

V E S P A

2 0 2 2

CATALOGO

SMALL FRAME

LARGE FRAME

APE 50




MALOSS



9 9 1 7 5 9 3 . 2 2

V E S P A

Una Vespa spaziale

5

Univers

12

Please try this at home

7

Univers Piaggio APE 50

18

Nello sciame

9

Gruppi termici in ghisa
e impianti alimentazione

20

San Motorino, sempre sia rodato

11

Gruppi termici in alluminio
e impianti alimentazione

24

Impianti alimentazione
e complessivi collettore

28

Marmitte Power Exhaust -
Power Classic Exhaust -
Vespa Racing MHR

32

Crociera

38

Ingranaggio cambio multiplo

39

Ingranaggi primari
con parastrappi

40

Pignone

41

Accensioni a rotore interno
MHR Team II

42

Controller stroboscopico

45

Ignition timing key

46

Estrattore per rotore

47

Univers	48	Alberi motore	94
Carter Motore V-ONE - VR-ONE	56	Paraoli	98
Gruppi termici in ghisa	66	Cuscinetti albero motore e albero cambio	100
Gruppi termici in alluminio e impianti alimentazione	71	Filtri aria	102
Marmitte Power Exhaust - Black Sound - Vespa Racing MHR	80	Serie dischi frizione	108
Ingranaggi primari HTQ	86	Campana frizione Power-up clutch basket	109
Frizione completa Power-up clutch system	88	Accensioni Vespower	111
		Ceppi freno	114
		Ammortizzatori	117
		Cupolini	120
		Temp Hour Meter	122
		Batterie	124
		Oli e fluidi 7.1	126
		Adesivi	130
		Manopole	134
		Caschi Jet	140
		Malossi Collection	141



Il controllo di qualità non è mai troppo

UNA VESPA SPAZIALE

La tenuta. La scoperta. L'invenzione di nuovi materiali. La perdita di peso. Il dimagrimento dei componenti. L'assottigliamento dei connettori. Togliere tutto ciò che si può togliere per arrivare all'essenza. Test su test per portare le prestazioni al massimo senza perdere la sicurezza. Senza perdere l'obiettivo essenziale per il quale esiste la nostra azienda: rendere le vostre esperienze sempre più appaganti, sempre più divertenti. Per tutto questo serve cercare ogni giorno l'equilibrio tra l'inevitabile tenerezza dei nostri cuori e la giusta durezza dei nostri prodotti. Microdurometro. Rugosimetro. Densitometro. Strumenti di misura dai nomi un po' esoterici con cui nei nostri laboratori verifichiamo che ogni prodotto, anche il più piccolo, meriti di avere il logo Malossi. D'altronde la Formula 1 è da sempre il banco di prova della ricerca più evoluta. La NASA testa i materiali pensati per andare sulla luna facendoli provare su veicoli pensati per volare sulla terra. Così anche noi prendiamo veicoli pensati per usi civili e li portiamo dove non avevano mai pensato di spingersi: nei nostri campionati, dove alleviamo



i motorini da piccoli, e li cresciamo con massicce dosi di cocktail a base di sviluppina e variatori spaziali, e per strada con ciascuno di voi, che lo sappiamo che non vi omologate alla massa e volete sentire una reattività possente che i motorini non hanno, appena nati. La verità è che ci piace esagerare.

Esagerare con la potenza. Che però, si sa, è 'nulla senza controllo'. Un'espressione così riuscita da entrare nel nostro immaginario. Il controllo di qualità su ogni componente, per rendere la tua Vespa un oggetto unico ma ripetibile, perché gli altri ti possano copiare, possano lasciarsi ispirare da come esprimi la tua personalità in quel mix di elementi che solo tu, proprio tu hai scelto per farne più che un mezzo, un intero. Perché tu sei quello che un filtro dell'aria non è uguale all'altro e non è mai solo un dettaglio, sei quello che anche quando tutto sembra andare a rotoli sai che ci sarà sempre un casco da infilarsi e dei giri da far salire per volare via.





Un rally un tantino estremo

*PLEASE TRY THIS AT HOME**

Henry si è allenato. Si è messo a dieta "povera di carbo". Si è preparato psicologicamente. E come sempre, ha scelto la strada più difficile, con un navigatore cartaceo chiamato roadbook e, ovviamente, con la formula che "non prevede assistenza". Insieme ai tecnici Malossi, si è anche pensato ad una scheda di manutenzione della Vespa: "in sostanza, ogni sera, dopo aver macinato 2/300 km di sterrato, l'idea era quella di fare dei lavoretti alla Vespa per mantenerla sempre attiva e prestante". Così, per circa 900 km di sassi, polvere e fango, la Vespa non ha battuto ciglio e ha gradito la poca cura con cui è stata trattata. "Si sa: le Vespe funzionano sempre, e quando non vanno, è il condensatore". Quali nuove mirabolanti avventure attendano Henry lo vorremmo sapere tutti, ma la risposta sta solo nell'ampiezza della sua fantasia, che è pari alla distanza dalla terra alla luna (e ritorno). Ogni Vespa meriterebbe un trattamento come quello che lui ha riservato alla sua fortunata prescelta, sta a voi trovare il coraggio.

Oggi viaggiamo molto con la fantasia. Questo strano tempo sospeso ci lascerà una voglia di fuga e esplorazione mai vista, quindi dovremmo goderci l'attesa. Un'attesa difficile per tutti, in cui stiamo apprezzando ciò che fino a poco tempo fa davamo per scontato. C'è chi però fermo non sa stare, mai, e che a costo di rompersi l'osso del collo parte lancia in resta e si butta in avventure che voi umani non avreste mai potuto immaginare... Henry Favre – sì, sempre lui – ne ha combinata una bella: "ho deciso di iscrivermi al rally di Sardegna con una Vespa. "Una delle peggiori idee della mia vita, fino al primo dei cinque start del rally. Una Vespa del '75 di quelle con tanti ammortizzatori e le gomme da ventuno". Malossi, partner tecnico di questa follia, l'ha aiutato a preparare una vecchia Vespa Primavera per affrontare 900 km di sterrato nelle vie impervie della Sardegna, immaginando con lui un giochino monocilindrico da 130 con l'impiego del cilindro 57.5 MHR monobasica in alluminio. "Ho accoppiato al cilindro una marmitta "base" non con un'espansione troppo evoluta e questo mi ha permesso di

avere un'erogazione seppur On-off, molto più contenuta. Specie con la Power exhaust, e ho notato che avevo un motore molto pronto a bassi regimi, in un rally utilissimo quando trovi ostacoli o sentieri e durante i trasferimenti tra le varie tappe, con la quarta corta visto il multiplo ravvicinato riuscivo a tenere tranquillamente i 110 orari senza far urlare il motore".



*qualche Vespa è stata maltrattata per questo articolo



In Vespa oltreconfine e oltre

NELLO SCIAME

Un po' di benzina dentro il serbatoio, olio miscela in quantità casuale, un'avvitata a quel misero tappo del serbatoio e via. Prima in giù e... Ah no, qui in su, verso nuove mete da raggiungere lentamente. Qualcuno cantando diceva che era bello andare con le ali sotto i piedi, sopra i colli bolognesi; Davide, Alfredo, Massimo, Daniele e Paolo possono confermarlo, ma in Francia in un itinerario mal definito e pensato casualmente.

L'avventura 2019 del progetto Malossi Gas vede protagonisti questi amici che in una settimana di luglio, scappano dalle mogli e vanno a spassarsela con le loro Vespe, affrontando passi di montagna tra tornanti francesi e baguette a bordo strada. Viaggiare con la Vespa ti permette di vedere cose che con una moto veloce, non hai nemmeno il tempo. Nonostante sia un veicolo che ha segnato la storia, è sempre in fase di sviluppo e aggiornamento, ma in questo caso i nostri cinque eroi, hanno cavalcato qualsiasi strada, sentiero e sterrato, con un veicolo non adatto e progettato per quello. Il signor Piaggio ci ha visto lungo quel giorno, creando un veicolo ad uso

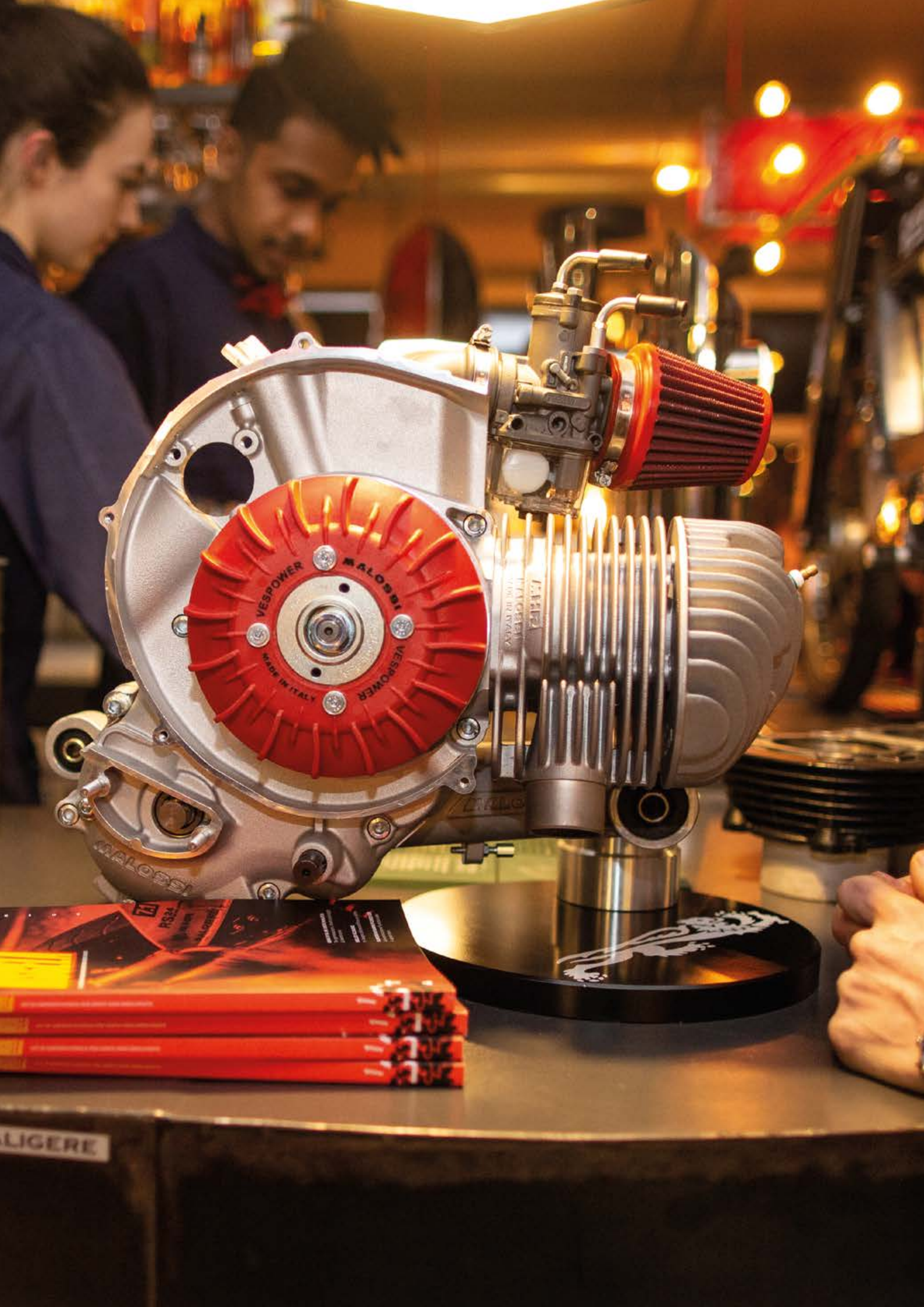


generico e versatile per qualsiasi tipo di avventura, anche sotto la grandine e il gelo. Non è forse un veicolo perfetto?

Davide è quello che aggiusta, anche quando non c'è nulla da aggiustare, lui ha un undici a tubo in mano. Danielone (l'one viene giustificato dai cinquant'anni abbondanti) si sente bambino con il suo Vespone 200 in mezzo alle pietraie; la sera condivide crema per i dolori con

Paolo, il professore di grafica che si fa prestare una Vespa che maltratterà tutta la settimana in mezzo ai fiumi. Massimo, per gli amici Max, è quello con la Vespa più lenta e meno frenante. Sfortuna vuole che la sua Vespa 50 r dopo una foratura al colle del sommelier, sia l'unica a non avere la camera d'aria di ricambio visti i 9 pollici anziché i 10 comuni alle Vespe. Ingegno e ignoranza unendosi, generano uno pneumatico pieno di erba e sterpaglie che gli permette di arrivare fino al ricambista. Alfredo è quello che con una preziosa Vespa, sfida i tornanti e la morte, ma vuole portarsi a casa lo scatto della marmitta che fa le scintille sull'asfalto francese. Quante storie su cui ci sarebbe da ridere e commuoversi, e tu, vuoi crearne una da raccontare insieme a noi? Malossi GAS è nato per quello, condivi con noi la tua idea o progetto, abbiamo creduto in questi vespisti ruspanti, perché non dovremmo credere in te?





LIGERE

La Festa degli innamorati della Vespa

SAN MOTORINO, SEMPRE SIA RODATO

*Ma che cos'è / Quel nodo in gola
che mi assale, che cos'è? / Sei qui
con me / E questa assurda solitudine
perché? / Ma che cos'è? / Se per
gli aironi il volo è sempre libertà /
Perché per noi invece c'è qualcosa
dentro che non va? / Che non va /
Nostalgia, nostalgia canaglia / Che ti
prende proprio quando non vuoi / Ti
ritrovi con un cuore di paglia / E un
incendio che non spegni mai (Al Bano
e Romina Power).*

Nostalgia canaglia, poi il giorno
degli innamorati, altro che canaglia.
Nostalgia che abbaglia. Abbaglia
come i fanali sparati in faccia a
tutte le matte e i matti che a San
Valentino si sono dati l'appuntamento
a Verona, da Special Mr. Martini,
per la festa di San Motorino. Ma
perché il motorino è Santo? Perché
dovrebbe essere venerato sugli
altari? Beh, sicuramente perché fa
miracoli, nessun dubbio su questo,

quando ci rende liberi, quando è
un antidepressivo meglio di una
benzodiazepina, quando sa vedere i
nostri lati nascosti e ci fa esprimere
come se non avessimo più la corazza
di razionalità che ci ingabbia.

Il motorino è Santo: quando aiuta
i bisognosi di evasione. Ricordate
le beatitudini evangeliche? Come
facevano?

Beati i miti degli anni 70-80, perché
ereditano la strada e le pimpate
più arroganti. Beati gli smanettoni,
perché saranno chiamati Malossers.
Beati quelli che hanno fame e sete
di Miscela, perché saranno saziati in
abbondanza. Beati tutti quelli che
erano la sera del 14 febbraio 2020 ad
adorare decine di Vespe Ciao Bravo
e altre amenità nostalgiche, tra un
drink e l'altro, senza mascherina - ché
allora si poteva ancora, bei tempi -
beati quegli infoiati rigorosamente
non omologati che chiacchieravano

dell'ultimo variatore alla presenza di
Sua Eccellenza Andrea "the real one"
Malossi facendosi schivare al pelo da
un mini-pilota vestito da supereroe.
Malossi sponsor della serata,
ovviamente, insieme al Vespa Club
di Verona e a Special Mr. Martini,
fighissimo concept store e bar
per innamorati del gas di scarico,
per feticisti dell'olio esausto, per
adoratori della messa a punto
dell'anticipo.



VESPA

marce

con MOTORE 

		VESPA		VESPA		VESPA	
		ET3 Primavera		ETS		PK	
		125 2T		125 2T		50 2T	
	Cilindro+testa	ghisa ø 47	-	-	-	31 7903	
						€ 139,10	
	Cilindro+testa	ghisa ø 55	-	-	-	31 8691	
						€ 146,30	
	Cilindro+testa	ghisa ø 57,5	3117681	3117681	3117681	31 8694	
	al carter - al carter/cilindro		€ 253,13	€ 253,13	€ 253,13	€ 175,02	
	Cilindro+testa	alluminio ø 57,5	3115829	3115829	3115829	-	
	MHR		€ 350,20	€ 350,20	€ 350,20		
	Albero motore sp. ø 15 biella 97	(corsa 51 mm)	5316594	5316595	5316594	5316595	-
	valvola rotante	cono ø 20/19	€ 391,40 (20)	€ 391,40 (19)	€ 391,40 (20)	€ 391,40 (19)	
	Albero motore sp. ø 15 biella 105	(corsa 51 mm)	5316517	5316517	5316517	5316517	-
	valvola lamellare	cono ø 20	€ 375,95	€ 375,95	€ 375,95	€ 375,95	
	Albero motore sp. ø 15 biella 97	(corsa 51 mm)	5316528	5316528	5316528	5316528	-
	valvola lamellare	cono ø 20	€ 375,95	€ 375,95	€ 375,95	€ 375,95	
	Cuscinetti radiali	per albero motore	PG. 100	PG. 100	PG. 100	PG. 100	
	Paraoli		PG. 98	PG. 98	PG. 98	PG. 98	
	Impianto (2a serie)	PHBL 25	1615907	1616561	1615912	1615912	-
	lamellare al cilindro		€ 331,50	€ 368,55 MHR	€ 321,84	€ 321,84	
	Complessivo collettore (2a serie)		2015908	2016547	2015911	2015911	-
	lamellare al cilindro per PHBL 25		€ 125,66	€ 185,00 MHR	€ 122,00	€ 122,00	
	Impianto	VHST 28 MHR	1610847	1610847	1610859	1610843	
	lamellare al cilindro		€ 321,84	€ 321,84	€ 307,13	€ 295,61	
	Complessivo collettore	MHR	20 5459	20 5459	20 5461	20 5460	
	lamellare al cilindro per VHST 28		€ 118,45	€ 118,45	€ 125,66	€ 118,45	
	Carburatore	SHBC 19/19	1616309	1616309	-	-	
			€ 410,97	€ 410,97			
	Impianto	SHB 16	2016319	2016319	-	-	
	rigido al carter		€ 190,55	€ 190,55			
	Impianto	SHBC 19	-	-	-	A00866	
	rigido al carter					€ 92,77	
	Impianto	SHBC 20	-	-	-	1610649	
	rigido al carter					€ 216,56	
	Complessivo collettore		-	-	-	-	
	rigido al carter per SHBC 20						
	Impianto	PHBL 24	-	-	-	-	
	rigido al carter						
	Complessivo collettore		-	-	-	-	
	elastico al carter per PHBL 24						
	Impianto	PHBL 25	-	1610857	1610857	-	
	elastico al carter			€ 321,84	€ 321,84		
	Complessivo collettore		-	20 4709	20 4709	-	
	elastico al carter per PHBL 25			€ 60,00	€ 60,00		
	Impianto	PHBL 25	1610746	1610746	-	1610742	
	lamellare al carter		€ 249,10	€ 249,10		€ 255,84	
	Complessivo collettore		20 4646	20 4646	-	20 4647	
	lamellare al carter per PHBL 25		€ 60,00	€ 60,00		€ 115,44	

68 - ATTENZIONE: per montare l'albero motore è necessario il kit 6617380 (d'acquistare separatamente) € 62,80

88 - È necessario il kit spessore 0717472, d'acquistare separatamente. Nel carter motore lato accensione barenare la sede albero Ø 87

VESPA		VESPA		VESPA		VESPA		VESPA		VESPA	
PK FL		PK HP FL		PK XL		PK		PK FL		PK XL	
50 2T		50 2T		50 2T		125 2T		125 2T		125 2T	
317903		317903		317903		-		-		-	
€ 139,10		€ 139,10		€ 139,10							
318691		318691		318691		-		-		-	
€ 146,30		€ 146,30		€ 146,30							
318694		318694		318694		3117681		3117681		3117681	
€ 175,02		€ 175,02		€ 175,02		€ 253,13		€ 253,13		€ 253,13	
-		-		-		3115829	*103*	3115829	*103*	3115829	*103*
						€ 350,20		€ 350,20		€ 350,20	
-		-		-		5316594	5316595	5316594	5316595	5316594	5316595
						€ 391,40	€ 391,40	€ 391,40	€ 391,40	€ 391,40	€ 391,40
						(20)	(19)	(20)	(19)	(20)	(19)
-		-		-		5316517	*88*	5316517	*88*	5316517	*88*
						€ 375,95		€ 375,95		€ 375,95	
-		-		-		5316528		5316528		5316528	
						€ 375,95		€ 375,95		€ 375,95	
PG. 100		PG. 100		PG. 100		PG. 100		PG. 100		PG. 100	
PG. 98		PG. 98		PG. 98		PG. 98		PG. 98		-	
-		-		-		1615912		1615912		1615912	
						€ 321,84		€ 321,84		€ 321,84	
-		-		-		2015911		2015911		2015911	
						€ 122,00		€ 122,00		€ 122,00	
1610843		-		-		1610851		1610851		1610859	
€ 295,61						€ 228,35		€ 228,35		€ 307,13	
20 5460		20 5461		20 5461		20 5460		20 5460		20 5461	
€ 118,45		€ 125,66		€ 125,66		€ 118,45		€ 118,45		€ 125,66	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
A00866		-		-		A00866	*	A00866	*	-	
€ 92,77						€ 92,77		€ 92,77			
1610649		-		1610803		-		-		-	
€ 216,56				€ 176,03							
-		1610630		1610630		-		-		-	
		€ 198,68		€ 198,68							
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		1610857		1610857		1610849		1610849		1610857	
		€ 321,84		€ 321,84		€ 236,89		€ 236,89		€ 321,84	
-		20 4709		20 4709		-		-		20 4709	
		€ 60,00		€ 60,00						€ 60,00	
1610742		-		-		1610748		1610748		-	
€ 255,84						€ 253,67		€ 253,67			
20 4647		-		-		20 4647		20 4647		-	
€ 115,44						€ 115,44		€ 115,44			

89 - Sono necessari i kit 0717472 spessore/6617380 cuscinetto, d'acquistare separatamente. Nel carter motore lato accensione barenare la sede albero Ø 87
103 - Per poter installare il gruppo termico è necessario modificare il carter motore ed abbinare l'accensione VESPower Malossi o similari.
 * - per veicoli PRODOTTI 1982

VESPA

marce

con MOTORE 

		VESPA	VESPA	VESPA
		ET3 Primavera	ETS	PK
		125 2T 	125 2T 	50 2T 
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST	3214430 € 110,21	-	-
	Marmitta POWER EXHAUST	3217868 € 128,75	-	-
	Marmitta MHR RACING	3216857 € 421,88	-	-
	Ingranaggio cambio multiplo SPORT z10-14-17-20	6716696 € 142,68	6716696 € 142,68	6716696 € 142,68
	Ingranaggio cambio multiplo MHR z10-15-18-20	6716207 € 142,68	6716207 € 142,68	6716207 € 142,68
	Crociera	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00
	Ingranaggi primari con parastrappi z24/72	6717308 € 360,50	6717308 € 360,50	6717308 € 360,50
	Ingranaggi primari con parastrappi z27/69	6716313 € 360,50	6716313 € 360,50	6716313 € 360,50
	Serie dischi frizione SPORT (nr.)	5216520 € 22,05 (1)	5216520 € 22,05 (1)	5216520 *50* € 22,05 (1)
	Serie dischi frizione MHR (nr.)	5216521 € 28,08 (1)	5216521 € 28,08 (1)	5216521 *51* € 28,08 (1)
	Serie dischi frizione MHR TEAM (nr.)	5216522 € 41,58 (1)	5216522 € 41,58 (1)	5216522 *52* € 41,58 (1)
	Molle frizione (nr.)	29 3750 € 4,93 (1)	29 3750 € 4,93 (1)	29 3750 € 4,93 (1)
	Accensione VESPower (cono ø 20/19) peso volano (kg)	5516955 5516958 € 343,68 (1,2) € 333,67 (0,9)	5518372 € 348,00 (1,2)	5518372 € 348,00 (1,2)
	Accensione VESPower cono ø 19 peso volano (kg)	5516951 € 333,67 (1,2)	-	-
	BRAKE POWER ceppi freno anteriore - posteriore	-	-	-
	BRAKE POWER ceppi freno anteriore	6217603 € 17,60	-	-
	BRAKE POWER ceppi freno posteriore	6217604 € 15,99	-	-
	RS3 ammortizzatore anteriore	4614616 € 181,05	-	-
	RS24 ammortizzatore posteriore	4615218 € 254,00	-	-

50 - SOLO per PK FL / PK HP FL: (6), 5216523 € 23,17

51 - SOLO per PK FL / PK HP FL: (6), 5216524 € 29,87

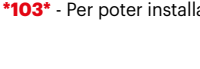
VESPA	VESPA	VESPA	VESPA	VESPA	VESPA
PK FL	PK HP FL	PK XL	PK	PK FL	PK XL
50 2T 	50 2T 	50 2T 	125 2T 	125 2T 	125 2T 
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
6716696 € 142,68	6716696 € 142,68	6716696 € 142,68	6716696 € 142,68	6716696 € 142,68	6716696 € 142,68
6716207 € 142,68	6716207 € 142,68	6716207 € 142,68	6716207 € 142,68	6716207 € 142,68	6716207 € 142,68
6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00
6717308 € 360,50	6717308 € 360,50	6717308 € 360,50	6717308 € 360,50	6717308 € 360,50	6717308 € 360,50
6716313 € 360,50	6716313 € 360,50	6716313 € 360,50	6716313 € 360,50	6716313 € 360,50	6716313 € 360,50
5216520 € 22,05 (1)	- *50*	5216520 € 22,05 (1)	5216520 € 22,05 (1)	5216520 *50* € 22,05 (1)	5216520 € 22,05 (1)
5216521 € 28,08 (1)	- *51*	5216521 € 28,08 (1)	5216521 € 28,08 (1)	5216521 *51* € 28,08 (1)	5216521 € 28,08 (1)
5216522 € 41,58 (1)	- *52*	5216522 € 41,58 (1)	5216522 € 41,58 (1)	5216522 *52* € 41,58 (1)	5216522 € 41,58 (1)
29 3750 € 4,93 (1)	-	29 3750 € 4,93 (1)	29 3750 € 4,93 (1)	29 3750 € 4,93 (1)	29 3750 € 4,93 (1)
5518372 € 348,00 (1,2)	5518372 € 348,00 (1,2)	5518372 € 348,00 (1,2)	5518372 € 348,00 (1,2)	5518372 € 348,00 (1,2)	5518372 € 348,00 (1,2)
-	-	-	-	-	-
-	6217602 € 17,60 1992->	6217602 € 17,60 1986->	-	-	6217602 € 17,60 1986->
-	-	6217603 € 17,60 1986->	-	-	-
-	-		-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-

52 - SOLO per PK FL / PK HP FL: (6), 5216525 € 60,77

VESPA

marce

con MOTORE 

		VESPA		VESPA	
		SPECIAL		Primavera	
		50 2T		125 2T	
	Cilindro+testa	ghisa ø 47	31 7903	-	-
			€ 139,10		
	Cilindro+testa	ghisa ø 55	31 8691	-	-
			€ 146,30		
	Cilindro+testa	ghisa ø 57,5	31 8694	3117681	-
	al carter - al carter/cilindro		€ 175,02	€ 253,13	
	Cilindro+testa	alluminio ø 57,5	-	3115829	*103*
	MHR			€ 350,20	
	Albero motore sp. ø 15 biella 97	(corsa 51 mm)	-	5316594	5316595
	valvola rotante	cono ø 20/19		€ 391,40 (20)	€ 391,40 (19)
	Albero motore sp. ø 15 biella 105	(corsa 51 mm)	-	-	*89*
	valvola lamellare	cono ø 20			
	Albero motore sp. ø 15 biella 97	(corsa 51 mm)	-	-	*68*
	valvola lamellare	cono ø 20			
	Cuscinetti radiali		PG. 100	PG. 100	-
	per albero motore				
	Paraoli		PG. 98	PG. 98	-
	Impianto (2a serie)	PHBL 25	-	1615907	1616561
	lamellare al cilindro			€ 331,50	€ 368,55
	Complessivo collettore (2a serie)		-	2015908	2016547
	lamellare al cilindro per PHBL 25			€ 125,66	€ 185,00
	Impianto	VHST 28 MHR	1610839	1610847	-
	lamellare al cilindro		€ 368,55	€ 321,84	
	Complessivo collettore	MHR	20 5459	20 5459	-
	lamellare al cilindro per VHST 28		€ 118,45	€ 118,45	
	Carburatore	SHBC 19/19	-	1616309	-
				€ 410,97	
	Impianto	SHB 16	-	2016319	-
	rigido al carter			€ 190,55	
	Impianto	SHBC 19	72 5193	-	-
	rigido al carter		€ 119,58		
	Impianto	SHBC 20	1610650	-	-
	rigido al carter		€ 249,10		
	Complessivo collettore		-	-	-
	rigido al carter per SHBC 20				
	Impianto	PHBL 24	1610645	-	-
	rigido al carter		€ 176,03		
	Complessivo collettore		20 4045	-	-
	elastico al carter per PHBL 24		€ 27,32		
	Impianto	PHBL 25	-	-	-
	elastico al carter				
	Complessivo collettore		-	-	-
	elastico al carter per PHBL 25				
	Impianto	PHBL 25	1610738	1610746	-
	lamellare al carter		€ 256,99	€ 249,10	
	Complessivo collettore		20 4646	20 4646	-
	lamellare al carter per PHBL 25		€ 60,00	€ 60,00	

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

89 - Sono necessari i kit 0717472 spessore/6617380 cuscinetto, d'acquistare separatamente. Nel carter motore lato accensione barenare la sede albero Ø 87

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

VESPA

marce

con MOTORE 

		VESPA	VESPA	
		SPECIAL	Primavera	
		50 2T 	125 2T 	
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST	3214425 € 110,21	3214430 € 110,21	-
	Marmitta POWER EXHAUST	3217871 € 128,75	3217868 € 128,75	-
	Marmitta MHR RACING	-	3216857 € 421,88	-
	Ingranaggio cambio multiplo z10-14-17-20	SPORT 6716696 € 142,68	6716696 € 142,68	-
	Ingranaggio cambio multiplo z10-15-18-20	MHR 6716207 € 142,68	6716207 € 142,68	-
	Crociera	6716260B € 135,00	6716260B € 135,00	-
	Ingranaggi primari con parastrappi z24/72	6717308 € 360,50	6717308 € 360,50	-
	Ingranaggi primari con parastrappi z27/69	6716313 € 360,50	6716313 € 360,50	-
	Serie dischi frizione SPORT (nr.)	5216520 € 22,05 (1)	5216520 *112* € 22,05 (1)	-
	Serie dischi frizione MHR (nr.)	5216521 € 28,08 (1)	5216521 € 28,08 (1)	-
	Serie dischi frizione MHR TEAM (nr.)	5216522 € 41,58 (1)	5216522 € 41,58 (1)	-
	Molle frizione (nr.)	29 3750 € 4,93 (1)	29 3750 € 4,93 (1)	-
	Accensione VESPower (cono ø 20/19) peso volano (kg)	-	5516955 5516958 € 343,68 € 333,67 (1,2) (0,9)	-
	Accensione VESPower cono ø 19 peso volano (kg)	5516952 € 333,67 (1,2)	5516951 *105* € 333,67 (1,2)	-
	BRAKE POWER ceppi freno anteriore - posteriore	-	-	-
	BRAKE POWER ceppi freno anteriore	6217603 € 17,60	6217603 € 17,60	-
	BRAKE POWER ceppi freno posteriore	6217604 € 15,99	6217604 € 15,99	-
	RS3 ammortizzatore anteriore	4614616 € 181,05	4614616 € 181,05	-
	RS24 ammortizzatore posteriore	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	-

105 -Per la corretta installazione modificare il cablaggio dell'accensione fornito nel kit.

112 - 6118068B : VENTILVAR 2000 semipuleggia Ø 109 € 36,72

PIAGGIO APE

con MOTORE 

		PIAGGIO	PIAGGIO	PIAGGIO
		APE <-1989	APE FL 1989->1990	APE FL2 1990->1995
		50 2T 	50 2T 	50 2T 
	Cilindro+testa	ghisa ø 47	31 7903	31 7903
	al carter	€ 139,10	€ 139,10	€ 139,10
	Cilindro+testa	ghisa ø 55	31 8691	31 8691
	al carter	€ 146,30	€ 146,30	€ 146,30
	Cilindro+testa	ghisa ø 57,5	31 8694	31 8694
	al carter	€ 175,02	€ 175,02	€ 175,02
	Cuscinetti radiali		PG. 100	PG. 100
	per albero motore			
	Serie dischi frizione SPORT		5216520 *53*	5216520 *53*
	(molle)	€ 22,05 (1)	€ 22,05 (1)	€ 22,05 (1)
	Serie dischi frizione MHR		5216521 *54*	5216521 *54*
	(molle)	€ 28,08 (1)	€ 28,08 (1)	€ 28,08 (1)
	Serie dischi frizione MHR TEAM		5216522 *55*	5216522 *55*
	(molle)	€ 41,58 (1)	€ 41,58 (1)	€ 41,58 (1)
	Molla frizione		29 3750	29 3750
		€ 4,93	€ 4,93	€ 4,93
	Carburatore	SHBC 19	72 5792	72 5792
	diretto al carter	€ 108,16	€ 108,16	€ 108,16
	Impianto	SHBC 19	1610910	1610910
		€ 202,53	€ 202,53	€ 202,53
	Complessivo collettore		20 5826	20 5826
	lamellare al carter per SHBC 19	€ 115,44	€ 115,44	€ 115,44
	Marmitta POWER EXHAUST		3214431	3214431
	motore con corsa originale	€ 110,21	€ 110,21	€ 110,21
	Marmitta POWER EXHAUST		3214464	3214464
	motore con corsa 125cc	€ 110,21	€ 110,21	€ 110,21

53 - SOLO per APE FL: (6), 5216523 € 23,17

54 - SOLO per APE FL: (6), 5216524 € 29,87

PIAGGIO					
APE FL3 1996->1999					
50 2T					
317903	-	-	-	-	-
€ 139,10					
318691	-	-	-	-	-
€ 146,30					
318694	-	-	-	-	-
€ 175,02					
PG. 100	-	-	-	-	-
5216520 *53*	-	-	-	-	-
€ 22,05 (1)					
5216521 *54*	-	-	-	-	-
€ 28,08 (1)					
5216522 *55*	-	-	-	-	-
€ 41,58 (1)					
29 3750	-	-	-	-	-
€ 4,93					
72 5792	-	-	-	-	-
€ 108,16					
1610910	-	-	-	-	-
€ 202,53					
20 5826	-	-	-	-	-
€ 115,44					
3214431	-	-	-	-	-
€ 110,21					
3214464	-	-	-	-	-
€ 110,21					

55 - SOLO per APE FL: (6), 5216525 € 60,77

Ø 47 - Ø 55 - Ø 57,5

GRUPPI TERMICI IN GHISA



31 7903

Ø 47 mm

€ 139,10

31 8691

Ø 55 mm

€ 146,30

31 8694

Ø 57,5 mm

€ 175,02

**PIAGGIO
VESPA**

Ape 50
PK 50
PK FL 50
PK HP FL 50
PK XL 50
Special 50

Continualmente affinati nel corso degli anni, i mitici gruppi termici in ghisa per Vespa sono 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 Ø 47, 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!

CARATTERISTICHE TECNICHE

Cilindro

- Materiale: leghe di ghisa speciali auto-lubrificanti, anti-usura 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 anti-usura 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.

31 7903

Diametro	Ø 47 mm
Utilizzo	Urban/sport
Range di Potenza	6/8
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Shb 16 - shb 19
Corsa	43
Rapporto di compressione	12,5:1
N° segmenti	2
N° travasi	6
Testa	emisferica
Candela	lw f 24

31 8691

Diametro	Ø 55 mm
Utilizzo	Urban/sport
Range di Potenza	8/10
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Shbc 20 - phbl 25
Corsa	43
Rapporto di compressione	11,8:1
N° segmenti	2
N° travasi	6
Testa	emisferica
Candela	lw f 24

31 8694

Diametro	Ø 57,5 mm
Utilizzo	Urban/sport
Range di Potenza	10/13
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Shbc 20 - phbl 25
Corsa	43
Rapporto di compressione	11,2:1
N° segmenti	2
N° travasi	6
Testa	emisferica
Candela	lw f 27

Ø 57,5

GRUPPO TERMICO IN GHISA

**3117681**

Ø 57,5 mm

€ 253,13

VESPA

ET3 Primavera 125
ETS 125
PK 125
PK FL 125
PK XL 125
Primavera 125

Proseguido 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'estruzione 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.

3117681

Diametro	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	11,4:1
N° segmenti	2
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	Centrale iw f 27

Lamellari PHBL 25 B

IMPIANTI ALIMENTAZIONE

per Cilindro Malossi 3117681 - (3116326*) - 3115829

1615907

€ 331,50

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125

1615912

€ 321,84

VESPA

ETS 125
PK 125
PK FL 125
PK XL 125



per Cilindro Malossi (31 5260*)

1610690

€ 295,61

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125

1610692

€ 295,61

VESPA

ETS 125
PK 125
PK FL 125
PK XL 125

Complessivi collettore PHBL 25

per Cilindro Malossi 3117681 - (3116326*) - 3115829

2015908

€ 125,66

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125

per Cilindro Malossi (31 5260*)

20 4710

€ 130,30

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125

20 4711

€ 118,45

VESPA

ETS 125
PK 125
PK XL 125
PK FL 125



*Produzione cessata

Il nuovo gruppo Termico Ø 57,5 in alluminio

CALL ME LEGEND



3115829

€ 350,20

VESPA

ET3 Primavera 125
 ETS 125
 PK 125
 PK FL 125
 PK XL 125
 Primavera 125

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.



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



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.

SPINOTTO Ø 15 PISTONE A UN SEGMENTO RETTANGOLARE

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

Lamellare

IMPIANTO ALIMENTAZIONE PHBL 25 BS

per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5**1616561**

€ 368,55

VESPAET3 Primavera 125
Primavera 125**Compressivo collettore per impianti alimentazione Ø 22-25****per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5****2016547**

€ 185,00

VESPAET3 Primavera 125
Primavera 125

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

compressivo 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.

Lamellare

IMPIANTO ALIMENTAZIONE VHST 28

per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

1616309

€ 410,97

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125



Compressivo collettore per impianti alimentazione Ø 28-30

per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

2016319

€ 190,55

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125



Impianti alimentazione

RIGIDO AL CARTER

Impianti alimentazione SHB 16

1610650

€ 249,10

VESPA Special 50**1610649**

€ 216,56

VESPA PK 50
PK FL 50

Impianti alimentazione SHB 16-19

1610630**SHBC 19**

€ 198,68

VESPA PK HP FL 50
PK XL 50**1610803****SHB 16**

€ 176,03

VESPA PK XL 50

Impianto alimentazione SHBC 20

1610645

€ 176,03

VESPA Special 50

Impianti alimentazione PHBL 24 A

RIGIDO AL CARTER

1610857

€ 321,84

VESPA

ETS 125
PK HP FL 50
PK XL 50
PK XL 125



1610849

€ 236,89

VESPA

PK 125
PK FL 125



Impianti alimentazione PHBL 25 B

ELASTICO AL CARTER

1610746

€ 249,10

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125

1610748

€ 253,67

VESPA

PK 125
PK FL 125

1610738

€ 256,99

VESPA

Special 50

1610742

€ 255,84

VESPA

PK 50
PK FL 50



Compressivi collettore per impianti alimentazione

Compressivo collettore Ø 20

20 4045

€ 27,32

VESPA

Special 50



Collettore Ø 24x28,6 inclinato

02 4957B

€ 85,00

VESPA

ETS 125
PK HP FL 50
PK XL 50
PK XL 125



Compressivo collettore Ø 25

20 4646

€ 60,00

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125
Special 50



Impianti alimentazione PHBL 25 B

LAMELLARE AL CARTER

VESPA SMALL FRAME

1610839

€ 368,55

VESPA Special 50

1610843

€ 295,61

VESPA PK 50
PK FL 50

1610847

€ 321,84

VESPA ET3 Primavera 125
Primavera 125

1610851

€ 228,35

VESPA PK 125
PK FL 125

1610859

€ 307,13

VESPA ETS / PK XL 125



Complessivi collettore per impianti alimentazione PHBL 25

20 5459

€ 118,45

VESPA ET3 Primavera 125
Primavera 125
Special 50

20 5460

€ 118,45

VESPA PK 50
PK 125
PK FL 125

20 5461

€ 125,66

VESPA ETS 50
PK HP FL 50
PK XL 50
PK XL 125



POWER EXHAUST

Impianti di scarico ad alta prestazione

3214425

€ 110,21

VESPA Special 50

3214430

€ 110,21

VESPA ET3 Primavera 125
Primavera 125

3214431

€ 110,21

PIAGGIO Ape 50
Ape FL 50
Ape FL2 50
Ape FL3 50

Per veicoli con corsa originale

3214464

€ 110,21

PIAGGIO Ape 50
Per veicoli con corsa 125cc



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.



POWER CLASSIC EXHAUST

Marmitta

3217868

€ 128,75

VESPAET3 Primavera 125
Primavera 125**3217871**

€ 128,75

VESPA

Special 50



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.



VESPA RACING MHR

Marmitta

3216857

€ 421,88

VESPA

ET3 Primavera 125
Primavera 125

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
ETS 125
PK 50
PK FL 50
PK FL 125
PK HP FL 50
PK XL 50
PK XL 125
PK 125
Primavera 125
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 alla 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.



***La qualità e le prestazioni
che ci si aspetta da un pezzo Malossi.***

INGRANAGGIO CAMBIO MULTIPLO


6716696
Sport (Z10-14-17-20)

€ 142,68

6716207
Racing (Z10-15-18-20)

€ 142,68

VESPA

ET3 Primavera 125
ETS 125
PK 50
PK FL 50
PK FL 125
PK HP 50
PK XL 50
PK XL 125
PK 125
Primavera 125
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.

INGRANAGGI PRIMARI

con parastrappi



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 boccia 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 al 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.

6717308

z 24/72
€ 360,50

6716313

z 27/69
€ 360,50

VESPA

ET3 Primavera 125
ETS 125
PK 50
PK FL 50
PK FL 125
PK HP 50
PK XL 50
PK XL 125
PK 125
Primavera 125
Special 50



PIGNONE

6717276B

z 23/72
€ 55,00

6717277B

z 25/72
€ 55,00

6717267B

z 26/69
€ 55,00

6717268B

z 28/69
€ 55,00



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.

Completivo	N° denti Pignone	N° denti corona	Accessorio Pignone	N° denti accessorio
6717308	24	72	6717276B	23
			6717277B	25
6716313	27	69	6717267B	26
			6717268B	28

ACCENSIONI A ROTORE INTERNO MHR TEAM II

5518278

€ 400,68

VESPA

ET3 Primavera 125
ETS 125
PK 125
PK FL 125
PK XL 125
Primavera 125





L'ACCENSIONE MHR TEAM II È UNA NOVITÀ ASSOLUTA!!!

Gestisce più mappe contemporaneamente senza dover ricorrere a palmari, con un semplice click. Permette di traslare la mappa selezionata spostando l'OFFSET (+ o - 2°). Le accensioni Malossi concentrano in sé il massimo della tecnologia applicata alle competizioni.

Le nuove accensioni a rotore interno nascono dall'esigenza di ovviare alle limitazioni tecniche dei gruppi volano-accensione d'origine, che oltre i 10.000 giri/minuto non garantiscono una costanza di prestazione, provocando notevoli ed a volte insormontabili problemi di messa a punto.

Abbiamo reso la centralina ancora più immune ai disturbi, sviluppando

un microprocessore basato su uP STM8 - 8 Bit con capacità di calcolo superiore @ 20 MIPS per garantire una precisione di scintilla molto superiore rispetto alla versione precedente!

La gamma **MHR Team II** è dotata di centralina ad anticipo variabile **non rimappabile con 3 trimmer**:

- il primo (MAPS) per determinare la selezione della mappa di anticipo
- il secondo (OFFSET) permette di spostare la mappa selezionata (+ o - 2°)
- il terzo (LIM) indicato in particolare modo per i motori 4 tempi, permette di variare l'intervento del limitatore di giri (da 11.500 a 14.300 Rpm + limitatore escluso).

È dotata inoltre di **8 mappature preimpostate**.

Sono stati rivisti anche gli altri componenti fondamentali come la bobina ad alta tensione, ora in grado di erogare una tensione di scarica massima >40 KV per i normali regimi di rotazione del motore da >3000 RPM e uno straordinario tempo di salita @10bar> 1750 V/uS.

Una delle novità più importanti è il nuovo gruppo rotore-statore, il cui componente statico è stato completamente riprogettato sotto il profilo meccanico ed elettronico!

RENDIMENTO ELETTRICO MIGLIORATO DEL 20%. RIDUZIONE DEL REGIME MINIMO DI AVVIAMENTO DA 450 RPM A 370 RPM.

Gli effetti di quest'ultima evoluzione si traducono in un aumento della tensione erogata alla candela, a parità di regime di rotazione, di rilevanza tutt'altro che trascurabile rispetto al modello precedente.

DATI TECNICI

Centralina

Centralina ad anticipo variabile dotata di 3 trimmer:

- trimmer MAPS: selezione mappa di anticipo
- trimmer OFFSET: spostamento mappa selezionata + o - 2°
- trimmer LIM: variazione intervento limitatore di giri (16 posizioni possibili)

- 8 mappature preimpostate
- Sistema basato su uP STM8 - 8 Bit con capacità di calcolo superiore @ 20 MIPS (Milioni di istruzioni per secondo).
- Riduzione dei tempi di calcolo, migliore precisione e stabilità dell'attuazione dell'anticipo.
- Architettura hardware con miglioramento dell'immunità ai disturbi.
- Cablaggio con classe di temperatura 105°C.
- Commutatore per compensazione errore di calettamento volano di +/- 2° con discretizzazione di 0,5°
- 8 tabelle di anticipo selezionabili tramite commutatore esterno.
- Vettore tabelle anticipo composto da 24 breakpoint a interpolazione lineare.
- Gestione del fuorigiri tramite commutatore esterno da 16 posizioni.
- Soft cut per un intervento graduale del limitatore.
- 15 posizioni di regolazione limitatore da 11.500 a 14.300 con step di 200 RPM, più una posizione per esclusione limitatore.

Bobina alta tensione

- Tensione di scarica massima > 40 KV per regimi di rotazione motore > 3000 Rpm.
- Massimo picco di tensione bobina a gap aperto > 50KV.
- Tempo di salita @10bar > 1750V/ uS.

Riduzione peso
statore di 100gr.
circa 30%



Circuito elettrico
magnetico
monolitico ad
alta permeabilità
con percorso
ottimizzato

Rotore con
magneti
permanenti in
Neodimio

Gruppo rotore-statore

- Riduzione peso della parte statorica di circa il 30%, -100 gr totali.
- Circuito magnetico monolitico ad alta permeabilità.
- Ottimizzazione del percorso magnetico.
- Potenziamento della parte avvolta, con cavo di classe termica superiore e maggiorazione del diametro del filo.
- Rendimento elettrico migliorato del +20%.
- Riduzione del regime minimo di avviamento da 450 Rpm a 370 Rpm.
- Connettore miniaturizzato impermeabile, certificato IP67, con blocco della ritenzione.
- Cablaggio classe automotive.
- Rotore con magneti permanenti in Neodimio.

ATTENZIONE: con questo tipo di accensione l'impianto elettrico del veicolo viene escluso.

ATTENZIONE: La centralina è dotata di un limitatore di giri regolabile per evitare rotture al motore. Ruotando il trimmer con un cacciavite è possibile spostare il limitatore da 11.500 a 14.300 giri, o escluderlo completamente. Ogni click corrisponde a 200 giri.

Posizione freccia	Nr. giri
O	11.500
E	14.300
F	Limitatore escluso



CONTROLLER STROBOSCOPICO

5515740

€ 165,00



L'accessorio perfetto per le nostre nuove accensioni a rotore interno MHR TEAM II Malossi.

Questo strumento di dimensioni ridotte non solo permette la verifica dell'anticipo con una facilità disarmante, grazie ad un lampo a 200 lm con durata di 10 μ s e un ritardo estremamente ridotto (<1 μ s), ma sostituisce completamente le classiche pistole stroboscopiche, grazie alle sue caratteristiche tecniche decisamente superiori a molte pistole presenti

sul mercato. Per attivare il controller è sufficiente collegare i cavi alla batteria e alla bobina di accensione. Impostata la mappa 0 nelle accensioni a rotore interno **MHR TEAM II Malossi**, si ottengono le condizioni di taratura semplicemente riscaldando il motore e portandolo ad un regime di rotazione fisso di 4000 rpm. A questo punto sarà sufficiente puntare il fascio luminoso intermittente sul riferimento di fasatura tracciato precedentemente sull'accensione, come indicato

nell'apposita istruzione, verificando che i riferimenti tracciati nella fase di regolazione dell'accensione corrispondano. In caso affermativo l'anticipo sarà correttamente impostato sui 16° e si potrà agire sul trimmer di offset, presente sulla centralina, per regolare a piacere questo valore.

IGNITION TIMING KEY

6018496B

€ 20,00



Questo semplice strumento consente di ottenere una regolazione accurata dell'anticipo, escludendo ogni imprecisione di lettura, problema in cui possono incappare persino i preparatori più esperti. Per utilizzare la chiave è sufficiente

inserire le poppette, che si trovano nella faccia inferiore, nei fori di fissaggio volano presenti nel rotore delle nuove accensioni a rotore interno.

Tali fori sono liberi perché nella fase di regolazione dell'anticipo il volano non è ancora stato montato.

Una volta resi solidali il rotore e la chiavetta, si potrà spostare il volano, ruotando lo strumento fino a quando il foro di regolazione non sarà allineato con il foro di fissaggio destro dello statore.

Per effettuare l'allineamento inserire una spina o una punta per trapano con diametro 5 mm.

Con rotore e statore perfettamente allineati, per impostare l'anticipo con assoluta certezza non resta che spostare lo statore, ruotandolo grazie alle guide di regolazione, facendo collimare la posizione del pistone misurata con il comPertore.



ESTRATTORE PER ROTORE

6011651

€ 32,00



Il buon meccanico si vede in primis dagli strumenti che utilizza! Per questo motivo Malossi è particolarmente attenta nella realizzazione dei migliori strumenti che garantiscano il corretto montaggio e smontaggio dei propri componenti, soprattutto di quelli che, essendo stati progettati per le competizioni, richiedono la massima cura. Grazie a questo semplicissimo strumento è possibile applicare una forza risultante coassiale all'asse dell'albero dove è calettato il rotore e, facendo perno proprio sull'estremità dell'organo rotante, si può procedere al disaccoppiamento dei due, senza correre il rischio di forzare in direzioni tali da rovinare i componenti o comprometterne il corretto funzionamento.

Veicolo	Articolo
ET2 50 <-1999	5518318
ET2 50 2000->	5518318
LX 50	5518318
Primavera 50 euro 2 (C533M)	5518318
S 50 euro 2 (C381M)	5518318
Sprint 50 euro 2	5518318
ETS 125	5518278
ET3 Primavera 125	5518278
PK 125	5518278
PK FL 125	5518278
PK XL 125	5518278
Primavera 125	5518278

VESPA

marce

con MOTORE 

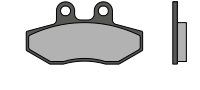
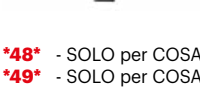
		VESPA	VESPA	VESPA
		COSA	COSA	COSA
		125 2T 	150 2T 	200 2T 
	Cilindro+testa			
	alluminio SPORT	3118005 € 390,37	3118005 € 390,37	3118591 € 406,32 Ø 68,5
	alluminio MHR	3117163 € 416,12 Ø 63	3117163 € 416,12 Ø 63	3116349 € 417,18 Ø 68,5
	MHR (corsa 60)	3117361 € 416,12 Ø 63	3117361 € 416,12 Ø 63	3118599 € 429,70 Ø 68,5
	Cilindro+testa			
	ghisa	3117676 € 242,38	3117676 € 242,38	-
	Albero motore sp. ø 15 biella 105	5317510	5317510	-
	valvola rotante (corsa 57 mm)	€ 402,00	€ 402,00	-
	Albero motore sp. ø 16 biella 110	-	-	-
	valvola rotante (corsa 57 mm)	-	-	-
	Albero motore sp. ø 16 biella 110	-	-	5316176
	valvola lamellare (corsa 60 mm)	-	-	€ 521,18
	Cuscinetti radiali	PG. 100	PG. 100	PG. 100
	per albero motore			
	Paraoli	PG. 98	PG. 98	PG. 98
	Carter motore completo	-	-	-
	originale piaggio	-	-	-
	Carter VR-one	-	-	-
	valvola lamellare / valvola rotante	-	-	-
	Carburatore	SI 24/24 E	7216456	-
			€ 145,63	
	Impianto	PHBH 30	-	-
	diretto al carter		-	-
	Impianto	PHBH 30	-	-
	lamellare al carter		-	-
	Impianto	PHBH 30 BD	-	-
	per carter malossi vr-one		-	-
	Complessivo collettore	-	-	-
	lamellare al carter per phbh 30		-	-
	Marmitta POWER EXHAUST	3218741	3218741	-
	black sound	€ 189,01	€ 189,01	
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST	3217791	3217791	-
		€ 128,75	€ 128,75	
	Marmitta vespa racing MHR	-	-	-

VESPA	VESPA	VESPA	VESPA	VESPA	VESPA
PX	PX euro 0-1	PX euro 2	PX euro 3	PX euro 0-1	PX euro 2
		(VLX2M)			(VLX2M)
80 2T 	125 2T 	125 2T 	125 2T 	150 2T 	150 2T 
-	3118005 € 390,37	3118005 € 390,37	3118005 € 390,37	3118005 € 390,37	3118005 € 390,37
-	3117163 € 416,12 Ø 63	3117163 € 416,12 Ø 63	3117163 € 416,12 Ø 63	3117163 € 416,12 Ø 63	3117163 € 416,12 Ø 63
-	3117361 € 416,12 Ø 63	3117361 € 416,12 Ø 63	3117361 € 416,12 Ø 63	3117361 € 416,12 Ø 63	3117361 € 416,12 Ø 63
3116252 € 232,47	3117676 € 242,38	3117676 € 242,38	3117676 € 242,38	3117676 € 242,38	3117676 € 242,38
-	5317510 € 402,00	5317510 € 402,00	5317510 € 402,00	5317510 € 402,00	5317510 € 402,00
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
PG. 100	PG. 100	PG. 100	PG. 100	PG. 100	PG. 100
PG. 98	PG. 98	PG. 98	PG. 98	-	-
-	-	-	-	-	-
5718382 € 895,00 5718392 € 790,00	5718382 € 895,00 5718392 € 790,00	5718382 € 895,00 5718392 € 790,00	5718382 € 895,00 5718392 € 790,00	5718382 € 895,00 5718392 € 790,00	5718382 € 895,00 5718392 € 790,00
7216456 € 145,63	7216456 € 145,63	7216456 € 145,63	7216456 € 145,63	7216456 € 145,63	7216456 € 145,63
1610600 € 256,57	1610600 € 256,57	1610600 € 256,57	1610600 € 256,57	1610600 € 256,57	1610600 € 256,57
1615895 € 331,50	1615895 € 331,50	1615895 € 331,50	1615895 € 331,50	1615895 € 331,50	1615895 € 331,50
-	-	-	-	-	-
2015896 € 160,68	2015896 € 160,68	2015896 € 160,68	2015896 € 160,68	2015896 € 160,68	2015896 € 160,68
-	3218741 € 189,01	3218741 € 189,01	3218741 € 189,01	3218741 € 189,01	3218741 € 189,01
-	3217791 € 128,75	3217791 € 128,75	3217791 € 128,75	3217791 € 128,75	3217791 € 128,75
-	3217664 € 440,00	3217664 € 440,00	3217664 € 440,00	3217664 € 440,00	3217664 € 440,00

VESPA

marce

con MOTORE 

		VESPA		VESPA		VESPA	
		COSA		COSA		COSA	
		125 2T		150 2T		200 2T	
	POWER-UP clutch system	-		-		-	
	POWER-UP clutch basket ø 109,5	7717313B *94*		7717313B *94*		7717313B *94*	
		€ 75,00		€ 75,00		€ 75,00	
	Serie dischi frizione SPORT	5216511 *48*		5216511 *48*		5216511 *48*	
	(numero molle)	€ 25,19 (7)		€ 25,19 (7)		€ 25,19 (7)	
	Serie dischi frizione MHR	5216514 *49*		5216514 *49*		5216514 *49*	
	(numero molle)	€ 28,00 (7)		€ 28,00 (7)		€ 28,00 (7)	
	Molle frizione	29 4029 € 6,00 (6)	2913482 € 13,40 (8) *94*	29 4029 € 6,00 (6)	2913482 € 13,40 (8) *94*	29 4586 € 6,00 (7)	2913482 € 13,40 (8) *94*
	(numero molle)						
	Molle frizione	-		-		-	
	(numero molle)						
	Ingranaggi HTQ z 23/64	67 3730 *57*		67 3730 *57*		67 3888 *57*	
	primari	€ 140,00		€ 140,00		€ 135,00	
	Ingranaggi HTQ z 24/63	67 5235 *58*		67 5235 *58*		67 5235 *58*	
	primari	€ 140,00		€ 140,00		€ 140,00	
	Accensione VESPower ø 20	5516953 € 333,67 (1,2)	5516956 € 333,67 (0,9)	5516953 € 333,67 (1,2)	5516956 € 333,67 (0,9)	5516953 € 333,67 (1,2)	5516956 € 333,67 (0,9)
	peso volano (kg)						
	Accensione VESPower cono ø 20 - volano kg 1,2	-		-		-	
	per veicoli con avviamento elettrico						
	Cupolino neutro	-		-		-	
	Cupolino fumé chiaro	-		-		-	
	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						
	WHOOP DISC ø 200	-		-		-	
	disco freno anteriore sp. 3,3 mm						
	BRAKE POWER	-		-		-	
	ceppi freno						
	RS24	-		-		-	
	ammortizzatore anteriore						
	RS24	-		-		-	
	ammortizzatore posteriore						

48 - SOLO per COSA 2: (8), 5216515 € 29,98
 49 - SOLO per COSA 2: (8), 5216516 € 62,92
 57 - SOLO per COSA 2: 6716721 € 185,40

VESPA	VESPA	VESPA	VESPA	VESPA	VESPA
PX	PX euro 0-1	PX euro 2	PX euro 3	PX euro 0-1	PX euro 2
		(VLX2M)			(VLX2M)
80 2T 	125 2T 	125 2T 	125 2T 	150 2T 	150 2T 
-	5217808 € 140,00 Ø 98,5	-	-	-	-
-	7717760B € 60,00	7717313B € 75,00	7717313B € 75,00	-	7717313B € 75,00
5216505 € 23,62 (6)	5216505 € 23,62 (6)	5216515 € 29,98 (8)	5216515 € 29,98 (8)	5216505 € 23,62 (6)	5216515 € 29,98 (8)
5216510 € 28,00 (6)	5216510 € 28,00 (6)	5216516 € 62,92 (8)	5216516 € 62,92 (8)	5216510 € 28,00 (6)	5216516 € 62,92 (8)
29 4029 € 6,00 (6)	29 4029 € 6,00 (6)	2913482 € 13,40 (8)	2913482 € 13,40 (8)	29 4029 € 6,00 (6)	2913482 € 13,40 (8)
-	-	-	-	-	-
67 3730 € 140,00	67 3730 € 140,00	6716721 € 185,40	6716721 € 185,40	67 3730 € 140,00	6716721 € 185,40
-	-	6716720 € 185,40	6716720 € 185,40	-	6716720 € 185,40
-	5516953 € 333,67 (1,2) 5516956 € 333,67 (0,9)	5516953 € 333,67 (1,2) 5516956 € 333,67 (0,9)	5516953 € 333,67 (1,2) 5516956 € 333,67 (0,9)	5516953 € 333,67 (1,2) 5516956 € 333,67 (0,9)	5516953 € 333,67 (1,2) 5516956 € 333,67 (0,9)
-	5517175 € 457,01	5517175 € 457,01	5517175 € 457,01	5517175 € 457,01	5517175 € 457,01
4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00
4515120 € 74,20	4515120 € 74,20	4515120 € 74,20	4515120 € 74,20	4515120 € 74,20	4515120 € 74,20
-	6215047BB € 8,32	6215006BB € 7,00	6215006BB € 7,00	6215047BB € 8,32	6215006BB € 7,00
-	6215047BR € 8,84	6215006BR € 7,67	6215006BR € 7,67	6215047BR € 8,84	6215006BR € 7,67
-	-	6215006BS € 12,93	6215006BS € 12,93	-	6215006BS € 12,93
-	-	62 9078 € 88,48	62 9078 € 88,48	-	62 9078 € 88,48
-	-	6219131 € 69,99	6219131 € 69,99	-	6219131 € 69,99
-	6217602 € 17,60 1978-> (A-P)	6217602 € 17,60 1998-> (P)	6217602 € 17,60 1998-> (P)	6217602 € 17,60 1978-> (A-P)	6217602 € 17,60 1998-> (P)
4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50
4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00

58 - SOLO per COSA 2: 6716720 € 185,40
94 - SOLO per COSA 2

VESPA

marce

con MOTORE 

		VESPA	VESPA	VESPA
		PX euro 3	PX E	T5
		150 2T 	200 2T 	125 2T 
	Cilindro+testa			
	alluminio SPORT	3118005 € 390,37	3118591 € 406,32 Ø 68,5	31 5102 *47* € 369,79 Ø 65
	alluminio MHR	3117163 € 416,12 Ø 63	3116349 € 417,18 Ø 68,5	-
	MHR (corsa 60)	3117361 € 416,12 Ø 63	3118599 € 429,70 Ø 68,5	-
	Cilindro+testa			
	ghisa	3117676 € 242,38	-	-
	Albero motore sp. ø 15 biella 105	5317510	-	-
	valvola rotante (corsa 57 mm)	€ 402,00		
	Albero motore sp. ø 16 biella 110	-	5316082 € 382,00	-
	valvola rotante (corsa 57 mm)			
	Albero motore sp. ø 16 biella 110	-	5316176 € 521,18	-
	valvola lamellare (corsa 60 mm)			
	Cuscinetti radiali	PG. 100	PG. 100	-
	per albero motore			
	Paraoli	-	-	PG. 98
	Carter motore completo	-	5714493 € 1210,00	-
	originale piaggio			
	Carter VR-one	5718382 € 895,00	5717230 € 921,85	-
	valvola lamellare / valvola rotante	5718392 € 790,00	5717245 € 813,70	
	Carburatore	SI 24/24 E € 145,63	-	-
	Impianto	PHBH 30 € 256,57	1610701 € 321,84	-
	diretto al carter			
	Impianto	PHBH 30 € 331,50	1615550 € 351,38	1615895 € 331,50
	lamellare al carter			
	Impianto	PHBH 30 BD	1618262 € 236,89	-
	per carter malossi vr-one			
	Complessivo collettore	2015896 € 160,68	2014913 € 160,68	2015896 € 160,68
	lamellare al carter per phbh 30			
	Marmitta POWER EXHAUST	3218741 € 189,01	3218742 € 189,01	-
	black sound			
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST	3217791 € 128,75	3217790 € 128,75	-
	Marmitta vespa racing MHR	3217664 € 440,00	3218060 € 440,00	-

47 - SOLO CILINDRO (SENZA TESTA)

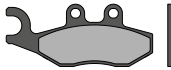
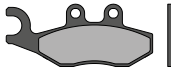
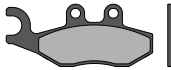
LML		LML			
STAR		STAR			
125 2T		150 2T			
3118005		3118005		-	-
€ 390,37		€ 390,37			
3117163		3117163		-	-
€ 416,12 Ø 63		€ 416,12 Ø 63			
3117361		3117361		-	-
€ 416,12 Ø 63		€ 416,12 Ø 63			
3117676		3117676		-	-
€ 242,38		€ 242,38			
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
PG. 100		PG. 100		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
3218741		3218741		-	-
€ 189,01		€ 189,01			
3217791		3217791		-	-
€ 128,75		€ 128,75			
-		-		-	-

VESPA LARGE FRAME

VESPA

marce

con MOTORE 

	VESPA	VESPA	VESPA
	PX euro 3	PX E	T5
	150 2T 	200 2T 	125 2T 
 POWER-UP clutch system	-	5217783 € 144,20 Ø 109,5	-
 POWER-UP clutch basket ø 109,5	7717313B € 75,00	7717313B € 75,00 1998 -->	-
 Serie dischi frizione SPORT (numero molle)	5216515 € 29,98 (8)	5216511 € 25,19 (7) <-1997 5216515 € 29,98 (8) 1998->	5216511 € 25,19 (7)
 Serie dischi frizione MHR (numero molle)	5216516 € 62,92 (8)	5216514 € 28,00 (7) <-1997 5216516 € 62,92 (8) 1998->	5216514 € 28,00 (7)
 Molle frizione (numero molle)	2913482 € 13,40 (8)	29 4586 € 6,00 (7)	29 4586 € 6,00 (7)
 Molle frizione (numero molle)	-	-	-
 Ingranaggi HTQ z 23/64 primari	6716721 € 185,40	67 3888 € 135,00 <-1997 6716721 € 185,40 1998->	67 3888 € 135,00
 Ingranaggi HTQ z 24/63 primari	6716720 € 185,40	67 5235 € 140,00 <-1997 6716720 € 185,40 1998->	-
 Accensione VESPower ø 20 peso volano (kg)	5516953 € 333,67 (1,2) 5516956 € 333,67 (0,9)	5516953 € 333,67 (1,2) 5516956 € 333,67 (0,9)	-
 Accensione VESPower cono ø 20 - volano kg 1,2 per veicoli con avviamento elettrico	5517175 € 457,01	5517175 € 457,01	-
 Cupolino neutro	4515122 € 65,00	4515122 € 65,00	-
 Cupolino fumé chiaro	4515120 € 74,20	4515120 € 74,20	-
 BRAKE PADS anteriori pastiglie freno organiche	6215006BB € 7,00	-	-
 BRAKE PADS MHR anteriori pastiglie freno organiche	6215006BR € 7,67	-	-
 BRAKE PADS MHR SYNT anteriori pastiglie freno sinterizzate	6215006BS € 12,93	-	-
 BRAKE POWER DISC MHR ø 200 disco freno anteriore sp. 4 mm	62 9078 € 88,48	-	-
 WHOOP DISC ø 200 disco freno anteriore sp. 3,3 mm	6219131 € 69,99	-	-
 BRAKE POWER ceppi freno	6217602 € 17,60 1998-> (P)	6217602 € 17,60 1978-> (A-P)	-
 RS24 ammortizzatore anteriore	4614615 € 178,50	4614615 € 178,50	-
 RS24 ammortizzatore posteriore	4615218 € 254,00	4615218 € 254,00	-

LML		LML			
STAR		STAR			
125 2T		150 2T			
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
4515122		4515122		-	-
€ 65,00		€ 65,00			
4515120		4515120		-	-
€ 74,20		€ 74,20			
6215047BB		6215047BB		-	-
€ 8,32		€ 8,32			
6215047BR		6215047BR		-	-
€ 8,84		€ 8,84			
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
-		-		-	-
4614615		4614615		-	-
€ 178,50		€ 178,50			
-		-		-	-

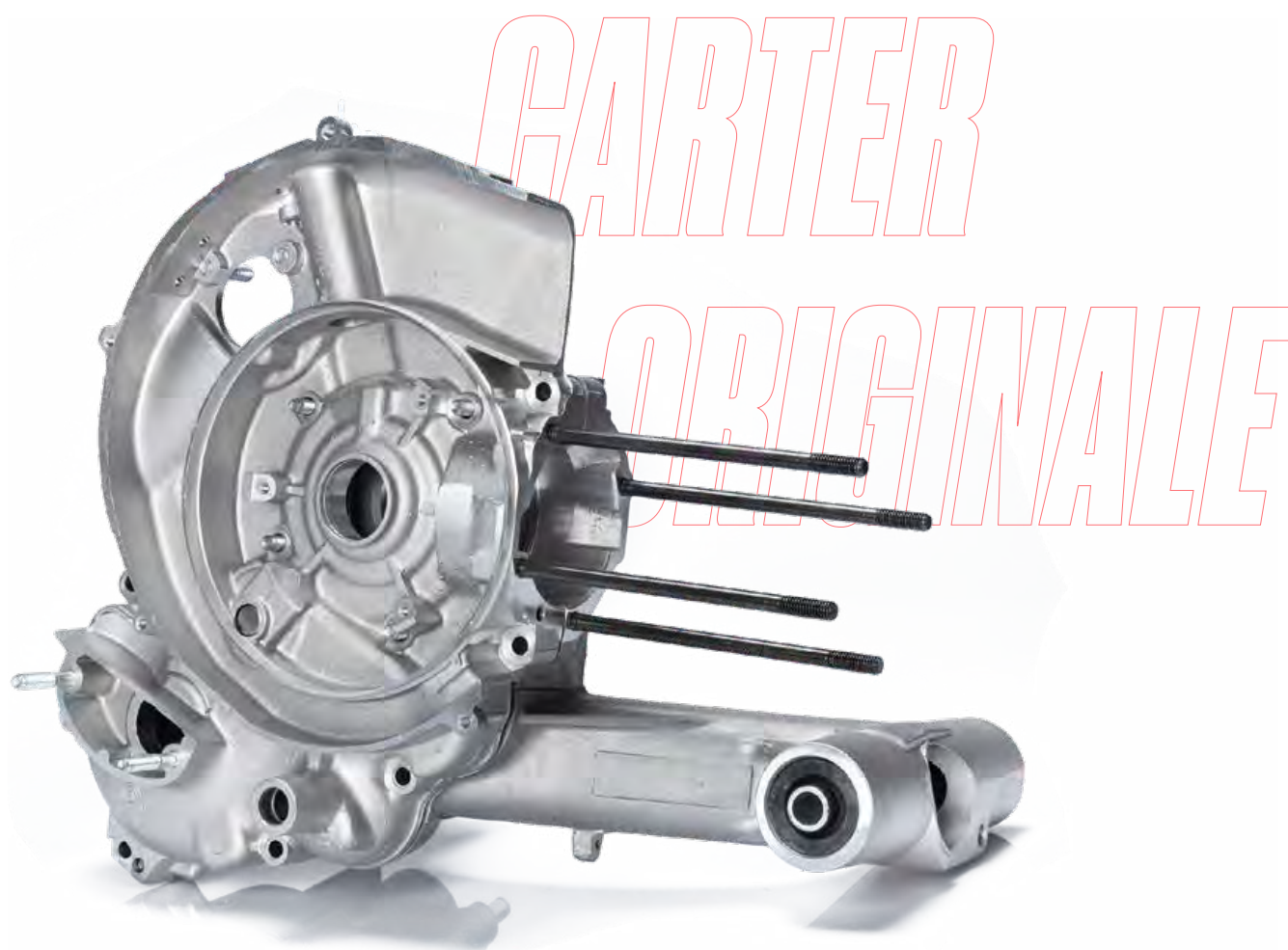
VESPA LARGE FRAME



CARTER

MOTOR

VESPA PX E 200



5714493

€ 1.210,00

VESPA PX E 200

Carter motore 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, 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 E 200 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 E 200 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 dritto e agli impianti di scarico, ora è disponibile anche questo carter motore completo originale Piaggio!

Carter Vespa PX E 200

V-ONE



Malossi ha deciso di dare un taglio al passato per realizzare un componente iconico per un veicolo altrettanto iconico come la Vespa PX! 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 di sbizzarrirsi e scegliere il percorso di modifica più adatto alle proprie esigenze:

Carter Vespa PX E 200

VR-ONE



VESPA LARGE FRAME

- 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**

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.



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 63 e 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!



Carter V-ONE - VR-ONE

Nessuna versione esclude l'avviamento elettrico originale, il cui azionatore è montabile nell'apposito piano ricavato nella voluta.

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.

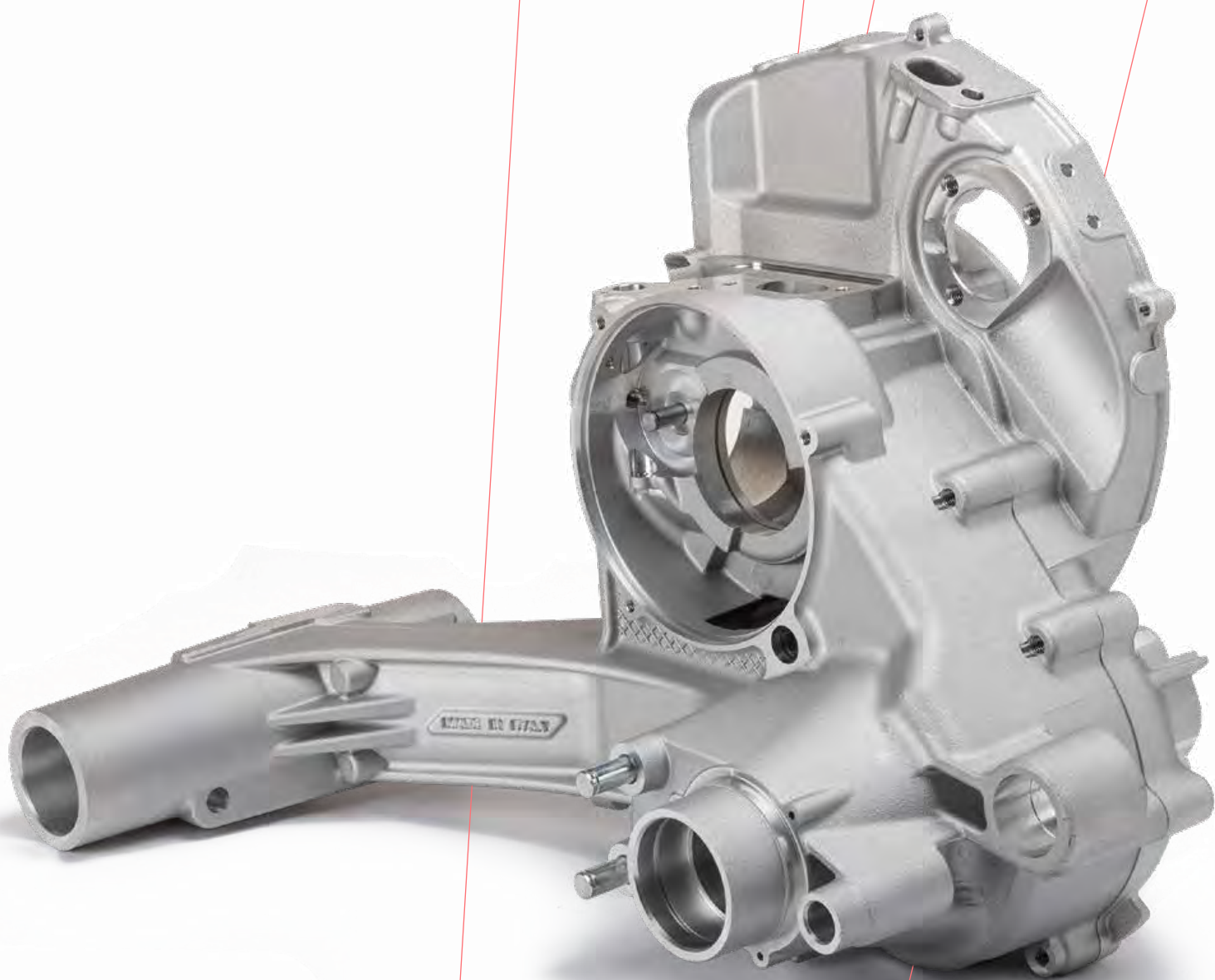
Il montaggio del carter sul veicolo non richiede l'acquisto di alcun componente aggiuntivo, infatti entrambe le versioni sono provviste sia di Silent Block anteriori nel braccio di collegamento alla scocca, che di antivibrante posteriore di collegamento all'ammortizzatore.



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.





5717245

V-One valvola rotante

€ 813,70

VESPA PX E 200

5718392

V-One valvola rotante

€ 790,00

VESPA PX 80
PX 125
PX 150
euro 0-1-2-3

Il **V-One** è stato pensato per chi desidera un carter perfettamente sostituibile all'originale, fornito con tutta la componentistica necessaria al montaggio, 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, che non richiede alcuna modifica aggiuntiva.

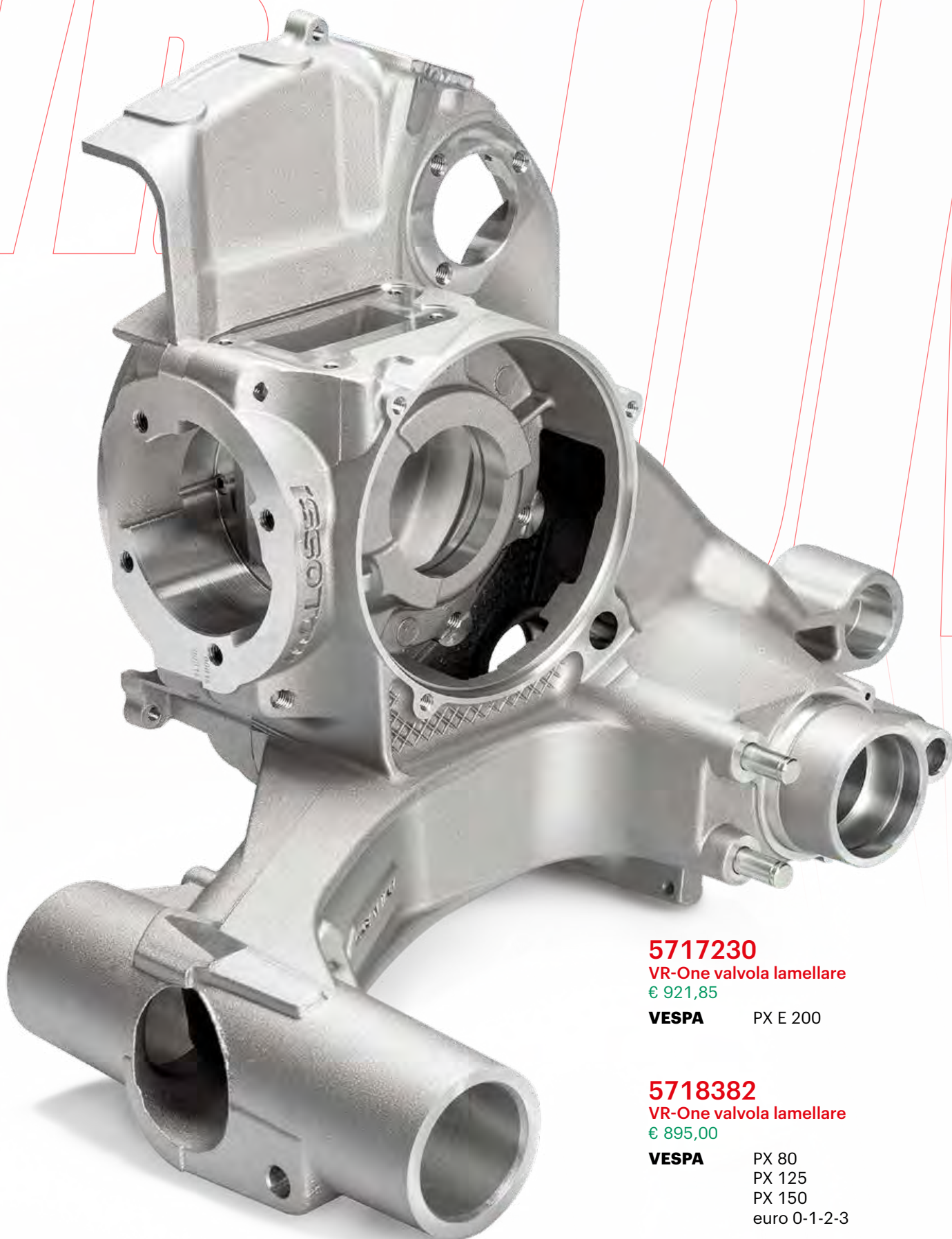
Le sedi di banco sono progettate per accettare i cuscinetti e i paraoli manovella originali (non forniti).

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. 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

	5717245	5718392
Gruppo termico alluminio CVF2	3118591 € 406,32 Ø 68,5 spinotto Ø 16	3118005 € 390,37 Ø 63 spinotto Ø 15
Albero motore con corsa 57 mm e valvola rotante	5316082 € 382,00 spinotto Ø 16 - biella 110	5317510 € 402,00 spinotto Ø 15 - biella 105
Carburatore originale Dell'Orto Si 24-24		



5717230

VR-One valvola lamellare

€ 921,85

VESPA

PX E 200

5718382

VR-One valvola lamellare

€ 895,00

VESPA

PX 80
PX 125
PX 150
euro 0-1-2-3

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.

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

CONSIGLI DI UTILIZZO

	5717230	5718382
Gruppo termico MHR corsa 60 - alluminio CVF2 - spinotto Ø 16	3118599 € 429,70 Ø 68,5	3117361 € 416,12 Ø 63
Albero motore con spinotto Ø 16 - biella 110 - corsa 60 mm e valvola lamellare	5316176 € 521,18	
Impianto alimentazione PHBH 30 BD per carter Malossi VR-one	1618262 € 236,89	1618262 € 236,89
Manicotto MHR per carburatori Ø 34 con imbocco Ø 39 per carter Malossi VR-one	1317660B € 35,00	

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.

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).



Ø 61

GRUPPI TERMICI IN GHISA

**3116252**

Ø 61 mm

€ 232,47

VESPA

PX 80

Continualmente affinati nel corso degli anni, i mitici gruppi termici in ghisa per Vespa sono 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!

Migliorando soprattutto la coppia ai bassi regimi, questo gruppo termico incrementa ulteriormente le prestazioni.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Cilindro

- Materiale: leghe di ghisa speciali auto-lubrificanti, anti-usura 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 anti-usura 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.



3116252

Diametro	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	10,8:1
N° segmenti	2
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	Centrale iw f 27



Ø 63

GRUPPO TERMICO IN GHISA

3117676

Ø 63 mm

€ 242,38

**LML
VESPA**

STAR 125 - 150

COSA 125 - 150

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



Alesaggio portato a 63 mm con cilindrata di 178cc e una fluidodinamica interna completamente rivista.

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.



3117676	
Diametro	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	10,5:1
N° segmenti	2
N° travasi	6
Testa	emisferica
Candela	Iw f 27

Il cilindro

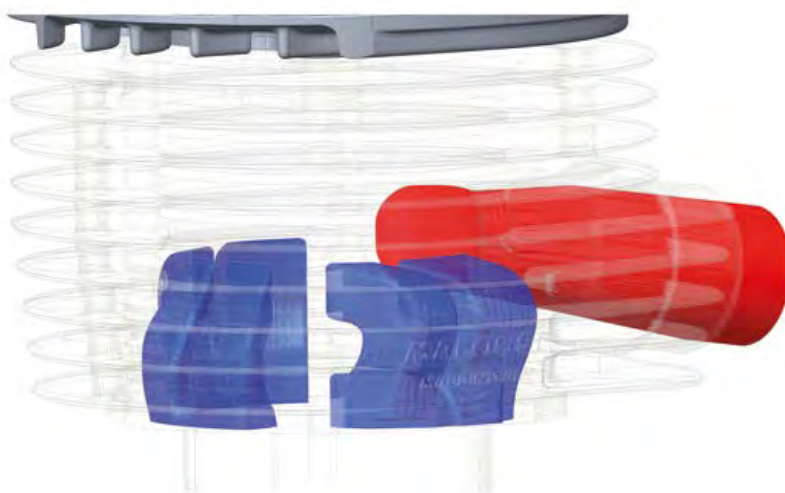
I travasi di aspirazione presentano un profilo studiato per orientare correttamente il flusso in entrata e ottenere un'elevata turbolenza, garantendo in tal modo un miglioramento dell'efficienza di combustione e un lavaggio ottimale. Queste migliorie consentono di aumentare il rendimento di combustione,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

Lo scarico

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.

I travasi

I travasi posteriori sono stati oggetto di un profondo studio che ha portato alla definizione di un profilo innovativo a doppia inclinazione 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.



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 bocche 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!



Ø 65

CILINDRO ALLUMINIO CVF2

31 5102

Ø 65 mm

€ 369,79

VESPA

T5 125



VESPA LARGE FRAME

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



Gruppo Termico Ø 63 in alluminio

VESPA NEVER DIES



Il risultato è un kit top di gamma per qualità costruttiva e avanzamento tecnologico.

3118005

Sport

€ 390,37

3117163

MHR

€ 416,12

3117361

MHR corsa 60

€ 416,12

**LML
VESPA**

STAR 125 - 150

COSA 125 - 150

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

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

È 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.



UTILIZZO TURISTICO-SPORTIVO

3118005

€ 390,37

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.

3118005

Diametro	Ø 63 mm
Utilizzo	Sport
Range di Potenza	18/25
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Vhst 28
Corsa	57
Rapporto di compressione	10,8:1
N° segmenti	2
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	lw 27

UTILIZZO SPORTIVO-RACING

3117163

€ 416,12

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.

3117163

Diametro	Ø 63 mm
Utilizzo	Sport / racing
Range di Potenza	21/28
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Phbh 30
Corsa	57
Rapporto di compressione	12,5:1
N° segmenti	1
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	lw 27

UTILIZZO RACING

3117361

€ 416,12

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.

3117361

Diametro	Ø 63 mm
Utilizzo	Sport / racing
Range di Potenza	22/30
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Phbh 30
Corsa	60
Rapporto di compressione	12,5:1
N° segmenti	1
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	lw 27



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

Gruppo Termico Ø 63 in alluminio

VESPA NEVER DIES



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 travaseria 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.

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.

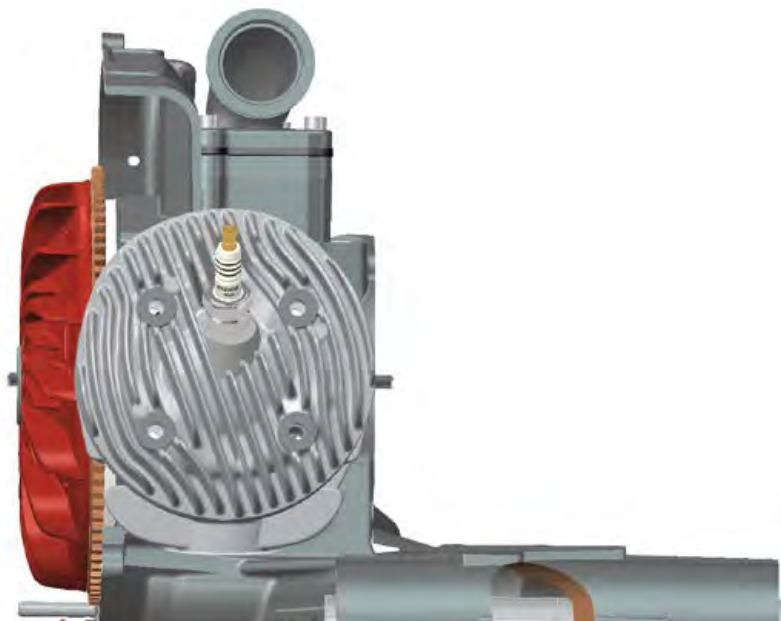
Il collegamento alla marmitta è permesso da un complessivo flangia-raccordo fissato al cilindro mediante 4 viti a testa cilindrica ed un Oring di tenuta al condotto di scarico inserito per evitare ogni trafilamento dal gruppo termico. Con questo sistema estremamente semplice nel montaggio è possibile 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.

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.



Gruppo Termico Ø 68,5 in alluminio

VESPA NEVER DIES



3118591

Sport

€ 406,32

VESPA

COSA 200
PX E 200

3118599

MHR corsa 60

€ 429,70

VESPA

COSA 200
PX E 200

Un ulteriore upgrade per l'intramontabile gruppo termico Ø68,5!

1983

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

In alluminio Nicasil, con pistone super leggero, fasce semi trapezoidali 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.

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.

2022

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 trafileamento dal gruppo termico. Con questo sistema estremamente semplice nel montaggio è possibile alloggiare tutti i tipi di marmitta presenti sul mercato con imbocco Ø44,5 con la massima resistenza evitando qualsiasi problema di svitamento o rotazione dovuto alle vibrazioni del veicolo.



UTILIZZO TURISTICO-SPORTIVO

3118591

€ 406,32

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 3218742**

Il cilindro versione SPORT **3118887** è abbinabile alla testa originale.

3118591

Diametro	Ø 68,5 mm
Utilizzo	Sport
Range di Potenza	16/23
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Si 24/24 phbh 30
Corsa	57
Rapporto di compressione	11,8:1
N° segmenti	2
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	Centrale iw 24

UTILIZZO RACING

3118599 *

€ 429,70

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.

3118599

Diametro	Ø 68,5 mm
Utilizzo	Sport / racing
Range di Potenza	24/32
Livello di elaborazione	easy
Carburatore consigliato	Phbh 30
Corsa	60
Rapporto di compressione	12,1:1
N° segmenti	1
N° travasi	7
Testa	emisferica
Candela	Centrale iw 27

* 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.



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

Impianti alimentazione PHBH 30 B

LAMELLARE AL CARTER

1615895

€ 331,50

VESPA

PX 80

PX 125 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

PX 150 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

T5 125

1615550

€ 351,38

VESPA

PX E 200



X360 Complessivo collettore per impianti alimentazione PHBH 30

2015896

€ 160,68

VESPA

PX 80

PX 125 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

PX 150 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

T5 125

2014913

€ 160,68

VESPA

PX E 200



Impianti alimentazione PHBH 30 B

DIRETTO AL CARTER

1610600

€ 256,57

VESPA

PX 80

PX 125 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

PX 150 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

1610701

€ 321,84

VESPA

PX E 200



VESPA LARGE FRAME

**Collettore Ø 28x36 inclinato
per impianti alimentazione PHBH - VHST**

02 2158B

€ 49,14

VESPA

PX 80

PX 125 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

PX 150 euro 0-1-2 (VLX2M)-3

PX E 200



POWER CLASSIC EXHAUST

Marmitta per Vespa PX 125 - 200

3217790

€ 128,75

VESPA PX E 200**3217791**

€ 128,75

LML STAR 125 - 150**VESPA** COSA 125 - 150

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



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.

Il massimo delle prestazioni e del piacere di guida per la vostra Vespa!

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.

VESPA LARGE FRAME



Marmitte

POWER EXHAUST



Power
exhaust
black
sound

BLACK SOUND



3218741

€ 189,01

LML

STAR 125

STAR 150

VESPA

COSA 125

COSA 150

PX 125 euro 0-1

PX 125 euro 2 (VLX2M)

PX 125 euro 3

PX 150 euro 0-1

PX 150 euro 2 (VLX2M)

PX 150 euro 3

3218742

€ 189,01

VESPA

PX E 200



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 grazie all'inserimento di una paratia interna. In particolare si è svincolato il silenziatore dalla marmitta, potenziando così la sua resistenza alle vibrazioni. L'aver aumentato sia il diametro che la lunghezza del silenziatore ha reso l'impianto di scarico più silenzioso, abbattendo ulteriormente la rumorosità, pur mantenendo un sound unico.

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.

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 siliconica resistente alle alte temperature.
- Silenziatore con fusto esterno in alluminio anodizzato, smontabile e rigenerabile, Nitro blue, con logo inciso laser.
- 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.

VESPA RACING MHR

Marmitta

3218060

€ 440,00

VESPA PX E 200

3217664

€ 440,00

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


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.



Classico e all'avanguardia

INGRANAGGI PRIMARI HTQ

67 3730

Z 23 / 64

€ 140,00

VESPA

COSA 125 - 150

PX 80

PX 125 150 euro 0-1

67 3888

Z 23 / 64

€ 135,00

VESPA

COSA 200

PX E 200 <-- 1997

T5 125

67 5235

Z 24 / 63

€ 140,00

VESPA

COSA 125 - 150 - 200

PX E 200 <-- 1997



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.

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



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

6716720

Z 24 / 63
€ 185,40

6716721

Z 23 / 64
€ 185,40

VESPA

COSA 2 125 - 150 - 200
PX 125 euro 2 (VLX2M)
PX 125 euro 3
PX 150 euro 2 (VLX2M)
PX 150 euro 3
PX E 200

POWER UP CLUTCH SYSTEM

5217808

€ 140,00

**Frizione completa Ø 98,5
VESPA** PX 125 euro 0-1

5217783

€ 144,20

**Frizione completa Ø 109,5
VESPA** PX E 200



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 E 200** 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 **POWER UP CLUTCH SYSTEM** Malossi hanno le seguenti caratteristiche:

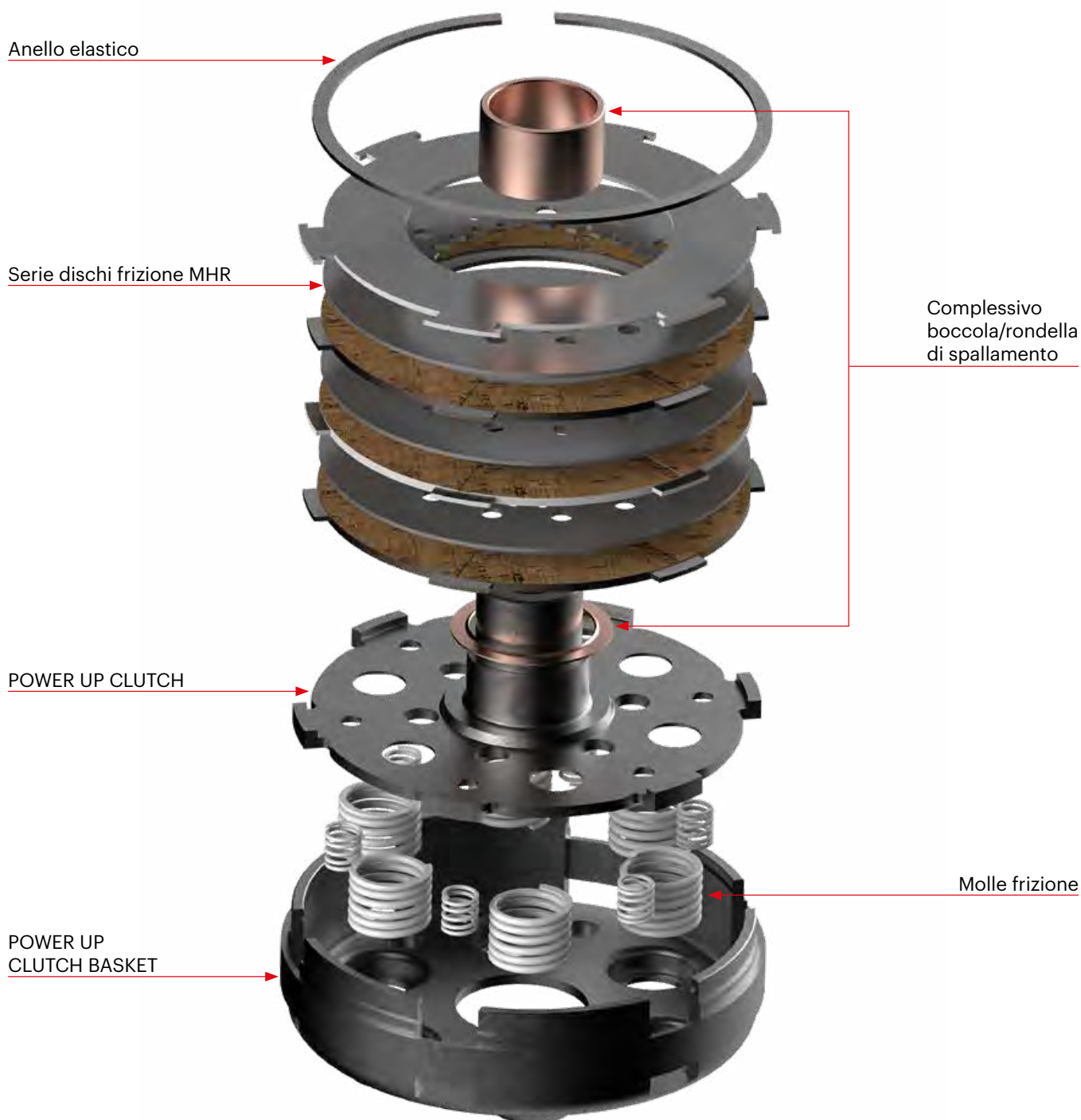
- Campana frizione **POWER UP CLUTCH BASKET** in acciaio ad elevata resistenza con trattamento superficiale di indurimento per incrementarne la resistenza all'usura e, conseguentemente, la durata.
- Anello di rinforzo saldato con tecnica TIG sul diametro esterno

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 E 200**, e hanno in dotazione un set di molle ausiliarie, sempre 6 per il **PX 125** e 7 per il **PX E 200**, 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.

POWER UP CLUTCH SYSTEM	Anello elastico	Serie dischi frizione	POWER UP CLUTCH	Molle frizione	POWER UP CLUTCH BASKET	Boccola e anello
5217808 € 140,00 Frizione completa Ø 98,5	3617819B € 5,50	5216510 € 28,00	5218475 € 55,00	2918474 € 14,00	7717760B € 60,00	2018478 € 8,14
5217783 € 144,20 Frizione completa Ø 109,5	3617789B € 5,50	5216514 € 28,00	5218476 € 55,00	2918474 € 14,00	7717765B € 60,00	2018478 € 8,14



Power up clutch basket

per frizione originale e POWER UP CLUTCH SYSTEM Malossi

7717760B

€ 60,00

VESPA PX 125 euro 0-1

7717765B

€ 60,00

VESPA PX E 200

CARATTERISTICHE TECNICHE

- 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.



Power up clutch

per campana frizione originale e POWER UP CLUTCH SYSTEM Malossi

5218475

€ 55,00

VESPA PX 125 euro 0-1

5218476

€ 55,00

VESPA PX E 200



CARATTERISTICHE TECNICHE

Piastra base frizione:

- Acciaio bonificato, elevata tenacità, ottimale per componenti con sollecitazioni altamente dinamiche con resistenza alla trazione di 1000 MPa.
- Indurito superficiale (LCN) a 300HB, profondità 10-25 µm.

- Sede molle principali a molla lavorati con offset rispetto alla campana frizione per assicurare una coppia intrinseca, eliminando qualsiasi gioco.
- Sede molle ausiliari lavorati allineati con la campana frizione.

- Tolleranze strette tra le linguette del disco spinge molla e della campana frizione eliminando rumorosità della frizione e aumentando la durabilità.
- Induzione superficiale del tratto di accoppiamento della boccola in bronzo. Indurito ad una profondità di 1,5 mm, 60HRC, migliorando la durabilità.

Molle frizione

per campana frizione originale e POWER UP CLUTCH SYSTEM Malossi

29 4029

€ 6,00

Per campane frizione a **6 molle**

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Serie molle ad alto coefficiente di elasticità e carico rinforzato.

29 4586

€ 6,00

Per campane frizione a **7 molle**

VESPA

COSA 125- 150

PX 80

PX 125-150 euro 0-1



Anello elastico

per campana frizione originale e POWER UP CLUTCH SYSTEM Malossi

3617819B

€ 5,50

VESPA

PX 125 euro 0-1

3617789B

€ 5,50

VESPA

PX E 200

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Acciaio bonificato ad elevata tenacità



Complessivo boccola / rondella di spallamento

per campana frizione originale e POWER UP CLUTCH SYSTEM Malossi

2018478

€ 8,14

VESPA

PX 125 euro 0-1

PX E 200

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Boccola in bronzo sinterizzato B50
- Rondella in bronzo
- Disco spingi molla



Serie dischi frizione MHR

per campana frizione originale e POWER UP CLUTCH SYSTEM Malossi

5216510

€ 28,00

VESPA

PX 125 euro 0-1

PX 150 euro 0-1

PX 80

5216514

€ 28,00

VESPA

COSA 125

COSA 150

COSA 200

PX E 200 <- 1997

T5 125

CARATTERISTICHE TECNICHE

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.





MALOSSİ

URBAN
JUNGLE

Vespa

Alberi motore Malossi per Vespa

FORZA E RESISTENZA

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 chiave 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.



Nell'immagine una fase di controllo strumentazione di misura tridimensionale simultanea che permette il rilevamento delle quote di elementi geometrici di dimensione ridotta con la massima risoluzione.

Tutti gli alberi motore, Malossi, vengono sottoposti a controlli dimensionali e geometrici al fine di garantire gli alti standard qualitativi.

Alberi motore per carter a

VALVOLA ROTANTE



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

5316594

€ 391,40

Albero motore con spinotto Ø 15
biella 97 (corsa 51 mm)
con valvola rotante e cono Ø 19

5316595

€ 391,40

VESPA

ET3 Primavera 125
ETS 125
PK 125
PK FL 125
PK XL 125
Primavera 125

Albero motore con spinotto Ø 15
biella 105 (corsa 57 mm)
e valvola rotante

5317510

€ 402,00

VESPA

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

Albero motore con spinotto Ø 16
biella 110 (corsa 57 mm)
e valvola rotante

5316082

€ 382,00

VESPA

PX E 200

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.

Alberi motore per carter a

VALVOLA LAMELLARE

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

5316176

€ 521,18

VESPACOSA 200
PX E 200

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

5316528

€ 375,95

VESPA

ET3 Primavera 125*
ETS 125
PK 125
PK FL 125
PK XL 125
Primavera 125

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

5316517 ⚠

€ 375,95

VESPA

ET3 Primavera 125*
ETS 125
PK 125
PK FL 125
PK XL 125
Primavera 125*



Kit spessore base cilindro 8 mm

0717472

€ 52,80



Kit cuscinetto a sfere Ø 25x47x14 /
Paraolio Ø 22x32x6

6617380

€ 62,70



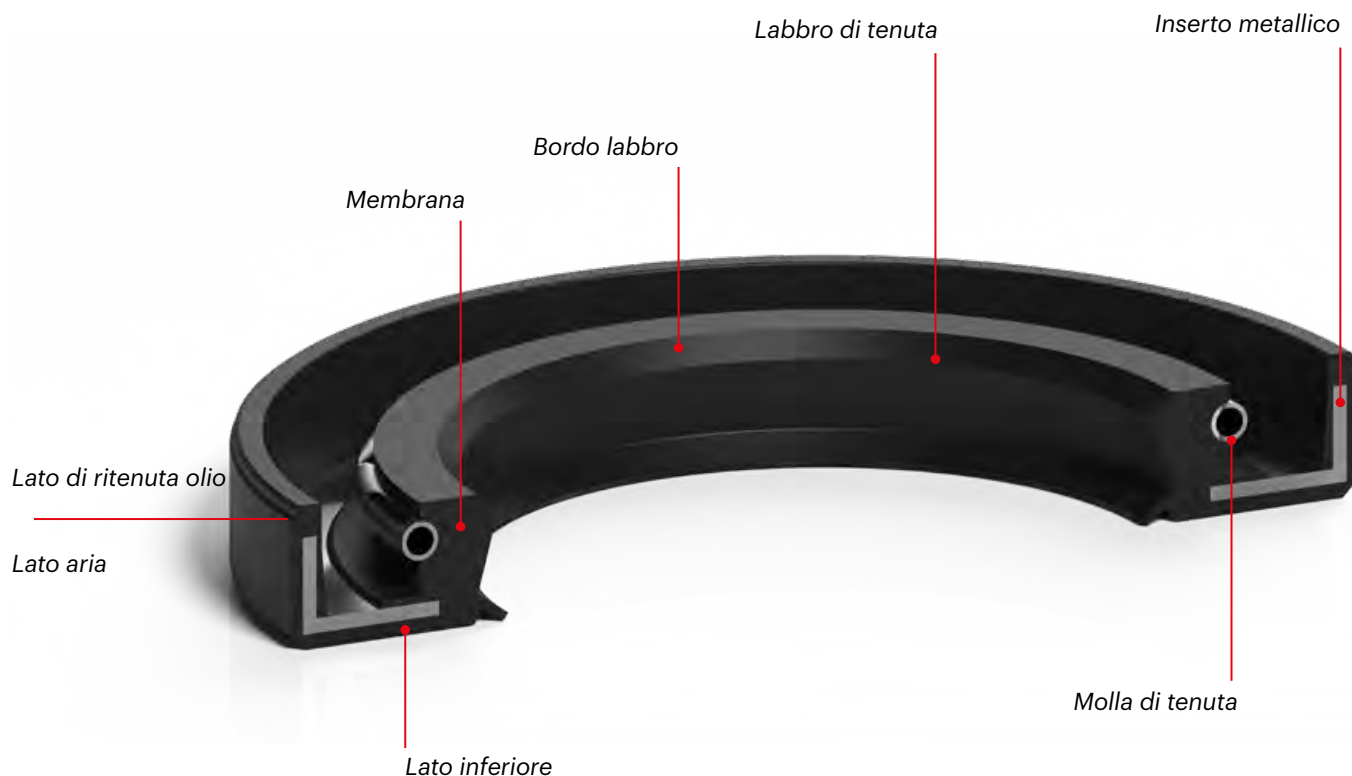
⚠ È NECESSARIO il kit spessore base cilindro 8 mm da acquistare separatamente (art. 0717472).

*** Attenzione:**

Per montare gli alberi motore
5316517 - 5316528 su Vespa ET3 Primavera è necessario il kit
6617380 (da acquistare separatamente).

L'immagine si riferisce all'art. 5316528

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.

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

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

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 miscola speciale di elastomero fluorurato denominata FKM, tra le più pregiate presenti sul mercato, caratterizzata da

una qualità di produzione in linea con gli elevatissimi standard Malossi.

ottime proprietà fisiche in un ampio range di temperature ($-15^{\circ}\text{C} \div +210^{\circ}\text{C}$), 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 REVISIONI 6617310 € 23,50 		SERIE PARAOLI per REVISIONI 6618069 € 23,50 		SERIE PARAOLI per albero mc 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 	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	6617347B	€ 8,90	---	---	6617347B	€ 8,90
Albero motore (lato frizione)	Ø 22,7x47x7	6617346B	€ 9,90	---	---	6617346B	€ 9,90
ETS - PK XL 125 	mm	SERIE PARAOLI per REVISIONE 6618193 € 15,50 				SERIE PARAOLI per albero motore 6618072 € 13,00 	
asse ruota	Ø 27x37x7	6617438B	€ 9,90	---	---	---	---
Albero motore (lato trasmissione)	Ø 24x35x6	6616198B	€ 8,90	---	---	6616198B	€ 8,90
Albero motore (lato frizione)	Ø 22,7x47x7	6617346B	€ 9,90	---	---	6617346B	€ 9,90

CUSCINETTI ALBERO MOTORE

Dimensioni		Tipo	Ø Sfera	Gioco	Gabbia	
PK 50 - PK HP 50 - PK XL 50 / Special 50 - PIAGGIO APE 50						
1 CUSCINETTO LATO volano	20x47x14		SFERE	9,525	C3H	POLIAM. 6611566B € 10,92
1 CUSCINETTO LATO frizione	17x47x14		SFERE	9,525	C3	POLIAM. 6614423B € 21,51
SERIE CUSCINETTI						6615669 € 27,48
ET3 Primavera / Primavera / PK 125 (1a serie)						
1 CUSCINETTO LATO volano	20x47x14		RULLI	7,5	C3	POLIAM. 6615711B € 47,38
1 CUSCINETTO LATO frizione	17x47x14		SFERE	9,525	C3	POLIAM. 6614423B € 21,51
SERIE CUSCINETTI						6615712 € 62,70
Special 50 / ET 3 Primavera / Primavera 125						
1 CUSCINETTO LATO volano	25x47x14		SFERE	6,75	C3	POLIAM. 6616307B € 59,28
ETS / PK XL . 125						
1 CUSCINETTO LATO volano	25x38x15		RULLI	-	STD	POLIAM. 6615445B € 23,09
1 CUSCINETTO LATO frizione	17x47x14		SFERE	9,525	C3	POLIAM. 6614423B € 21,51
SERIE CUSCINETTI						6615670 € 39,00
COSA 125 > 200 / PX 80 > 200 - LML Star 125-150						
1 CUSCINETTO LATO volano	25x38x15		RULLI	-	STD	POLIAM. 6615445B € 23,09
1 CUSCINETTO LATO frizione	25x62x12		SFERE	10,319	C4	ACCIAIO 6615463B € 37,10
SERIE CUSCINETTI	SPORT					6615466 € 56,00
1 CUSCINETTO LATO volano	25x38x15		RULLI	-	STD	POLIAM. 6615445B € 23,09
1 CUSCINETTO LATO frizione	25x62x12	W	SFERE	10,319	C4	ACCIAIO 6615384B € 44,00
SERIE CUSCINETTI	MHR					6615467 € 66,08

W = Anello interno carbonitrurato e sfere maggiorate.

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

Cuscinetti albero motore

	Dimensioni		Tipo	Ø Sfera	Gioco	Gabbia	
T5 125							
1 CUSCINETTO LATO volano	25x52x15		RULLI	9	C3	POLIAM.	6615990B € 34,32
1 CUSCINETTO LATO frizione	25x62x12		SFERE	10,319	C4	ACCIAIO	6615463B € 37,10
1 CUSCINETTO LATO volano	25x52x15		RULLI	9	C3	POLIAM.	6615990B € 34,32
1 CUSCINETTO LATO frizione	25x62x12	W	SFERE	10,319	C4	ACCIAIO	6615384B € 44,00



CUSCINETTI ALBERO CAMBIO

	Dimensioni		Tipo	Ø Sfera	Gioco	Gabbia	
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 € 13,97
1 CUSCINETTO uscita cambio	10x30x9		SFERE	4,762	STD	POLIAM.	6615713B € 8,50
1 GUSCIO A RULLINI LATO volano	16x22x12		RULLI	3	STD	ACCIAIO	6615717B € 11,00



W = Anello interno carbonitrurato e sfere maggiorate.

FILTRI

ARIA



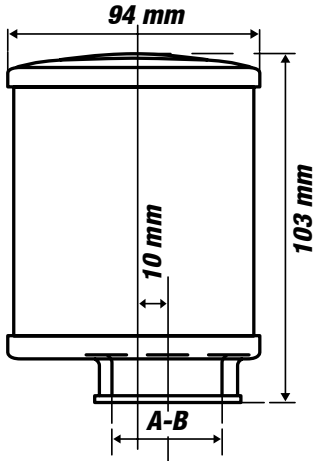
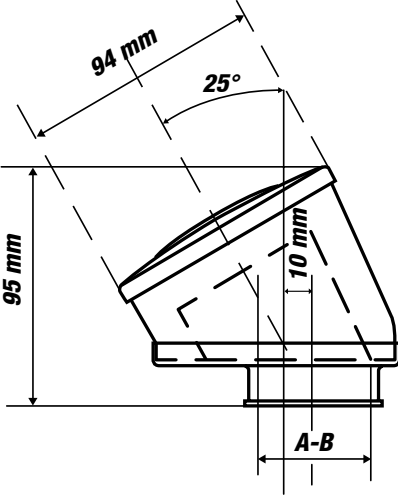
FILTRI ARIA

E3	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: decentrato-fascetta
04 2944 € 12,25 VESPA 50 Special 	-	Dell'Orto: • SHB 19/19 - 20/20	A scatto
04 3073 € 15,75 VESPA 50 Special 	-	Dell'Orto: • SBH 16/10 - 16/16	Prigionieri interasse Ø 40 mm
E4	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: decentrato-fascetta
04 2703 € 12,08 	-	Dell'Orto: • SHB 19/19	Prigionieri interasse Ø 52 mm



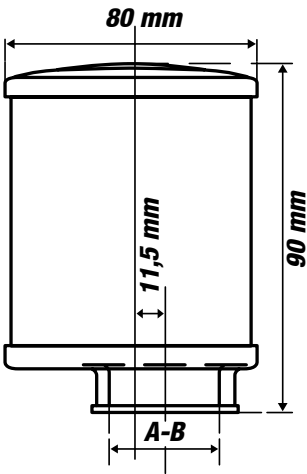
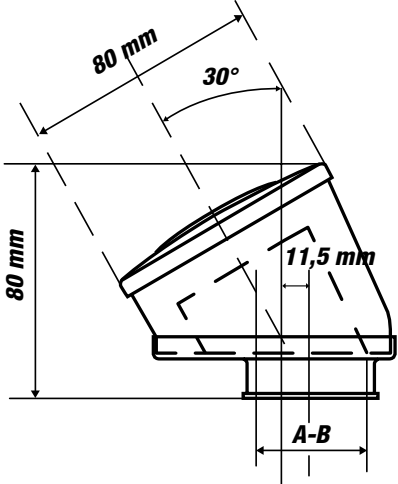
FILTRI ARIA

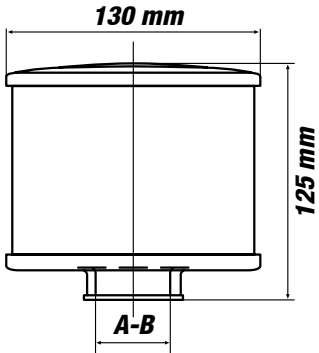
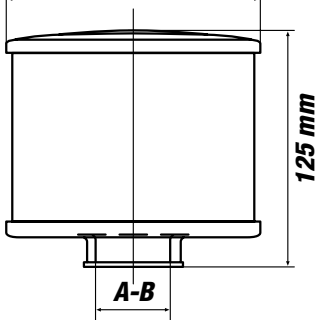
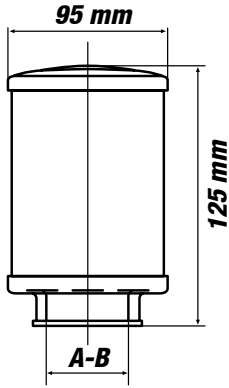
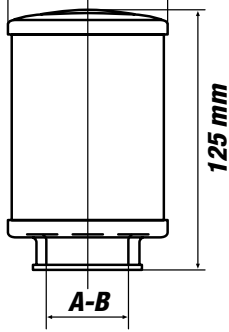
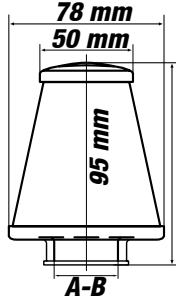
Filtri aria **E14** con elemento filtrante in poliuretano espanso autoestinguente applicabile ai carburatori Dell'Orto.

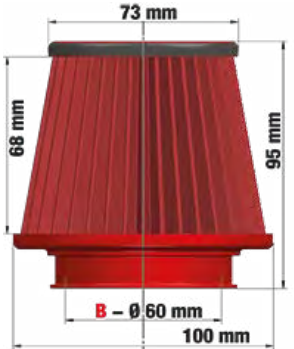
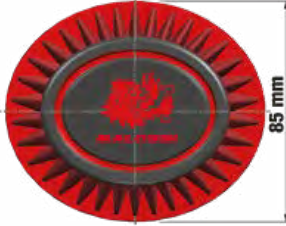
E13	FILTRI DRITTI	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: decentrato-fascetta
04 9802 € 33,40		60	Dell'Orto: • PHBG 15-21 filettati • PHBL 20-26 filettati • Con raccordi Dell'Orto B10323-B09814 forniti nel kit	
0411729 € 38,00		32 / 38	Dell'Orto: • PHVA 17,5 • PHBN tutti i modelli • PHBG15-21 filettati e non • PHBL 20-26 filettati e non • PHVB 22	
0413528 € 39,14		42 / 50 / 60	• Dell'Orto PHBH • Carburatori Mikuni, Keihin e applicazioni varie	
E13	FILTRI INCLINATI 25°	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: decentrato-fascetta
0411505 € 36,07		60	Dell'Orto: • PHBG 15-21 filettati • PHBL 20-26 filettati • Con raccordi Dell'Orto B10323-B09814 forniti nel kit	
0411730 € 38,00		32 / 38	Dell'Orto: • PHVA 17,5 • PHBN tutti i modelli • PHBG15-21 filettati e non • PHBL 20-26 filettati e non • PHVB 22	
0413527 € 39,14		42 / 50 / 60	• Dell'Orto PHBH • Carburatori Mikuni, Keihin e applicazioni varie	

FILTRI ARIA

La grande novità di questi nuovi Red Filter è l'assenza di struttura rigida che li rende adattabili ad ogni esigenza di montaggio. Filtri aria **E15** - **E16** con elemento filtrante in poliuretano espanso autoestinguente applicabile ai carburatori Dellorto, Mikuni, Keihin e applicazioni varie.

E14	FILTRI DRITTI	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: decentrato-fascetta
0411450 € 29,32		32	PHBG Ø19 PHBD Ø14	
0411451 € 29,32		35,5	PHVA Ø12÷17,5 PHBN Ø17,5	
0411452 € 29,32		38	PHBL Ø22	
E14	FILTRI INCLINATI 30°	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: decentrato-fascetta
0411459 € 29,32		32	PHBG Ø19 PHBD Ø14	
0411460 € 29,32		35,5	PHVA Ø12÷17,5 PHBN Ø17,5	
0411461 € 29,32		38	PHBL Ø22	

E15	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: centrato-fascetta
0413434 € 40,51 	42 / 50 / 60	- Dell'Orto PHBH - Carburatori Mikuni, Keihin e applicazioni varie	 
0413258 € 35,91 	60	Dell'Orto: - PHBG 15-21 filettati - PHBL 20-26 filettati - con raccordi Dell'Orto B10323 - B09814 forniti nel kit	
E16	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: decentrato-fascetta
0413435 € 39,57 	42 / 50 / 60	- Dell'Orto PHBH - Carburatori Mikuni, Keihin e applicazioni varie	
0413260 € 38,13 	60	Dell'Orto: - PHBG 15-21 filettati - PHBL 20-26 filettati - con raccordi Dell'Orto B10323 - B09814 forniti nel kit	
E17	Ø Imbocco A-B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: centrato-fascetta
0413537 € 26,33 	32	Dell'Orto: - PHVA 17,5 - PHBN tutti i modelli - PHBG 15-21 filettati e non - PHBL 20-26 filettati e non	

E18	Ø Imbocco B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: centrato-fascetta
0417255 € 52,00 	60	Dell'Orto: • PHBG 15-21 filettati • PHBL 20-26 filettati • con raccordi Dell'Orto B10323-B09814 forniti nel kit	
0417233 € 57,20 	42 / 50 / 60	• Dell'Orto PHBH • Carburatori Mikuni, Keihin e applicazioni varie	
E18	Ø Imbocco B mm	Carburatore	Tipo di fissaggio: centrato-fascetta
0417254 € 52,00 	60	Dell'Orto: • PHBG 15-21 filettati • PHBL 20-26 filettati • con raccordi Dell'Orto B10323-B09814 forniti nel kit	
0417232 € 55,00 	42 / 50 / 60	• Dell'Orto PHBH • Carburatori Mikuni, Keihin e applicazioni varie	

SERIE DISCHI FRIZIONE

UTILIZZO TURISTICO-SPORTIVO

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.

UTILIZZO SPORTIVO-RACING

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.

UTILIZZO RACING

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		Nr. MOLLE	SPORT		MHR		MHR TEAM	
PIAGGIO	APE 50 <-1989	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	APE FL 50 1989->1990	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	APE FL 50 1989->1990	6	5216523	€ 23,17	5216524	€ 29,87	5216525	€ 60,77
	APE FL2 50 1990->1995	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	APE FL2 50 1990->1995	6	5216523	€ 23,17	5216524	€ 29,87	5216525	€ 60,77
	APE FL3 50 1996->1999	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	APE FL3 50 1996->1999	6	5216523	€ 23,17	5216524	€ 29,87	5216525	€ 60,77
VESPA	COSA 125 - 150	7	5216511	€ 25,19	5216514	€ 28,00	---	---
	COSA 2 125 - 150	8	5216515	€ 29,98	5216516	€ 62,92	---	---
	COSA 200	7	5216511	€ 25,19	5216514	€ 28,00	---	---
	COSA 2 200	8	5216515	€ 29,98	5216516	€ 62,92	---	---
	ET3 Primavera 125	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	ETS 125	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	PK 50	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	PK 125	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	PK FL 50	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	PK FL 50	6	5216523	€ 23,17	5216524	€ 29,87	5216525	€ 60,77
	PK FL 125	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	PK FL 125	6	5216523	€ 23,17	5216524	€ 29,87	5216525	€ 60,77
	PK HP FL 50	6	5216523	€ 23,17	5216524	€ 29,87	5216525	€ 60,77
	PK XL 50	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	PK XL 125	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	Primavera 125	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	PX 80	6	5216505	€ 23,62	5216510	€ 28,00	---	---
	PX 125 - 150 euro 0-1	6	5216505	€ 23,62	5216510	€ 28,00	---	---
	PX 125 - 150 euro 2 -3	8	5216515	€ 29,98	5216516	€ 62,92	---	---
	PX E 200 <-1997	7	5216511	€ 25,19	5216514	€ 28,00	---	---
	PX E 200 1998->	8	5216515	€ 29,98	5216516	€ 62,92	---	---
	SPECIAL 50	1	5216520	€ 22,05	5216521	€ 28,08	5216522	€ 41,58
	T5 125	7	5216511	€ 25,19	5216514	€ 28,00	---	---

Campana frizione Ø 109,5

POWER-UP CLUTCH BASKET

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

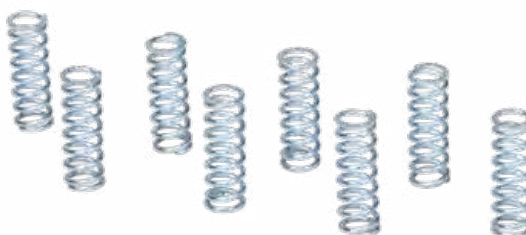
COSA 2 125 - 150 - 200
PX 125 euro 2 (VLX2M)- 3
PX 150 euro 2 (VLX2M)- 3
PX E 200 1998 -->

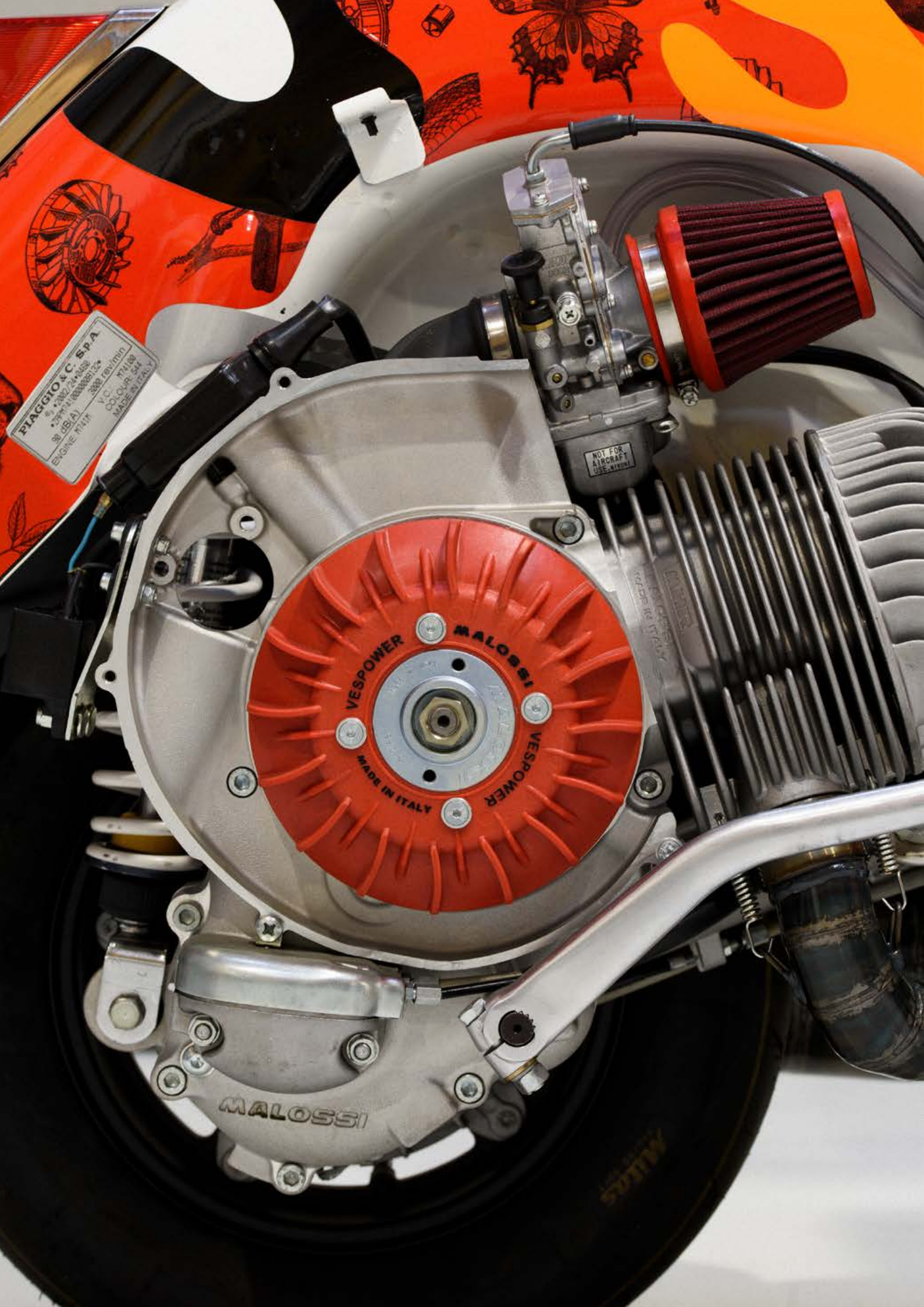


**8 molle frizione Malossi
anche per frizione originale**

2913482

€ 13,40





PIAGGIO & C. S.p.A.
V.C. 125 cc 14.500 rev/min
38.057A) 38.057B) 38.057C)
ENGINE 1717
V.C. 1717 cc
COLOUR: SILV
MADE IN ITALY

NOT FOR
AIRCRAFT
USE (1700)

MALOSSI

Accensioni per avviamento elettrico

VESPOWER



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 € 457,01	PX 125 - 150 euro 0-1-2-3 PX E 200	20	1,2	---	SOLO per veicoli con avviamento elettrico

La gamma di accensioni che infiamma

VESPOWER

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 € 333,67 *	COSA 125 - 150 - 200 PX 125 - 150 euro 0-1-2-3 - PX E 200	20	1,2	28	
5516951 € 333,67	ET3 Primavera 125 - Primavera 125	19	1,2	28	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5516955 € 343,68	ET3 Primavera 125 - Primavera 125	20	1,2	28	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5516952 € 333,67	Special 50	19	1,2	28	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5518177 € 369,19	GL 150 euro 0 1962->1965	17	1,8 **	54 **	È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali
5518372 € 348,00	ETS 125 - PK XL 50 - 125 PK HP FL 50 - PK 50 - 125 PK FL 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.

L'immagine si riferisce all'art. 5516951

VESPOWER MHR

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/cm²	Note
5516956 € 333,67 *	COSA 125 - 150 - 200 PX 125 - 150 euro 0-1-2-3 PX E 200	20	0,9	17	Accensione con volano di inerzia ulteriormente alleggerito, privo di predisposizione esterna di masse aggiuntive.
5516958 € 333,67	ET3 Primavera 125 - Primavera 125	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**) 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/cm²
1715715 € 69,43	Per TUTTE le VESPower TRANNE l'art. 5516956	Ø 144x105x18	824	34
1715716 € 69,43	Per TUTTE le VESPower TRANNE l'art. 5516956	Ø 134x105x18	420	19



ESTRATTORE per VOLANO accensione VESPower
6016156B
 € 17,28

L'immagine si riferisce all'art. 5516956

Ceppi freno

BRAKE

POWER

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 notevoli 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 anti-rumorosità, 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

€ 17,60

VESPA

PK HP 50

PK HL 50

PK XL 125

PX 125 euro 0-1

PX 125 euro 2 (VLX2M)-3

PX 150 euro 0-1

PX 150 euro 2 (VLX2M)-3

PX E 200

Anteriori - Posteriori 1992 -->

Posteriori 1986 -->

Anteriori - Posteriori 1986 -->

Anteriori - Posteriori 1978 -->

Posteriori 1998 -->

Anteriori - Posteriori 1978 -->

Posteriori 1998 -->

Anteriori - Posteriori 1978 -->





6217603

€ 17,60

PIAGGIO	APE 50	Anteriori 1980-> 2005
	APE FL - FL2 - FL3 50	Anteriori
VESPA	PK XL 50	Anteriori 1986 -->
	Special 50	Anteriori
	ET3 Primavera 125	Anteriori
	Primavera 125	Anteriori



6217604

€ 15,99

Posteriori

VESPA	Special 50	
	ET3 Primavera 125	
	Primavera 125	





AMMORTIZZATORI

Ammortizzatore RS3

Anteriore
4614616
 € 181,05



Ammortizzatore RS24

Anteriore
4614615
 € 178,50



Ammortizzatore RS24

Posteriore
4615218
 € 254,00



VESPA

		RS3		RS24		RS24	
Applicazioni ammortizzatori		Anteriore	Interasse mm	Anteriore	Interasse mm	Posteriore	Interasse mm
LML	STAR DELUXE 125 - 150	---	---	4614615	257	---	---
VESPA	ET3 Primavera 125	4614616	195	---	---	4615218	343
	PRIMAVERA 125	4614616	195	---	---	4615218	343
	PX 80	---	---	4614615	257	4615218	343
	PX 125 - 150 euro 0-1	---	---	4614615	257	4615218	343
	PX 125 - 150 euro 2-3	---	---	4614615	257	4615218	343
	PX E 200	---	---	4614615	257	4615218	343
	Special 50	4614616	195	---	---	4615218	343

RS³

Ammortizzatori oleopneumatici sport. Ogni ammortizzatore è stato progettato per uno specifico scooter o ciclomotore, sia dimensionalmente sia come suo funzionamento.

Le particolarità che distinguono questo ammortizzatore sono:

- l'ottima funzionalità
- grande durata nel tempo grazie all'elevata qualità dei materiali adottati
- bassissimo coefficiente d'attrito

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Ammortizzatore oleopneumatico.
- Pattino di guida del pistone del tipo LUBRIFLON-PTFE B70 (compound modificato caricato bronzo).
- Scorrimento su bussola di GUIDA DU (composito ottenuto per sinterizzazione di uno strato di bronzo sferoidale su di una bandella in acciaio dolce opportunamente processata e con successiva impregnazione e riporto di una miscela di PTFE+PB).
- Anello raschiatore in resina Poliestere SEALTHANE grado 9345.
- Regolazione micrometrica del pre-carico molla tramite ghiera.
- Olio speciale a bassa viscosità e praticamente insensibile alle variazioni di temperatura (SAE 5).
- Asta ammortizzatore Ø 12 mm in acciaio C43 bonificato.
- Pistone in acciaio e bronzo sinterizzato.
- Nuovo sistema lamellare in acciaio svedese.

RS²⁴

Ammortizzatore oleopneumatico rigenerabile con pistone bilamellare e compensazione a diaframma.

- Pattino di guida del pistone del tipo LUBRIFLON-PTFE B70 (compound modificato caricato bronzo).
- Scorrimento su bussola di GUIDA DU (composito ottenuto per sinterizzazione di uno strato di bronzo sferoidale su di una bandella in acciaio dolce opportunamente processata e con successiva impregnazione e riporto di una miscela di PTFE+PB).
- Anello raschiatore in resina Poliestere SEALTHANE grado 9345.

- Regolazione micrometrica del pre-carico molla tramite ghiera.
- Olio speciale a bassa viscosità e praticamente insensibile alle variazioni di temperatura (SAE 5).
- Pistone Ø 36 mm a due pacchi lamellari indipendenti: uno in estensione e uno in compressione.
- Sistema lamellare in acciaio armonico con configurazione a balestra.
- Asta ammortizzatore Ø 14 mm in acciaio 38 NiCrMo4 UNI 7845 – bonificato con deposito di cromo duro a spessore 25-30 micron (durezza superficiale dell'albero non ancora trattato HRC 55/60).
- Nuovo sistema lamellare in acciaio armonico che permette una taratura precisissima.
- Regolazione delle frenature idrauliche in estensione preselezionabile su 24 posizioni.



CUPOLINI



EASY

4515120

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

Fumé chiaro

€ 74,20

LML

VESPA

STAR 125 - 150

PX 80

PX 125 - 150 euro 0-1

PX 125 - 150 euro 2 (VLX2M)-3

PX E 200





4515122

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

Neutro

€ 65,00

LML

VESPA

STAR 125 - 150

PX 80

PX 125 - 150 euro 0-1

PX 125 - 150 euro 2 (VLX2M)-3

PX E 200



Rapid Sense System RPM

TEMP HOUR METER



TEMP HOUR METER



5817540B

€ 89,04

Per tutti i veicoli

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 **HOURL** 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

La strumentazione è resistente a qualche goccia d'acqua, ma non è impermeabile (si sconsiglia pertanto di porla sotto getto d'acqua diretto).

BATTERIE MALOSS

MB9-B GEL

4418917

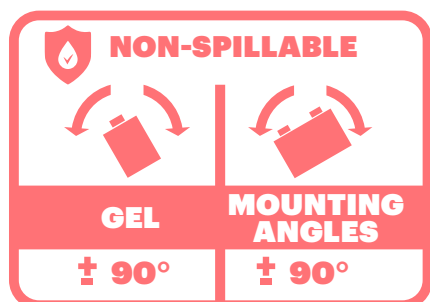
€ 36,04

VESPA

PK FL 125
PX 125 euro 0-1
PX 125 euro 2 (VLX2M)
PX 125 euro 3
PX 150 euro 0-1
PX 150 euro 2 (VLX2M)
PX 150 euro 3
PX E 200

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Pronta all'uso, non necessita di manutenzione
- Attivato in fabbrica (VRLA)
- A tenuta stagna
- Montaggio multi-posizione
- Solfatazione della piastra ridotta al minimo
- Adatto a climi freddi
- Nessun contatto con acidi
- Maggiore durata
- Conforme al regolamento europeo 2021



Le batterie GEL coprono il 95% delle batterie MF & DRY FAST MOVERS

Article	Malossi designation	Voltage V	Cap. Ah (10h)	Cap. Ah (20h)	CCA A -18°C 0°F	Dimensions (± 2mm)			Assembly Drawing	Terminal drawings			
						L	W	H		Front	Side	Top	3D
4418917	MB9-B GEL	12	9	9.5	115	135	75	139	+ -				


MALOSS**MB9-B
GEL**

4418917

12V

9.5Ah
(20h)9Ah
(10h)115A
(EN)Charging
guide:Standard:
0.9A
x
5-10hQuick:
4.5Ax1hmalossi.com

OLIO

71



OLIO MOTORE 2T

76 8231S

[6] Flaconi da 1 L

€ 74,19



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

Specifiche:

API TC - JASO FC

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.

76 8230S

[6] Flaconi da 1 L

€ 104,84



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

Specifiche:

API TC - JASO FC

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.

7616711

[6] Flaconi da 1 L

€ 143,93



2T OIL TOP RACING FULL SYNT
(SAE 40)

Specifiche:

API TC - JASO FC - JSO L-EGD

Sviluppato esclusivamente per motori da competizione, il 7.1 TOP RACING è formulato utilizzando esteri sintetici che garantiscono eccezionali proprietà anti-usura, 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.

OLIO INGRANAGGI

VESPA GEAR OIL (SAE 80W-90)

Specifiche: API GL - 4

Olio formulato con basi minerali di prima raffinazione e con additivi di ultima generazione che donano la massima protezione al 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.

7614336
[12] Flaconi da 0,25 L
€ 52,63



Proprietà	U.M.	Valore	Metodo
Gradazione SAE - Olio cambio		80W	
Gradazione SAE - Olio motore		10W-30	
Viscosità a 40°C	mm2/s	62.0	ASTM D 445
Viscosità a 100°C	mm2/s	9.2	ASTM D 445
Indice di viscosità		127	ASTM D 2270
Scorrimento	°C	-30	ASTM D 97

OLIO FILTRI

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.

7617078
[12] Flaconi da 0,25 L
€ 62,01



FLUIDO FRENI



7613465
[12] Flaconi da 0,25 L
€ 52,63

SPORT BRAKE FLUID (DOT 4)

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.



ADESIVI

MALLOSSI



CARTELLE ADESIVI MALOSSİ

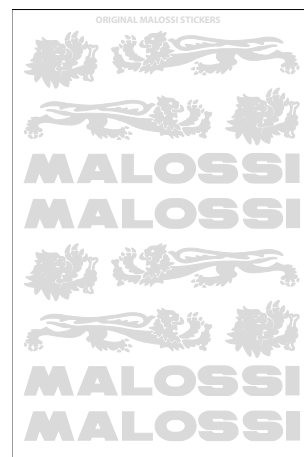
**3 Cartelle di adesivi
Malossi Colorati**
11,5x16,8 cm
3314153T
€ 6,24



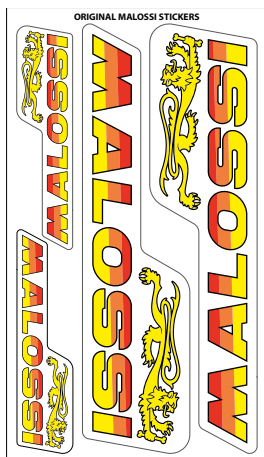
**3 Cartelle di adesivi
Malossi Nero e Argento**
11,5x16,8 cm
3314154T
€ 5,94



**3 Cartelle di adesivi
Malossi Argento cromato**
11,5x16,8 cm
3314465T
€ 5,94



**3 Cartelle di adesivi
MALOSSİ FLUO**
8x14 cm
3318712T
€ 5,94



**3 Cartelle di adesivi
MALOSSİ CAMP**
8x14 cm
3318517T
€ 2,97



**3 Cartelle di adesivi
MALOSSİ GAS**
8x14 cm
3318121T
€ 5,94



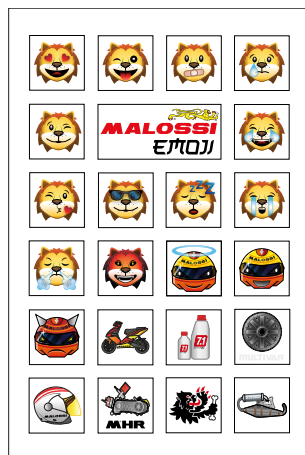
3 Cartelle di adesivi

Malossi Emoji

11,5x16,8 cm

3318139T

€ 5,94



25 Cartelle di adesivi

Malossi Assortiti

24,7x35 cm

33 9780.16

€ 78,70



ADESIVI MALOSSSI PRESPAZIATI

Adesivi neri



33 9753

Pz. 25 destra - 23 cm

€ 40,83



3318828T

Pz. 3 sinistra - 23 cm

€ 10,67



33 9776

Pz. 25 - 14 cm

€ 44,55

3312649

Pz. 25 - 32 cm

€ 64,35

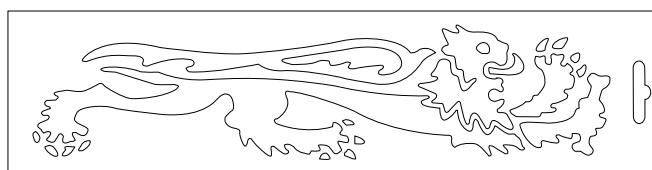


33 9772

Pz. 25 - 13 cm

€ 42,07

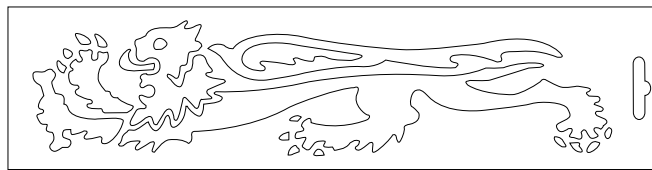
Adesivi bianchi



33 9757

Pz. 25 destra - 23 cm

€ 38,00



33 9758

Pz. 25 sinistra - 23 cm

€ 38,00



33 9777TW

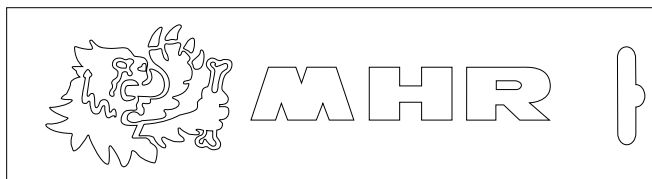
Pz. 3 - 14 cm

€ 5,79

33 7505TW

Pz. 3 - 32 cm

€ 9,65



33 9774

Pz. 25 - 13 cm

€ 42,07

WANDERLUST





MANOPOLE MHR

Applicabili su tutti i veicoli

Le nuove manopole Malossi MHR puntano ad un tris di elementi: design-sicurezza-comfort. Ogni dettaglio è stato progettato e definito in funzione di questi tre elementi, essenziali per un design aggressivo, sicurezza nella presa e comfort durante la guida. In particolare, il design favorisce l'assorbimento delle vibrazioni, le dimensioni rendono la presa sicura e maneggevole e la struttura ergonomica permette al palmo di appoggiarsi, senza che l'avambraccio si infiammi.

FLUO

COPPIA MANOPOLE MHR BLACK

Le manopole **Malossi MHR BLACK** sono realizzate con una gomma termoplastica dalle elevate caratteristiche meccaniche e ottima resistenza al calore, frutto di una lunga ricerca volta a selezionare polimeri speciali ad elevata elasticità e soft touch. Questo materiale garantisce alle manopole **MHR BLACK** resistenza in tutte le condizioni di utilizzo e, di conseguenza, una grande durevolezza. Il soft touch, infine, trasmette una sensazione di piacevolezza e di comfort a chi utilizza il prodotto.

COPPIA MANOPOLE MHR FLUO

Le manopole **Malossi MHR FLUO** sono realizzate in un Pvc particolarmente morbido, frutto di una lunga ricerca volta a selezionare polimeri speciali ad elevata elasticità e il cui soft touch trasmetta una sensazione di piacevolezza e comfort a chi utilizza il prodotto. Questo Pvc si presta alle colorazioni più sofisticate e possiede gradi di lucentezza eccellenti. La resa estetica delle manopole **MHR FLUO** è estremamente accattivante e si unisce ad elevate caratteristiche di durata.

6918649.B0

€ 29,00

Con chiusura a lato
MHR black

6918700.B0

€ 29,00

Senza chiusura a lato
MHR black

6918702.O0

€ 29,00

Con chiusura a lato
MHR fluo orange

6918701.O0

€ 29,00

Senza chiusura a lato
MHR fluo orange

6918702.Y0

€ 29,00

Con chiusura a lato
MHR fluo yellow

6918701.Y0

€ 29,00

Senza chiusura a lato
MHR fluo yellow



MANOPOLE

Applicabili su tutti i veicoli

6918091.B0

€ 28,84

Con chiusura a lato
Nere

6918092.B0

€ 28,84

Senza chiusura a lato
Nere



6914575.W0

€ 26,14

Con chiusura a lato
Bianche

6914574.W0

€ 26,14

Senza chiusura a lato
Bianche

6914575.B0

€ 26,14

Con chiusura a lato
Nere

6914574.B0

€ 26,14

Senza chiusura a lato
Nere

CARATTERISTICHE TECNICHE

- 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 MalossiGas 8 x 14 cm (3318121)

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!



CASCHI JET MALOSSI

Casco jet leggero e comodo con ampia visiera per una protezione ottimale.

Nero lucido
€ 81,00



Bianco lucido
€ 81,00



Taglia	Circonferenza	Peso	Codice
XS	53/54	1050 gr	4115640.B2
S	55/56	1050 gr	4115640.B3
M	57/58	1050 gr	4115640.B4
L	59/60	1050 gr	4115640.B5
XL	61/62	1050 gr	4115640.B6

Taglia	Circonferenza	Peso	Codice
XS	53/54	1050 gr	4115640.W2
S	55/56	1050 gr	4115640.W3
L	59/60	1050 gr	4115640.W5



CARATTERISTICHE TECNICHE

- Calotta in polycarbonato
- Calotta interna in EPS a doppia densità
- Chiusura con cinturino micrometrico
- Visiera antigraffio a smontaggio rapido
- Interno ergonomico completamente smontabile e lavabile in materiale ipoallergenico
- Omologato secondo la norma europea CE 22-05

**Disponibili
anche le visiere**

4116682BF
Visiera aviatore fumè
€ 21,00



4116683BN
Visiera trasparente lunga
€ 20,00





MALOSSSI

COLLECTION

MALOSSI COLLECTION

2 cappucci valvola camera d'aria per pneumatici

4213415.W0

€ 4,90



Portachiavi USB Malossi

4213805.W0

€ 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



Zaino Malossi waterproof FLUO

4214884.O0

€ 60,39



Borsone ripiegabile Malossi military

4216083

€ 26,00



Patch Malossi

4118492B

Malossi con bordo ricamato

€ 6,70



4115099B

Testa leone Malossi Ø 6 cm con bordo ricamato

€ 5,92



Guanti da lavoro Malossi

4117727.(*)

€ 31,80

94% Polyester, 6% Spandex

Taglia	Codice
S	4117727.30
M	4117727.40
L	4117727.50
XL	4117727.60

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.



Gilet multitasche Malossi

4117863.(*)

€ 101,97

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.

Taglia	Codice
M	4117863.40
L	4117863.50
XL	4117863.60
XXL	4117863.70

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.



Braccialetto K Belt Malossi

4118422.B0

Nero
€ 4,87



4118422.Y0

Giallo
€ 4,87



Bandana multiuso

4114539.B0

Nero
€ 7,07



4114539.O0

Arancio
€ 7,07



Tuta Malossi per officina

41 8155

€ 76,00

Codice	Taglia
41 8155.30	S
41 8155.40	M
41 8155.50	L
41 8155.60	XL
41 8155.70	XXL
41 8155.80	XXXL



V E S P A

N E V E R D I E S

