. Persino il consueto inconveniente del trafilamento di olio dal carter è stato risolto grazie a:

1. Incremento delle pareti del carter pompa, che contribuisce ulteriormente anche alla resistenza meccanica del carter.
2. Utilizzo di viti prigioniere M8 in sostituzione delle M7 originali.
3. Lavorazione ad elevatissima precisione dei piani di chiusura. Abbiamo eliminato la guarnizione del carter, che si deteriorava rendendosi responsabile principale dei trafilamenti d'olio. Ora i carter sono accoppiati perfettamente e chiusi mediante pasta per guarnizioni, resistente anche alle più alte temperature di esercizio!

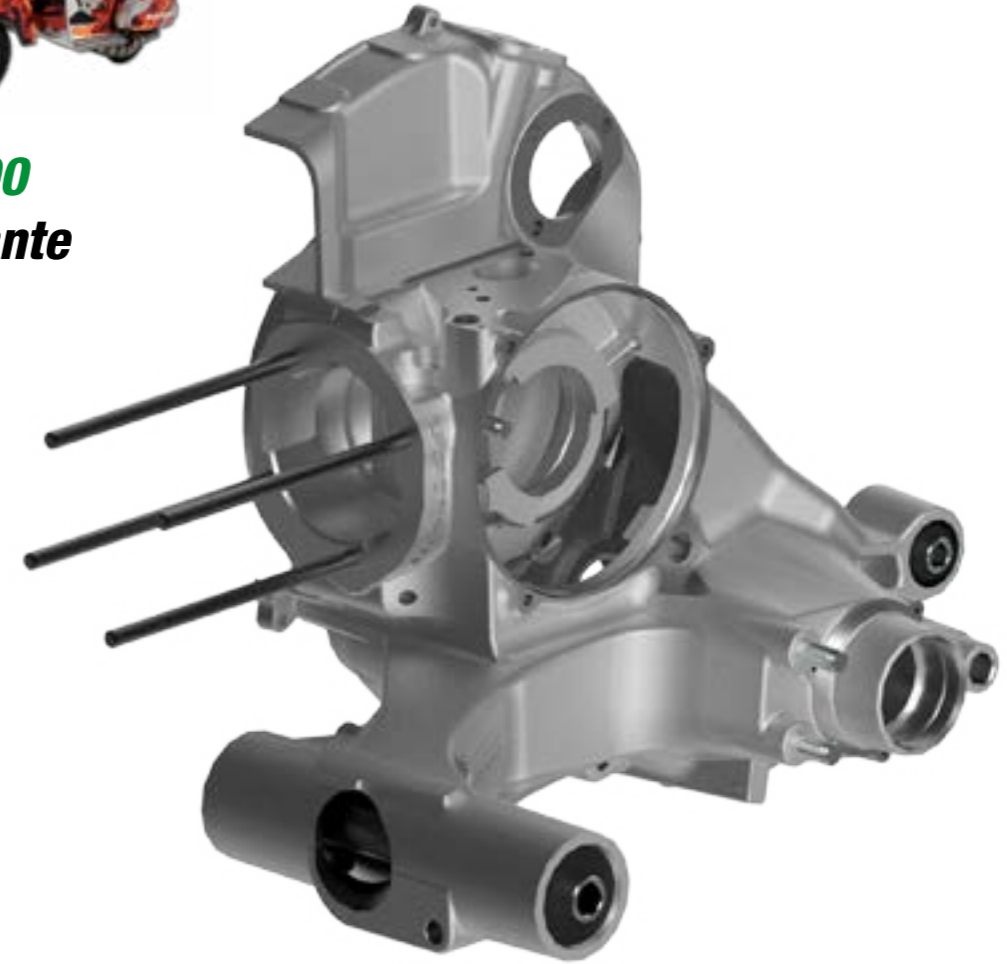
**MALOSSI**

NEW**CARTER V-ONE
VR-ONE**

Non ci siamo voluti fermare qua! Dopo aver montato e smontato per anni carter originali, lavorandoli e provando mille e mille soluzioni per proporre componenti in costante aggiornamento, ci siamo scontrati direttamente con inefficienze e scomodità che abbiamo analizzato per proporre le nostre soluzioni: è il caso del sistema di serraggio dei carter, che nei componenti originali è realizzato con il classico sistema vite-dado, notoriamente scomodo e poco agevole per l'utente. Un veicolo così prezioso merita la migliore manutenzione possibile e questo comporta la necessità di montare e smontare i vari componenti per sostituirli o anche solo per verificarne il corretto funzionamento, revisionandoli quando necessario. Chiunque abbia messo mano ai carter originali senza scollegare il blocco dal veicolo, si è certamente scontrato con la difficoltà di manipolazione dei componenti costituenti il blocco per la posizione scomoda e poco raggiungibile dei dadi, che, una volta svitati, rischiano di cadere a terra e di perdersi chissà dove. La nostra soluzione è tanto semplice quanto ricercata: eliminare i dadi!

Realizzando le filettature nel carter sx (o carter trasmissione) e le sedi nel lato dx (o carter accensione) abbiamo eliminato la necessità di avere dei dadi per il serraggio dei due componenti.

Per evitare che la vite subisca degli urti accidentali o delle lesioni durante il funzionamento, con il rischio di rovinare la filettatura, ove possibile abbiamo realizzato nel lato dx delle sedi tali da permettere il completo incasso delle viti, ponendole in tal modo al riparo da qualsiasi pericolo.

**NEW****CARTER V-ONE****5717245 - € 790,00****V-One valvola rotante**

Il **V-One** è stato pensato per chi desidera un carter perfettamente sostituibile all'originale, fornito con tutta la componentistica necessaria al montaggio (vedi sopra), e che consenta la massima intercambiabilità con i componenti presenti sul mercato.

Il **V-One** si presta ad essere utilizzato sia per un restauro integrale, in quanto non richiede alcuna modifica del veicolo e si adatta a tutte le parti originali Piaggio, che per una semplice "rinfrescata" che dia un pizzico di brio al motore con un'elaborazione moderata come quella offerta dal nostro gruppo termico Ø 68,5, art. 3116346, che non richiede alcuna modifica aggiuntiva.

Le sedi di banco sono progettate per accettare i cuscinetti e i paraoli manovella originali (non forniti). **V-One** può essere montato con il carburatore originale Dell'Orto Si 24-24, in particolare il montaggio del miscelatore è agevole ed è reso possibile dall'apposito perno di sostegno, incluso e fornito già montato.

È possibile l'utilizzo dell'albero motore originale oppure del nostro albero motore a valvola rotante con corsa 57mm art. 5316082. Quale che sia la scelta, l'alimentazione è comunque stata rivista e implementata grazie ai nostri moderni sistemi CAD che hanno profilato un condotto di immissione nel carter ottimizzato.

Consigli di utilizzo

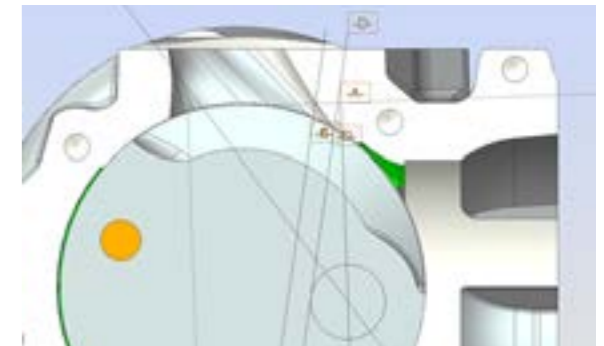
3116346 GRUPPO TERMICO Ø 68,5
€ 383,00 alluminio CVF2
 spinotto Ø 16



5316082 Albero motore con spinotto Ø 16
€ 382,00 biella 110 corsa 57 mm e
 valvola rotante



Carburatore originale Dell'Orto Si 24-24



NEW**CARTER VR-ONE****5717230 - € 895,00****VR-One valvola lamellare**

Il **VR-One** è per i puristi della potenza, per chi vuole spingere la propria Vespa al limite, ma non solo.

Presenta le stesse caratteristiche di montaggio nella scocca del **V-One** e le stesse possibilità di alloggiamento cilindro grazie alla fluidodinamica rivista della camera di manovella, alla foratura dei prigionieri e agli stessi accessori forniti con il **V-One** (eccezion fatta per il perno del miscelatore). Questo carter è stato progettato per sopportare potenze superiori e per questo viene fornito con cuscinetti di banco a sfere lato volano Ø25xØ52x15 e lato trasmissione Ø25xØ62x12, che eliminano i cuscinetti a rullini e permettono una maggiore capacità di sopportazione di carichi radiali e una resistenza ulteriore ai carichi assiali, non contemplata con i cuscinetti originali a rulli. Sono inoltre forniti paraoli dedicati.

Consigli di utilizzo

3116351 GRUPPO TERMICO MHR Ø 68,5

€ 409,00 alluminio CVF2
spinnotto Ø 16



5316176 Albero motore con spinnotto Ø 16

€ 506,00 biella 110 corsa 60 mm e
valvola lamellare



1618262 Impianto alimentazione PHBH 30 BD

€ 229,00 per carter Malossi **VR-one**



1317660B Manicotto MHR per carburatori Ø 34

€ 35,00 con imbocco Ø 39
per carter Malossi **VR-one**

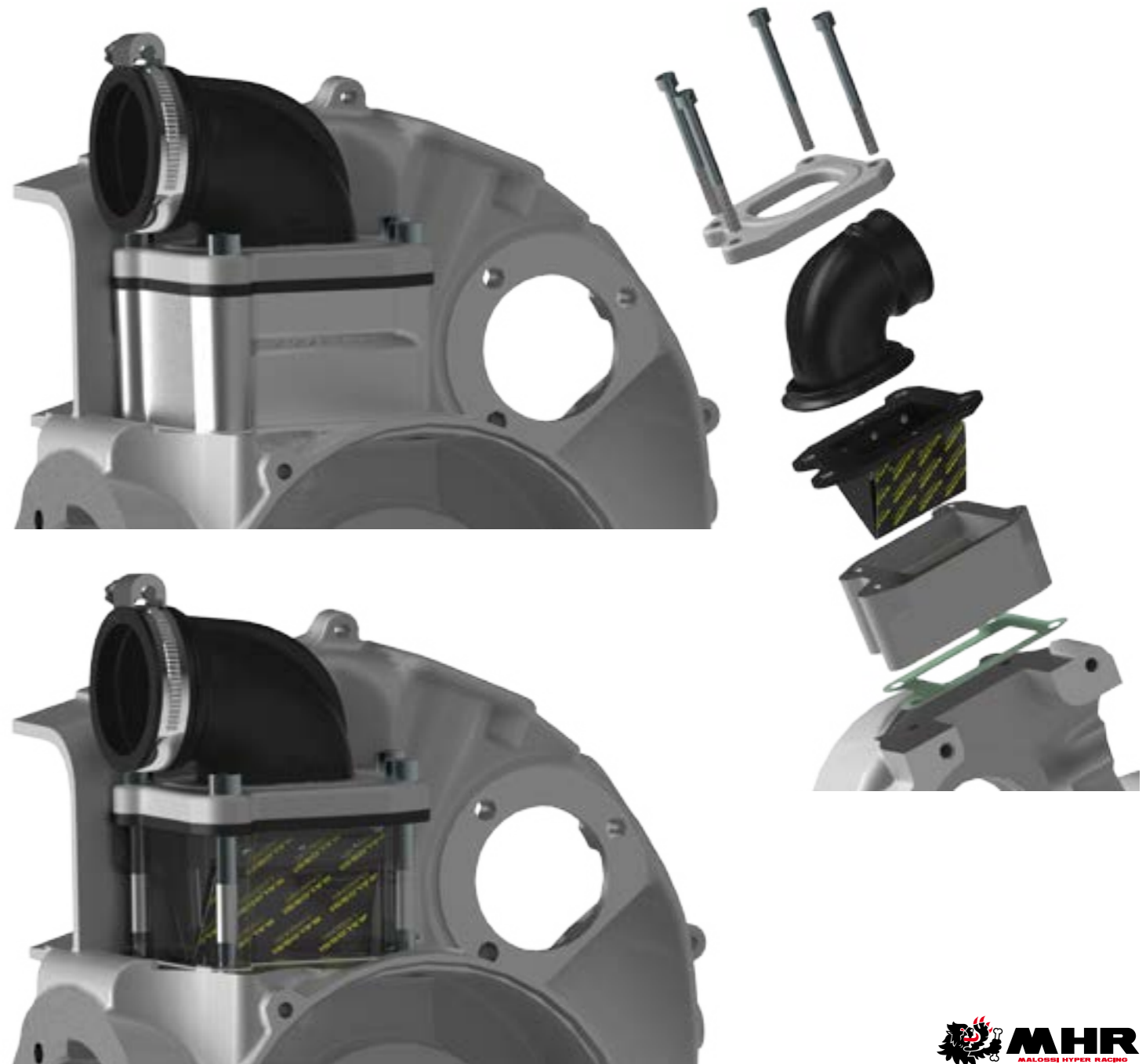


La maggiore resistenza alle sollecitazioni dovute al manovellismo rende il carter perfetto per essere montato con i nostri cilindri MHR monofascia, art. 3116349 (corsa 57), ma soprattutto con il kit 3116351 (corsa 60). L'abbinamento naturale per questa configurazione è con l'albero motore Malossi a spalle piene corsa 60 art. 5316176, fornito con il giusto bilanciamento e perfetto per l'alimentazione a valvola lamellare prevista per il nuovo **VR-One**.

**NEW****CARTER VR-ONE****Alimentazione a valvola lamellare**

Qui risiede la maggiore novità e l'orientamento sportivo del carter, alimentato ora con un impianto FORNITO INTEGRALMENTE con il complessivo a valvola lamellare che, grazie anche alle nuove lamelle in fibra di carbonio di elevatissima qualità, garantisce un incremento di potenza su tutti i regimi di funzionamento e permette contestualmente il raggiungimento dei più elevati regimi.

Il complessivo è costituito da una sede valvola realizzata in pressofusione, accoppiata al piano carter con una tenuta garantita da un'apposita guarnizione, e da una valvola lamellare completamente nuova dotata di diffusore a profilo multiplo, appositamente studiato con programmi di simulazione fluidodinamica e dotato di una particolare conformazione delle pareti laterali in grado sia di eliminare parte delle turbolenze, che normalmente si creano quando la miscela aria benzina attraversa i diffusori, sia contemporaneamente di indirizzare la carica nella corretta direzione, una volta aperte le lamelle.



NEW**CARTER VR-ONE**

Il collettore di alimentazione, progettato secondo la tecnica degli X360 utilizzati nelle nostre competizioni, è formato da una flangia realizzata in pressofusione collegata ad un bocchettone in Viton mediante il serraggio di un labbro profilato, che garantisce una perfetta tenuta ermetica, e permette al contempo di rivolgere il bocchettone nel verso desiderato dall'utente così da orientare perfettamente l'impianto in funzione della conformazione del veicolo.



Il manicotto ha un diametro di imbocco di 30mm. L'abbinamento ideale è il carburatore Dell'Orto PHBH 30 (non fornito).

**Vespa****MALOSHI****CUSCINETTI ALBERO MOTORE**

	DIMENSIONI	TIPO	Ø SFERA	GIOCO	GABBIA	CODICE	PREZZO
PK 50 - PK HP 50 - PK XL 50 / SPECIAL 50 - PIAGGIO APE 50							
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	20x47x14	SFERE	9,525	C3H	POLIAM.	6611566B	€ 10,50
1 CUSCINETTO LATO <i>frizione</i>	17x47x14	SFERE	9,525	C3	POLIAM.	6614423B	€ 19,55
SERIE CUSCINETTI						6615669	€ 25,92

ET3 Primavera / Primavera / PK . 125 (1a serie)							
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	20x47x14	RULLI	7,5	C3	POLIAM.	6615711B	€ 46,00
1 CUSCINETTO LATO <i>frizione</i>	17x47x14	SFERE	9,525	C3	POLIAM.	6614423B	€ 19,55
SERIE CUSCINETTI						6615712	€ 57,00

SPECIAL 50 / ET 3 Primavera / Primavera 125 2T							
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	25x47x14	SFERE	6,75	C3	POLIAM.	6616307B	€ 57,00

ETS / PK XL . 125							
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	25x38x15	RULLI	-	STD	POLIAM.	6615445B	€ 21,78
1 CUSCINETTO LATO <i>frizione</i>	17x47x14	SFERE	9,525	C3	POLIAM.	6614423B	€ 19,55
SERIE CUSCINETTI						6615670	€ 33,00

COSA 125 > 200 / PX 80 > 200 - LML Star 125-150							
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	25x38x15	RULLI	-	STD	POLIAM.	6615445B	€ 21,78
1 CUSCINETTO LATO <i>frizione</i>	25x62x12	SFERE	10,319	C4	ACCIAIO	6615463B	€ 35,00
SERIE CUSCINETTI	SPORT					6615466	€ 50,00
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	25x38x15	RULLI	-	STD	POLIAM.	6615445B	€ 21,78
1 CUSCINETTO LATO <i>frizione</i>	25x62x12 W	SFERE	10,319	C4	ACCIAIO	6615384B	€ 40,00
SERIE CUSCINETTI	MHR					6615467	€ 56,00

T5 125							
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	25x52x15	RULLI	9	C3	POLIAM.	6615990B	€ 33,00
1 CUSCINETTO LATO <i>frizione</i>	25x62x12	SFERE	10,319	C4	ACCIAIO	6615463B	€ 35,00
SERIE CUSCINETTI	SPORT					6616003	€ 51,50
1 CUSCINETTO LATO <i>volano</i>	25x52x15	RULLI	9	C3	POLIAM.	6615990B	€ 33,00
1 CUSCINETTO LATO <i>frizione</i>	25x62x12 W	SFERE	10,319	C4	ACCIAIO	6615384B	€ 40,00
SERIE CUSCINETTI	MHR					6616004	€ 57,50

CUSCINETTI ALBERO CAMBIO

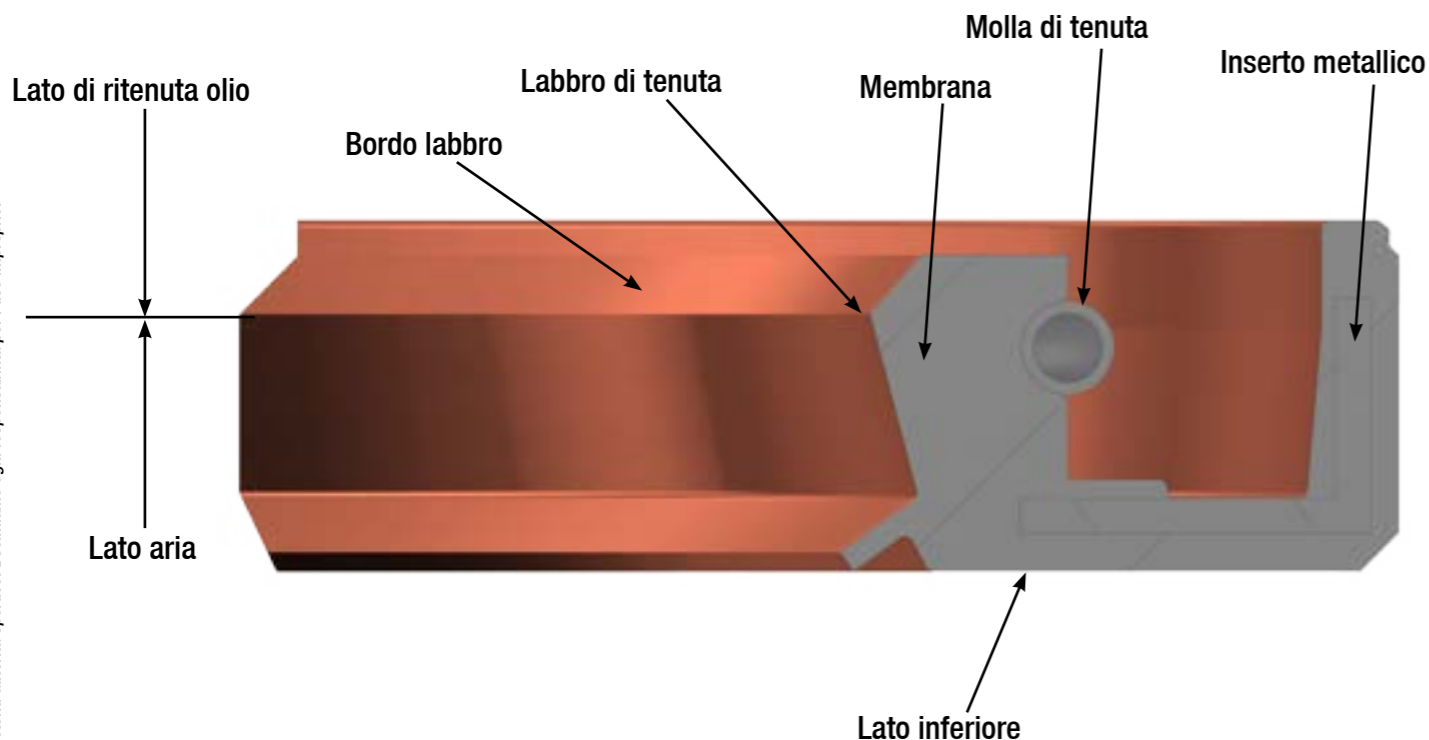
	DIMENSIONI	TIPO	Ø SFERA	GIOCO	GABBIA	CODICE	PREZZO
ET3 Primavera / Primavera 125 / ETS 125 / PK 50 - PK HP 50 - PK XL 50 - PK 125 - PK XL 125 / SPECIAL 50							
1 CUSCINETTO	25x47x8	SFERE	5	STD	ACCIAIO	6615714B	€ 12,70
1 CUSCINETTO <i>uscita cambio</i>	10x30x9	SFERE	4,762	STD	POLIAM.	6615713B	€ 8,00
1 GUSCIO A RULLINI LATO <i>volano</i>	16x22x12	RULLI	3	STD	ACCIAIO	6615717B	€ 11,00

W = Anello interno carbonitrurato e sfere maggiorate.

PARAOLI

I paraoli Malossi sono tecnologicamente avanzati e, pur essendo stati pensati specificamente per le competizioni, si rivelano ottimi anche per un utilizzo su strada.

Gli anelli di tenuta olio, realizzati con i materiali più nobili tra quelli utilizzati in ambito motoristico e adatti a sopportare le condizioni più gravose, sono il risultato dell'impiego delle tecnologie più avanzate e vantano una qualità di produzione in linea con gli elevatissimi standard Malossi.



Caratteristiche tecniche

I paraoli Malossi presentano la seguente architettura:

* Essendo definiti caso per caso dai nostri tecnici, forme e profili sono puramente indicativi e possono variare in funzione della singola applicazione. L'immagine ha solo funzione esemplificativa delle parti caratteristiche dei paraoli Malossi.

La zona di contatto tra il labbro di tenuta e l'organo rotante che passa attraverso il foro del paraolio è la più importante e per questo la più salvaguardata: il contatto tra lo spigolo del labbro e l'albero è garantito dalla molla e dalle pareti (la membrana e il labbro) che fanno sì che sussista l'interferenza tra i due componenti necessaria allo sviluppo della forza radiale essenziale per garantire una tenuta ottimale.

Dopo un breve utilizzo, lo spigolo del labbro di tenuta si modifica e permette che tra albero e labbro si crei una sottile pellicola di fluido che, impedendo il contatto diretto tra i due componenti, ne favorisce la lubrificazione ed evita qualsiasi trafilamento di olio, aumentando esponenzialmente la durata dell'anello.

Analizziamo ora gli aspetti principali dei nostri paraoli:

- 1) Corpo principale realizzato con una miscela speciale di elastomero fluorurato denominata FKM, tra le più pregiate presenti sul mercato, caratterizzata da ottime proprietà fisiche in un ampio range di temperature (-15°C ÷ +210°C), da una velocità massima di esercizio che può raggiungere anche i 35-40 m/s e da una resistenza infinita all'immersione in idrocarburi, caratteristica questa che determina la lunghissima durata dei nostri paraoli.
- 2) Inserto metallico (armatura) in acciaio, nel rispetto delle normative vigenti, in grado di conferire la corretta resistenza meccanica.
- 3) Molla interna in acciaio inox progettata per mantenere costanti le sue proprietà nel tempo.

VESPA [marce] 80 > 200 COSA - PX - T5 - LML Star	mm	SERIE PARAOLI per REVISIONE	6617310 € 23,50	SERIE PARAOLI per REVISIONE	6618069 € 23,50	SERIE PARAOLI per ALBERO MOTORE	6617236 € 16,00
asse ruota	Ø 27x47x6	---	---	6617437B	€ 8,00	---	---
asse ruota	Ø 30x47x6	6616199B	€ 8,00	---	---	---	---
Albero motore (lato volano)	Ø 24x35x6	6616198B	€ 8,90	6616198B	€ 8,90	6616198B	€ 8,90
Albero motore (lato frizione)	Ø 31x62x5,8	6616201B	€ 9,90	6616201B	€ 9,90	6616201B	€ 9,90
ET3 / Primavera 125 - PK / SPECIAL (1ª serie) 50 cc	mm	SERIE PARAOLI per REVISIONE	6615751 € 23,00	SERIE PARAOLI per ALBERO MOTORE	6615750 € 15,00		
asse ruota	Ø 27x37x7	6617438B	€ 9,90	---	---	---	---
Albero motore (lato volano)	Ø 19x32x7	6615299B	€ 8,90	---	---	6615299B	€ 8,90
Albero motore (lato frizione)	Ø 22,7x47x7	6617346	€ 9,90	---	---	6617346	€ 9,90
ETS - PK XL 125 cc	mm	SERIE PARAOLI per REVISIONE	6618193 € 23,50	SERIE PARAOLI per ALBERO MOTORE	6618072 € 13,00		
asse ruota	Ø 27x37x7	6617438B	9,90	---	---	---	---
Albero motore (lato volano)	Ø 24X35X6	6616198B	8,90	---	---	6616198B	8,90
Albero motore (lato frizione)	Ø 22,7x47x7	6617346	9,90	---	---	6617346	9,90



MALOSSI

NEW Vespa



MALOSSI

VESPOWER Per avviamento elettrico



Pur mantenendo la versatilità del prodotto e quindi la possibilità di montarlo su praticamente tutti i modelli di Vespa vintage, dalle classiche 50 Special e 125 ET3 alle più moderne PX, **le accensioni VESPower sono state riviste per renderle ancora più affidabili e performanti, con in più la possibilità di montaggio anche su modelli più moderni dotati di avviamento elettrico.**

Vera novità della gamma **VESPower** è l'introduzione del kit dedicato alle Vespe di tipo "large frame" dotate di avviamento elettrico. I nostri ingegneri hanno progettato una opportuna corona dentata smontabile che perfettamente si adatta a questo tipo di motori.

Questo kit è inoltre arricchito di una nuovissima ventola in materiale plastico di dimensioni maggiorate con un profilo delle pale completamente ridisegnato, grazie ad opportune simulazioni di fluidodinamica computazionale (CFD), per un ottimale raffreddamento del motore.

Il retro della ventola presenta inoltre una opportuna scanalatura per ospitare un o-ring al fine di eliminare fastidiose - e dannose - vibrazioni della ventola stessa che, grazie alle simulazioni al computer, è stata inoltre dotata di alcuni fori per meglio ottimizzare il flusso dell'aria dietro di essa e permettere quindi un miglior rendimento termico dei magneti mantenendoli nel loro range di temperatura ottimale.

Caratteristica importante di questa accensione-novità è la possibilità di smontare la corona dentata e di montare una ventola standard, per consentire anche ai motori dotati di avviamento elettrico di competere con i più classici motori ad avviamento a pedale.



Codice	Applicazioni	Cono albero motore Ø	Peso statico kg.	Momento di inerzia Kg/cm ²	Note
5517175 € 435,00	PX 125 - 150 euro 0-1-2-3 PX 200 E 2T	20	1,2	---	SOLO per Veicoli CON AVVIAMENTO ELETTRICO

Prezzi IVA ESCLUSA

NEW **Vespa**

MALOSSSI



Accensioni VESPOWER

L'immagine si riferisce all'art. 5516951



Dopo anni di successi, sia di vendite che in pista, è ora che anche **VESPower**, un vero e proprio best seller del catalogo Malossi, si aggiorni.

Ecco quindi che i nostri tecnici sono andati a perfezionare un prodotto nato vincente. La campana ricavata da un pieno stampato a caldo è stata riprogettata con un mozzo maggiorato per garantire una migliore resistenza meccanica specialmente nelle applicazioni più estreme ad alti regimi di rotazione. Nel nuovo progetto la campana presenta inoltre due fori per permettere un più rapido ed agevole smontaggio dell'intero gruppo volano senza la necessità di smontare la ventola come invece accadeva in passato.

Tutti questi aggiornamenti non sono altro che il perfezionamento di un prodotto che ha fatto della versatilità il suo punto di forza; rimangono quindi intatte tutte le sue caratteristiche, tra quali ricordiamo:

- Volano alleggerito (peso di 1,2 KG) caratterizzato da un momento di inerzia come indicato in tabella. Se necessario, per ottenere il risultato voluto è possibile montare sul volano masse aggiuntive, non fornite nel kit;
- Statore a 4 poli 12 V (90 Watt) con cavo d'uscita per ricarica batteria (o collegamento stereo, per le modifiche più esotiche!);
- Ventola in materiale plastico di colore rosso con disegno rivisto a seguito di analisi di fluidodinamica computazionale (CFD) per meglio ottimizzare il rapporto fra portata d'aria fresca e la potenza assorbita;
- Cablaggio dedicato per ogni specifica applicazione di tipo plug & play. Non è necessaria nessuna modifica ai cavi ed ai connettori;
- Bobina/centralina integrata;
- Regolatore di tensione.

Codice	Applicazioni	Cono albero motore Ø	Peso statico kg.	Momento di inerzia Kg/cm ²	Note
5516953 (*) € 310,00	COSA 125 - 150 - 200 2T PX 125 - 150 euro 0-1-2-3 PX 200 E 2T	20	1,2	28	
5516951 € 317,60	ET3 Primavera 125 2T - Primavera 125 2T	19	1,2	28	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5516955 € 317,60	ET3 Primavera 125 2T - Primavera 125 2T	20	1,2	28	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5516952 € 317,60	SPECIAL 50	19	1,2	28	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5518177 NEW € 348,00	GL 150 2T euro 0 1962->1965	17	1,8 (**)	54 (**)	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5518372 NEW € 348,00	PK 50 - 125	20	1,2	28	Non è necessario sostituire le lampadine

(*) NB: qualora si desideri montare la batteria nelle versioni che ne sono prive, è disponibile il cablaggio opzionale art. 5515703: kit ricarica batteria, composto da cablaggio e regolatore. Nelle versioni originali CON batteria e PARKING con luci accese (versioni Germania 1980->1990) è NECESSARIO l'acquisto del kit ricarica batteria (art. 5515703) fornito separatamente.

(**) I valori si riferiscono al volano completo di magneti, massa aggiuntiva e 6 viti di collegamento.

Prezzi IVA ESCLUSA

NEW **Vespa**MHR
MALOSSSI HYPER RACING

Accensioni VESPOWER MHR



L'immagine si riferisce all'art. 5516956

Alle classiche accensioni **VESPower** fanno seguito quelle **per i motori più estremi**, caratterizzate da un volano anch'esso aggiornato nel disegno **ma alleggerito di un ulteriore 25% rispetto alla versione sportiva** e privo della predisposizione al montaggio delle masse aggiuntive: una soluzione dedicata ai veri amanti della tipica risposta al gas dei 2 tempi più cattivi!

Codice	Applicazioni	Cono albero motore Ø	Peso statico kg.	Momento di inerzia Kg/cm ²	Note
5516956 (*) € 310,00	COSA 125 - 150 - 200 2T PX 125 - 150 euro 0-1-2-3 PX 200 E 2T	20	0,9	17	Accensione con volano di inerzia ulteriormente alleggerito, privo di predisposizione esterna di masse aggiuntive.
5516958 € 310,00	ET3 Primavera 125 2T - Primavera 125 2T	20	0,9	17	Accensione con volano di inerzia ulteriormente alleggerito, privo di predisposizione esterna di masse aggiuntive.

(*) NB: qualora si desideri montare la batteria nelle versioni che ne sono prive, è disponibile il cablaggio opzionale art. 5515703 € 66,50: kit ricarica batteria, composto da cablaggio e regolatore. Nelle versioni originali CON batteria e PARKING con luci accese (versioni Germania 1980->1990) è NECESSARIO l'acquisto del kit ricarica batteria (art. 5515703 € 66,50) fornito separatamente.

Vero punto di forza delle accensioni **VESPower** è da sempre la possibilità di acquistare, come optional al kit standard, le masse aggiuntive da collegare al volano. Noi di Malossi abbiamo a cuore le vostre esigenze e quelle del vostro motore, ecco quindi che le masse aggiuntive sono disponibili in due differenti pesi con conseguenti momenti d'inerzia diversi in modo da andare a soddisfare le più disparate esigenze e preparazioni.



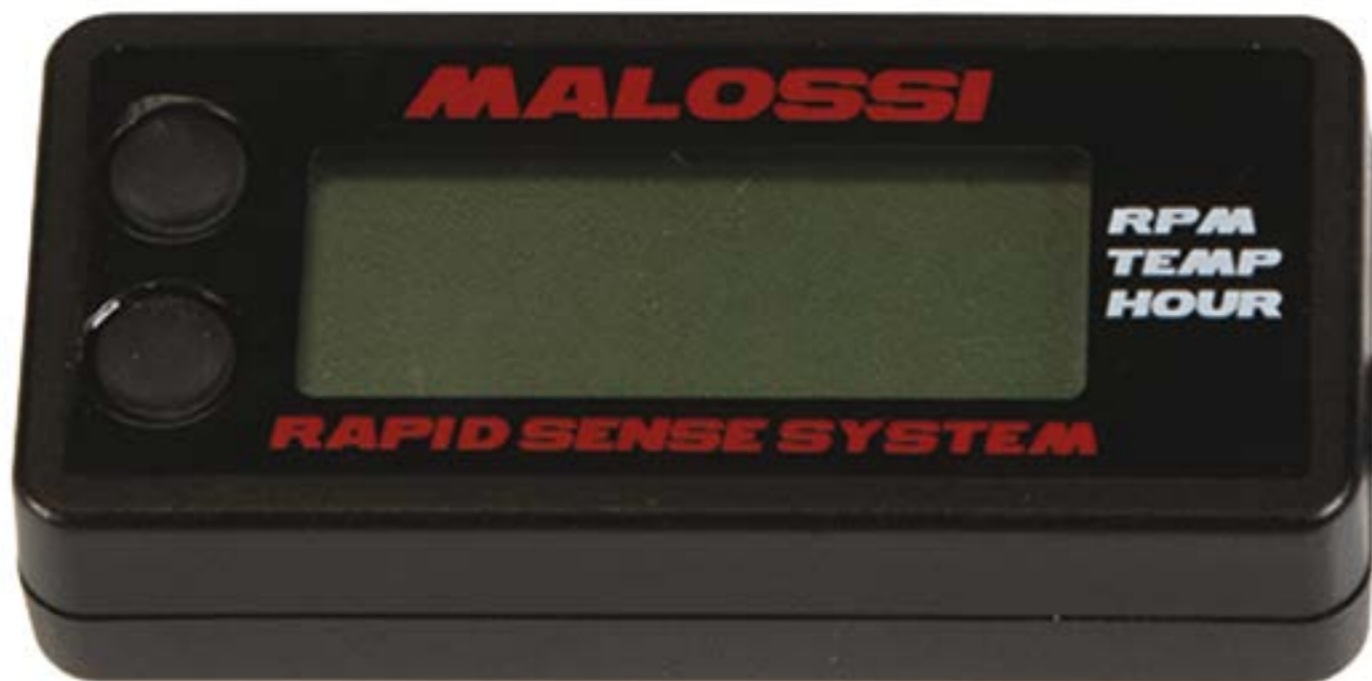
Masse per volano

Codice	Applicazioni	Dimensioni	Peso statico gr. (comprensivo di viti)	Momento di inerzia Kg/cm ²
1715715 € 66,60	Per TUTTE le VESPower TRANNE l'art. 5516956	Ø 144x105x18	824	34
1715716 € 64,89	Per TUTTE le VESPower TRANNE l'art. 5516956	Ø 134x105x18	420	19



ESTRATTORE per VOLANO accensione VESPower

6016156B € 17,28

NEW**MALOSSSI****RAPID SENSE SYSTEM RPM
TEMP HOUR METER****5817540B € 80,00****Per tutti i veicoli****NEW****MALOSSSI**

Si tratta di un unico e compatto strumento che consente il controllo di tre parametri fondamentali:
RPM del motore
Temperatura del liquido di raffreddamento
Ore di effettivo utilizzo del motore.

Con la funzione RPM è possibile registrare sia RPM massimo che RPM motore istantaneo. La funzione TEMP visualizza la temperatura del liquido di raffreddamento. La funzione HOUR è un contatore che tiene traccia delle effettive ore di funzionamento del motore per la corretta determinazione del momento opportuno per effettuare le manutenzioni necessarie.

Campo di visualizzazione	0 ~ 15.000 Rpm
Unità di visualizzazione	10 rpm
Gamma di visualizzazione	-25 ° c ~ 250 ° c (-13 ° f ~ 482 ° f)
Display	0.1 ° C (° f)
Avvertenza di temperatura	
Il display lampeggerà quando la temperatura è superiore o uguale al valore prescritto.	
Strumento ora totale	
Gamma di visualizzazione	0 ~ 99999 ore
Unità di visualizzazione	1 ora
Strumento ora a / b:	
Range di visualizzazione	0.0 ~ 999.9 Ore
Unità di visualizzazione	0,1 ore
Tensione effettiva	dc 12v
Tipo di batteria	cr 2032
Tempo di vita batteria	350 ore
Gamma di temperatura effettiva di utilizzo	-10 ° c ~ +60 ° c
Dimensioni strumento	69 x 32 x 16
Peso strumento	48g



BRAKE POWER ceppi freno

Questi ceppi freno sono stati progettati e testati dai nostri tecnici per superare agevolmente gli stress imposti da un utilizzo esasperato e principalmente per mezzi da competizione che necessitano di notevole decelerazioni e costanza di rendimento alle temperature più elevate.

Per questo i ceppi freno Malossi sono realizzati in lega speciale di alluminio al Magnesio, con materiale d'attrito speciale con al suo interno fibre metalliche che ne migliorano le doti di resistenza esente da amianto in base alle nuove norme CEE.

Le nuove mescole del materiale d'attrito sono ecologiche, offrono caratteristiche enormemente superiori alla media ed eccellenti caratteristiche antirumorsità, garantendo una frenata modulare e progressiva, inferiori spazi di frenata e consumi chilometrici di materiale d'attrito estremamente limitati.

I tagli obliqui per lo scarico delle polveri sono stati studiati e collaudati in anni di competizioni degli scooter.

6217602 € 14,28

VESPA

PK HP 50 Anteriori - Posteriori 1992 -->
PK XL 50 Posteriori 1986 -->

PK XL 125 Anteriori - Posteriori 1986 -->
PX 125 2T euro 0-1 Anteriori - Posteriori 1978 -->
PX 125 2T euro 2-3 Posteriori 1998 -->

PX 150 2T euro 0-1 Anteriori - Posteriori 1978 -->
PX 150 2T euro 2-3 Posteriori 1998 -->

PX E 200 2T Anteriori - Posteriori 1978 -->



6217603 € 14,28

PIAGGIO

APE 50 2T Anteriori 1980-> 2005

VESPA

PK XL 50 Anteriori 1986 -->
SPECIAL 50 Anteriori

ET3 Primavera 125 2T Anteriori
Primavera 125 2T Anteriori



6217604 € 14,28

VESPA
SPECIAL 50 Posteriori

ET3 Primavera 125 2T Posterior
Primavera 125 2T Posteriori

Ammortizzatori Vespa

Ammortizzatore RS24
4614615 € 178,50

Anteriore


Ammortizzatore RS24
4614618 € 230,52
4615218 € 254,00

Posteriore


Ammortizzatore RS3
4614616 € 181,05

Anteriore



		RS24		RS3
Applicazioni ammortizzatori		ANT	POST	ANT
LML	STAR 125 - 150 2T	4614615	---	---
	STAR Deluxe 125 - 150 4T (E25)	4614615	4615218	---
VESPA	ET3 PRIMAVERA 125	---	4614618	4614616
	PX 80	4614615	4614618	---
	PX 125 - 150 euro 0-1	4614615	4614618	---
	PX 125 - 150 2T euro 2-3	4614615	4615218	---
	PX 200 E	4614615	4614618	---
	PRIMAVERA 125	---	4614618	4614616
	SPECIAL 50	---	4614618	4614616


CUPOLINI

Fumé chiaro


4515120 € 70,00

(L.507 x H.440 x sp.3 mm)

LML

STAR 125 - 150 2T

STAR Deluxe 125 - 150 4T (E25)

VESPA

PX 80

PX 125 - 150 euro 0-1

PX 125 - 150 2T euro 2-3

PX 200 E

Neutro


4515122 € 65,00

(L.335 x H.227 x sp.3 mm)

LML

STAR 125 - 150 2T

STAR Deluxe 125 - 150 4T (E25)

VESPA

PX 80

PX 125 - 150 euro 0-1

PX 125 - 150 2T euro 2-3

PX 200 E





GRUPPO TERMICO Ø 57,5 ghisa
31 8694 € 146,00

GRUPPO TERMICO Ø 47 ghisa
31 7903 € 125,00



GRUPPO TERMICO Ø 55 ghisa
31 8691 € 133,00

MOLLA FRIZIONE RINFORZATA
29 3750 € 4,52

Ceppi freno BRAKE POWER
6217603 € 14,28

Serie dischi frizione
Pag. 54

MARMITTE POWER EXHAUST

3214431 € 107,00

Per veicoli con corsa originale

3214464 € 107,00

Per veicoli con corsa 125cc

- Impianto di scarico silenziato, con sistema a chicane completo di silenziatore terminale aggiuntivo rigenerabile.
- Camera espansione con elementi interni, coni, tubi, paratie, reti, attacchi e rinforzi in acciaio P04 con l'aggiunta di fibre minerali ad alto potere insonorizzante.
- Verniciatura trasparente nera silconica resistente alle alte temperature.
- Impianto di scarico completo di attacchi, collari, viti e di ogni particolare necessario per il montaggio, perfettamente intercambiabile con l'originale senza bisogno di alcuna modifica.



IMPIANTO ALIMENTAZIONE SHBC 19
lamellare al carter + mix
1610910 € 192,00

COMPLESSIVO COLLETTORE
lamellare al carter SHBC
20 5826 € 115,44

SHBC 19 diretto al carter
AUTOMIX
72 5792 € 100,00



Malossi Piaggio Ape 2013 - 2014 World Championship



NEW

Olio motore per SCOOTER 2T

76 8231S € 72,05

2T OIL SPORT ENGINE (SAE 20W-30)

Specifiche : API TC - JASO FC

[6] Flaconi da 1 L

Speciale lubrificante a base sintetica di elevata qualità collaudato su motori da competizione raffreddati sia ad aria che ad acqua, con o senza l'impianto di miscelazione automatica. Idoneo per tutti i tipi di motorizzazioni a 2 tempi, fornisce elevatissime prestazioni. 7.1 Malossi è un lubrificante formulato con additivazioni esenti da ceneri ed in grado di garantire la massima pulizia delle parti interessate, assenza di depositi, forti riduzioni della fumosità.



7616711 € 156,46

2T OIL TOP RACING FULL SYNT (SAE 40)

Specifiche : API TC - JASO FC - JSO L-EGD

[6] Flaconi da 1 L

Sviluppato esclusivamente per motori a 2T da competizione, il 7.1 TOP RACING è formulato utilizzando esteri sintetici che garantiscono eccezionali proprietà antiusura, riducendo gli attriti interni e garantendo costanza di prestazioni nel tempo. 7.1 TOP RACING assicura ai motori da gara superiori caratteristiche di resistenza ai carichi e di pulizia, requisiti necessari per il pieno sviluppo della potenza anche con miscele olio-benzina molto "grasse". 7.1 TOP RACING è particolarmente resistente agli incollaggi delle fasce elastiche ed alla formazione di residui sulle candele, aiutando così il motore a sviluppare il massimo della potenza per tutta la durata della gara. Il prodotto forma un velo resistente tra cilindro, pistone e fascia, prolungando la vita del motore. Può essere miscelato con qualsiasi tipo di benzina, in ogni periodo dell'anno, senza nessun problema di miscelazione e di stabilità della miscela.

76 8230S € 104,84

2T OIL RACING FULL SYNT (SAE 20W-30)

Specifiche : API TC - JASO FC

[6] Flaconi da 1 L

Dall'esperienza Malossi nelle competizioni nasce un prodotto innovativo per motori 2 tempi ad alte prestazioni. 7.1 Malossi è un lubrificante 100% sintetico formulato con basi di sintesi di elevatissima qualità ed additivi accuratamente selezionati, per fornire elevatissime prestazioni senza trascurare la tutela ambientale. Specificatamente formulata per veicoli da competizione con o senza miscelatore separato.

7.1 Malossi garantisce:

- Elevato rendimento del motore.
- Riduzioni delle usure degli organi interessati e conseguentemente una maggiore durata del veicolo.
- Bassissimo livello di incrostazione e depositi nella camera di scoppio e allo scarico.
- Impedisce l'incollaggio dei segmenti garantendo una perfetta tenuta della compressione nel tempo.
- Forti riduzioni della fumosità allo scarico.

Prezzi IVA ESCLUSA

NEW

OLIO INGRANAGGI VESPA

7614336 [12] Flaconi da 0,25 L

€ 51,08

VESPA GEAR OIL (SAE 80W-90)

Specifiche : API GL - 4



Olio di formulazione avanzata espressamente formulato per cambio e trasmissione di tutte le Vespa, dalle più recenti ai primi modelli! Contiene additivi E.P. che proteggono i componenti della trasmissione anche quando sottoposti a carichi estremamente elevati, e forniscono protezione dall'usura per periodi molto lunghi. Riducendo il trascinamento e l'attrito dovuti alla viscosità, assicura cambi di marcia precisi e silenziosi contenendo usura e perdite di potenza della trasmissione. L'eccellente stabilità termica consente di sopportare le sollecitazioni che si generano in tutte le condizioni climatiche. Il prodotto è stato testato su tutti i modelli di frizioni Vespa a bagno d'olio. Assicura prestazioni superiori e previene il surriscaldamento dei componenti del cambio in maniera notevolmente migliore rispetto ad un convenzionale olio minerale.

Caratteristiche tecniche			
Proprietà	U.M.	Valore	Metodo
Gradazione SAE - Olio cambio		80W	
Gradazione SAE - Olio motore		10W-30	
Viscosità			
a 40°C	mm ² /s	62.0	ASTM D 445
a 100°C	mm ² /s	9.2	ASTM D 445
Indice di viscosità		127	ASTM D 2270
Scorrimento	°C	-30	ASTM D 97

RACING FILTER OIL FULL SYNT

7617078 [12] Flaconi da 0,25 L

€ 62,01

**LUBRIFICANTE SINTETICO
PER TRATTAMENTO FILTRI ARIA**

Trattamento superficiale di elevata tecnologia sviluppato per aumentare l'efficienza dei filtri aria. Biodegradabile oltre il 90%.

Contiene additivi ad elevata polarità che conferiscono adesività superiore, impedendo il passaggio di sabbia, polvere ed acqua senza alterare il passaggio dell'aria. Sviluppato per fornire protezione al motore anche nelle più severe condizioni di esercizio.

Riduce il rischio di rotture e contribuisce al prolungamento della vita del motore. Esente da solventi clorurati, non danneggia i materiali costituenti il filtro.

APPLICAZIONE:

Utilizzare un normale sgrassante / detergente asportabile con acqua per la normale pulizia del filtro.

Risciacquare con acqua e lasciare asciugare.

Immergere nel lubrificante sintetico per trattamento filtri aria, rimuovere il prodotto in eccesso e lasciare asciugare permettendo la formazione di un velo lubrificante prima di reinstallare il filtro ed avviare il motore.



NEW

Fluido Freni

7613465 € 51,08**SPORT BRAKE FLUID (DOT 4)****[12] Flaconi da 0,25 L
FLUIDO FRENI.**

Liquido per freni completamente sintetico, per scooter e moto, con additivi concepiti per proteggere tutti i componenti dell'impianto frenante e le parti in gomma.
Questo fluido garantisce straordinarie prestazioni frenanti sia alle basse che alle alte velocità.

**7613467 € 67,00****RACING BRAKE FLUID FULL SYNT (DOT4+)****[12] Flaconi da 0,25 L
FLUIDO FRENI.**

Liquido per freni completamente sintetico, per scooter e moto, con additivi concepiti per proteggere tutti i componenti dell'impianto frenante e le parti in gomma.
Questo fluido garantisce straordinarie prestazioni frenanti sia alle basse che alle alte velocità.

**NEW****MALOSSI****4114670 - € 11,28**
CAPPELLINO MILITARE MALOSSI GRIFFE
Braccialetto K Belt Malossi
4116002.00 - € 4,20 Arancione fluo
4116002.YO - € 4,20 Giallo fluo
4116002.BO - € 4,20 Nero
4114644.(*) - € 65,60
FELPA MALOSSI GRIFFE NERA - RIDERS**4216083 - € 26,00**
BORSONE RIPIEGABILE MALOSSI MILITARY**4212457 - € 5,18**
**CORDINO MALOSSI PORTABADGE /
PORTACHIAVI****4213415.BO - € 3,87**
2 CAPPUCCI VALVOLA CAMERA D'ARIA PER PNEUMATICI

MANOPOLE MALOSSI

applicabili su tutti i veicoli

L'importanza dell'impugnatura è nota fin dalla notte dei tempi. L'uomo ha sempre cercato di rendere la presa su utensili ed armi sicura ed efficace, senza trascurare di personalizzare le impugnature, talvolta impreziosendole con materiali nobili. Finalmente, da oggi, anche le vostre moto potranno avere qualcosa di speciale: ci pensa Malossi!

Il contatto diretto non manca quasi mai, il palmo ed i polpastrelli stringono l'impugnatura per trasmettere l'impulso del comando, talvolta delicatamente, talvolta in modo violento, a seconda del temperamento o dello stato d'animo del momento, ed il motore, con un suono che è musica per l'orecchio di tutti i piloti che vivono la passione della guida, vi risponde sviluppando la performance richiesta e trasportandovi nel vento.

Le manopole Malossi, non hanno rivali per la guida della vostra moto: sono sicure, anatomiche ed indistruttibili, ed anche vezzose, perché la cura dell'immagine per noi non è mai in secondo piano!



COPPIA MANOPOLE Malossi

Caratteristiche tecniche :

Senza chiusura a lato

6914059.RO € 21,00

rosse



Con chiusura a lato

6914060.RO € 21,00

rosse



Senza chiusura a lato

6914059.YO € 25,20

gialle



Con chiusura a lato

6914060.YO € 21,00

gialle



- 2 componenti, 2 durezze, 2 colori;
- superficie del corpo a micro-piramidi in rilievo;
- base manopola in materiale semirigido anti-torsione;
- materiali pregiati ed anallergici;
- resistente agli agenti atmosferici, raggi UV, ed Ozono;
- struttura e profilo ergonomici;
- 2 cave per filo di ferro per serraggio perfetto;
- Lunghezza 125 mm, diametri standard 22-24 mm.
- Con cartella di mini adesivi Malossi nero e argento dimensioni 11x16,8 cm (3314154)



COPPIA MANOPOLE con logo Malossi TRIBALE

Caratteristiche tecniche :

Senza chiusura a lato

6914574.WO € 24,00

bianche



Con chiusura a lato

6914575.WO € 25,20

bianche



Senza chiusura a lato

6914574.BO € 25,20

nere



Con chiusura a lato

6914575.BO € 25,20

nere



- Materiale di altissima qualità
- Resistenti agli agenti atmosferici, ai raggi UV e all'ozono
- Flangia interna rinforzata per supportare la mano e neutralizzare le vibrazioni
- La scritta UP nella parte esterna (presa laterale) consente di individuare l'orientamento per il corretto montaggio.
- Forma e struttura anatomiche
- Con cartella di mini adesivi Malossi colorati dimensioni 11x16,8 cm (3314153)



NEW

Gilet multitasche Malossi

4117863.(*)

€ 99,00

Materiale esterno: 100% Nylon 380T con finitura "satin".

Tira zip personalizzato in soft PVC.

Tasca porta documenti interna a lato cuore, con chiusura con velcro.

Binding sul giromanica nero.

Loghi stampati e ricamati.



4117863.40	tg. M
ATTENZIONE:	Al momento dell'ordine deve sempre essere riportato di seguito al codice il numero che specifica la taglia desiderata, come da esempio sopra riportato in ROSSO.
(*)	.40 .50 .60 .70
	M L XL XXL

Portachiavi USB Malossi

4213805.WO

€ 7,00

Portachiavi con cavo in silicone 2 in 1

per ricaricare il cellulare Micro-USB e Lightning

Lunghezza 9 cm

2 Ampere

Con moschettone



Guanti da lavoro Malossi

4117727.(*)

€ 30,00

94% Polyester, 6% Spandex



4117727.30	tg. 8 - SMALL
ATTENZIONE:	Al momento dell'ordine deve sempre essere riportato di seguito al codice il numero che specifica la taglia desiderata, come da esempio sopra riportato in ROSSO.
(*)	.30 .40 .50 .60
	8 - SMALL 9 - MEDIUM 10 - LARGE 11 - XL



Malossi S.p.a. Via Roma, 118/1
40012 Calderara di Reno - (BO) Italy - Tel. +39 051 6460011
www.malossi.com - e-mail: shop@malossistore.it




MALOSS