

# SCOOTER

## Peugeot & Sport Speedfight 4

Neuauflage 2015 des Bestsellers

**SCHÖN WARM:  
WINTERHANDSCHUHE**



**Agility  
Maxi 300**  
Die neue Mittelklasse



**350i  
ABS**  
Kymco Downtown



**SPORT: Vespa 135**



Polini Scooter Cup

**IM TEST:**

Satelis 400 RS  
SYM Citycom S 300  
Citystar 125 AC  
Agility City 16+ 125

**REISE:**

Dahner Felsenland

**KUNST:**

Vespa & Schwalbe

**MARKTÜBERSICHT:**

125er Maxiscooter

**WERKSTATT:**

Lampenwechsel

**TECH TALK:**

Malossi Tuning 2015

**LESERERFAHRUNGEN:**

Ihre Meinung zählt





# LECKER LEISTUNG

**Malossi liefert auch 2015 neue Teile, nicht nur für Rennfahrer**

Es gehört zu den Phänomenen der Branche, daß kleine italienische Tuningbetriebe oft mehr Weiterentwicklung betreiben als die großen Werke. Das bewies einmal mehr Malossi mit seinem Auftritt zur Messe Mailand.

Die Bologneser zeigten Neuheiten für sämtliche Geschmacksrichtungen, von reinrassigen Racingparts bis hin zu zertifizierten Ersatzteilen als Alternative zu altersschwachen Serienteilen. Dabei widmet sich das Entwicklungsteam klassischen Schaltvespen ebenso wie modernen Automatikmotoren von Piaggio. Im hauseigenen Markencup (Trofeo Malossi) kommen Tuningteile auf Weltniveau zum Einsatz, die sich hinter den größten Konzernen nicht verstecken müssen.

Zum Beispiel baut Malossi einen seit Jahren im Renneinsatz gereiften Zylinderkit, dem **T-Max** zu 560 cm<sup>3</sup> verhilft (Serie: 530) und in der vollen Ausbaustufe über 60 PS abwirft. Für 2015 wurden nochmals schärfere Nockenwellen berechnet.

Geradezu ein Kunstwerk sind auch die offenen Ansaugtrichter für den T-Max. Eigentlich viel zu schön, um sie in der Ansaugbox zu verstecken. Viele weitere Verschleißteile wie z.B. Keilriemen oder auswaschbare Luftfilter sind den Serienteilen überlegen und, wichtig, kaum teurer.

Am anderen Ende der Leistungsskala erblickte man am Malossi-Stand den Mofomotor des **Ciao 50**. Fans des Kultmopeds können sich glücklich schätzen, weil die modernen und teilweise neu entwickelten Teile den technischen Serienstand von einst übertrumpfen. Zudem kann Piaggio vieles ab Werk gar nicht mehr liefern.

Am meisten verbreitet sind heute aber die Viertakter. Malossi beherzigt auch hier die gute Regel, daß Hubraum nur durch noch mehr Hubraum zu ersetzen ist. Den ab Werk keineswegs überstarnten **Dreiventiler** pustet ein Kit auf 182,6 cm<sup>3</sup>. Mit im Paket ist die nötige Elektronik

(Force Master 2), um der Motorsteuerung den höheren Hubraum zu flüstern.

Nach dem gleichen Rezept erfolgt die Erstarkeung des wassergekühlten **Leader 125**. Ein 75,5 mm dicker Kolben boostet den Motor auf knapp 218 Kubik. Wem das noch nicht genügt, findet im wassergekühlten Vierventilkopf mit optimierter Strömung und größeren Ventilen sowie der Nockenwelle Powercam sein Himmelreich. SCOOTER & Sport konnte exklusiv eine derart gepimpte Vespa GTS testfahren (Heft 5/14) und stellte fest: Serienmäßige GTS 300 sehen kein Land.

**Eloxierte Alu-Ansaugtrichter lassen den T-Max erklingen**



**Ersatz für öde Serienteile: Keilriemen und Luftfilter**



**Malossi liefert sämtliche Teile für Ciao 50**



**Nochmals zugespitzte Nockenwellen für den T-Max 560**





Die längste Tradition pflegt Malossi selbstverständlich im Bereich Zweitakttuning für **Schaltklassiker**. Bereits 1982 wurden die ersten Zylinder für Smallframes gegossen. 2015 folgt eine völlige Neuaufgabe aus Alu und beschichteter Laufbahn. Der Leichtbaukolben verträgt bis zu 11.000/min, so daß der Zylinder renntauglich ist. Ein passender Membrankit für die Ansaugseite ist lieferbar, die Leistung beträgt bis zu 25 PS.

Bereits 1983 entstand bei Malossi der erste Aluzylinder für die PX. Das gibt's vom Vespaerwerk bis heute nicht. Lieferbar in Leistungsstufen für Straßenbetrieb, Sport und Racing, handelt es sich immer um 210 cm<sup>3</sup> Hubraum. Den Unterschied machen Kanalführung und Vorbereitung z.B. für Rennauspuffe. Dank erstklassiger Maßhaltigkeit und Verarbeitung genügen

leistungsfördernde 0,005 mm Kolbenspiel, meldet Malossi stolz.

Den technischen Höhepunkt stellen die MHR-Rennmotoren für Automatikscooter dar. Das letztes Jahr vorgestellte hauseigene Motorgehäuse mit verstärkten Wanddicken und größeren Lagern wurde nochmals überarbeitet. Neu ist auch die Kurbelwelle. Das **RC One** getaufte Triebwerk mit 52 mm Bohrung und 44 mm Hub (93,4 cm<sup>3</sup>) verträgt unglaubliche Drehzahlen bis 16.000/min und leistet rund 34 PS. Literleistungen, die denen von 125er Zweitakttern im Moto Cross entsprechen.

Angesichts der breiten Montagebasis des Zylinders auf dem Gehäuse genügt wenig Phantasie, daß Malossi sogar Luft für künftige Hubraumerweiterungen freigehalten hat. Aus dem Baukasten von Malossi läßt sich ein kompletter Motor „ready to race“ zusammenstecken, ab



**Kupplungsscheiben für Schaltvespen aller Art**

Werk lieferbar ist so etwas allerdings nicht. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Mecha-

niker ihn lieber selbst montieren.

**Fazit:** Malossis Motorenbau ist in jeder Hinsicht auf Augenhöhe mit Großkonzernen wie Piaggio & Co. ■



**217,5 cm<sup>3</sup> Hubraum machen dem wassergekühlten 125er Leader (z.B. Vespa GTS) Beine**



**182,6 cm<sup>3</sup> für den 3V-Motor (Sprint, 946, Fly 125 etc.) mit Force Master 2 zur Motorsteuerung**



**Der neue Rennmotor RC One mit 94 cm<sup>3</sup> leistet ca. 34 PS und dreht bis zu 16.000/min. Das Maß der Dinge für die Trofeo Malossi 2015**



**Beschichteter Aluzylinder für den Smallframe-Klassiker (Vespa ET3, PK) mit 57,5 mm Bohrung (132,4 cm<sup>3</sup>)**



**Für die PX hat Malossi seinen großen Zylinder mit 68,5 mm dickem Kolben (210 cm<sup>3</sup>) komplett neu berechnet und bietet drei Tuningstufen an**