

V E S P A

2 0 2 6

CATALOGO

SMALL FRAME

LARGE FRAME

APE 50

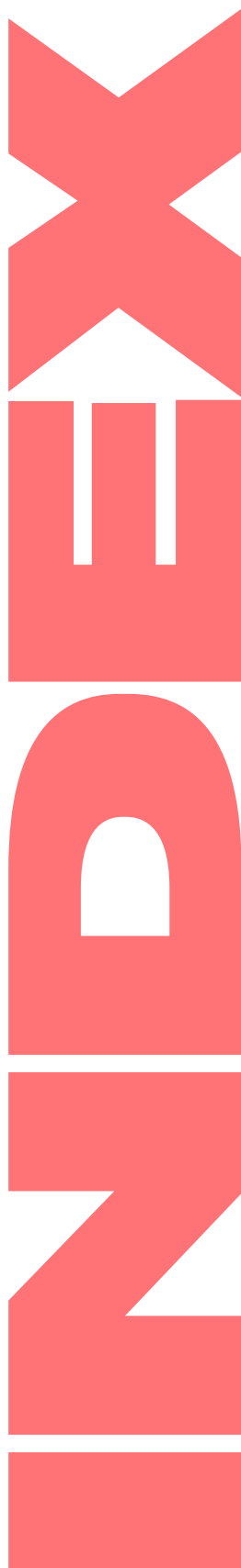



MALOSS



**FOLLOW
US**

V E S P A



VESPA SMALL FRAME

Univers	4
<i>Univers</i>	14
Gruppi termici in ghisa e impianti di alimentazione	24
<i>Cast iron cylinder kits and carburettor kits</i>	24
Gruppi termici in alluminio e impianti di alimentazione	32
<i>Aluminum cylinder kits and carburettor kits</i>	32
Impianti alimentazione e complessivi collettore	40
<i>Carburettor kits and intake manifold kit</i>	40
Marmitte: Power Exhaust - Power Classic Exhaust - Vespa Racing MHR	48
<i>Exhaust Systems: Power Exhaust - Power Classic Exhaust - Vespa Racing MHR</i>	48
Crociera	56
<i>Gear gear</i>	56
Complessivo ruote dentate cambio	58
<i>Sprocket gear set</i>	58
Ingranaggio cambio multiplo	60
<i>Multiple speed gear</i>	60
Ingranaggi primari con parastrappi	62
<i>Primary gears with flexible coupling</i>	62
Power up clutch system	64
<i>Power up clutch system</i>	64
Campana frizione Power up clutch basket	67
<i>Clutch bells Power up clutch basket</i>	67
Albero perno ruota	69
<i>Pinwheel shaft</i>	69
Accensioni a rotore interno MHR TEAM II	70
<i>MHR TEAM II inner rotor ignition</i>	70
Controller stroboscopico	75
<i>Strobe controller</i>	75
Ignition timing key	76
<i>Ignition timing key</i>	76
Estrattore per rotore	77
<i>Extractor for rotor</i>	77

Prezzi iva esclusa.
Prices Exclude Tax.

Malossi si riserva il diritto di apportare modifiche tecniche, di codice, di prezzo, qualora lo ritenesse necessario e non si assume alcuna responsabilità per eventuali errori tipografici e di stampa.
Prodotti riservati esclusivamente alle competizioni nei luoghi ad esse destinate secondo le disposizioni delle competenti autorità sportive. Decliniamo ogni responsabilità per l'uso improprio.

Malossi reserves the right to make technical and code modifications as well as to the quantity of multiple packages whenever it is considered necessary, and shall not accept liability for any typographic or printing errors.
Products to be used exclusively for racing in places specially designed for such activity according to the regulations of the competent sporting authorities. We accept no liability resulting from improper use.

VESPA LARGE FRAME

Univers	78	Alberi motore	156
<i>Univers</i>	<i>86</i>	<i>Crankshaft</i>	<i>156</i>
Carter motore	94	Paraoli	162
<i>Engine crankcase</i>	<i>94</i>	<i>Oil seals</i>	<i>162</i>
Gruppi termici in ghisa	108	Cuscinetti albero motore	
<i>Cast iron cylinder kits</i>	<i>108</i>	e cuscinetti albero cambio	166
Gruppi termici in alluminio e impianti di alimentazione	116	<i>Crankshaft bearings and gear shaft bearings</i>	<i>166</i>
<i>Aluminum cylinder kits and carburettor kits</i>	<i>116</i>	Filtri aria	168
Marmitte: Power Exhaust - Black Sound - Vespa Racing MHR	132	<i>Air filters</i>	<i>168</i>
<i>Exhaust Systems: Power Exhaust - Black Sound - Vespa Racing MHR</i>	<i>132</i>	Serie dischi frizione	170
Ingranaggi primari HTQ	140	<i>Clutch disk kit</i>	<i>170</i>
<i>Primary gears HTQ</i>	<i>140</i>	Accensioni VESPower	172
Frizione completa Power-up clutch system	142	<i>VESPower ignition</i>	<i>172</i>
<i>Complete clutch Power-up clutch system</i>	<i>142</i>	Ventola di raffreddamento MHR Ø 167 per accensione VESPower	180
Complessivo albero multiplo con parastrappi	146	<i>MHR cooling fan Ø 167 for VESPower ignition</i>	<i>180</i>
<i>Input shaft with repair kit</i>	<i>146</i>	Ceppi freno	184
Complessivo ruote dentate	150	<i>Brake shoes</i>	<i>184</i>
<i>Sprocket set gear</i>	<i>150</i>	Ammortizzatori	186
Albero perno ruota	152	<i>Shock absorbers</i>	<i>186</i>
<i>Pinwheel shaft</i>	<i>152</i>	Cupolini	190
		<i>Screens</i>	<i>190</i>
		Temp Hour Meter	192
		<i>Temp Hour Meter</i>	<i>192</i>
		Batterie Malossi	196
		<i>Malossi Battery</i>	<i>196</i>
		Oli e fluidi 7.1	200
		<i>Oil 7.1</i>	<i>200</i>
		Kit adesivi Urban Jungle	210
		<i>Kit of Urban Jungle stickers</i>	<i>210</i>
		Manopole	212
		<i>Grips</i>	<i>212</i>
		Caschi Jet	220
		<i>Caschi Jet</i>	<i>220</i>

			Vespa	Vespa	Vespa
			ET3 Primavera	ETS	PK FL
			125 2T 	125 2T 	125 2T 
	Gruppo termico ghisa	Ø 47	-	-	-
	Gruppo termico ghisa	Ø 55	-	-	-
	Gruppo termico ghisa al carter - al carter / cilindro	Ø 57,5	3117681 € 268.54	3117681 € 268.54	3117681 € 268.54
	Gruppo termico alluminio MHR	Ø 57,5	3115829 € 360.71	3115829 € 360.71	3115829 € 360.71
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 97	5316594 € 414.06	5316594 € 414.06	5316594 € 414.06
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 15 cono Ø 19 corsa 51 mm biella 97	5316595 € 414.06	5316595 € 414.06	5316595 € 414.06
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 105	5316517 € 414.06	5316517 € 414.06	5316517 € 414.06
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 97	5316528 € 414.06	5316528 € 414.06	5316528 € 414.06
	Cuscinetti radiali	per albero motore	6615712 € 68.97	6615670 € 41.73	6615712 € 68.97
	Paraoli		6615750 € 15.00	6618072 € 13.00	6615750 € 15.00
	Impianto alimentazione (2a serie) lamellare al cilindro	PHBL 25	1615907 € 337.93	1615912 € 337.93	1615912 € 337.93
	Complessivo collettore (2a serie) lamellare al cilindro	per PHBL 25	2015908 € 129.43	2015911 € 129.43	2015911 € 129.43
	Impianto alimentazione lamellare al carter	PHBL 25	1610847 € 321.84	1610859 € 307.13	-
	Complessivo collettore lamellare al carter	per PHBL 25	20 5459 € 122.00	20 5461 € 125.66	20 5460 € 125.66
	Impianto alimentazione lamellare al cilindro	VHST 28 MHR TEAM	1616309 € 423.30	-	-
	Complessivo collettore lamellare al cilindro	MHR per VHST 28	2016319 € 198.17	-	-
	Carburatore	SHBC 19/19	72 5193 € 119.58	-	A00866 € 101.00
	Impianto alimentazione rigido al carter	SHB 16	-	-	-
	Impianto alimentazione rigido al carter	SHBC 19	-	-	-
	Impianto alimentazione rigido al carter	SHBC 20	-	-	-
	Complessivo collettore rigido al carter	per SHB 20	-	-	-
	Impianto alimentazione rigido al carter	PHBL 24	-	1610857 € 341.15	1610849 € 251.32
	Complessivo collettore elastico al carter	per PHBL 24	-	20 4709 € 60.00	-
	Impianto alimentazione elastico al carter	PHBL 25	1620090 € 275.20	-	1610748 € 294.26
	Complessivo collettore elastico al carter	per PHBL 25	20 4646 € 66.14	-	20 4647 € 80.00

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

[02] ABBINARE SOLO CON gruppi termici 3115829

[03] ABBINARE SOLO CON gruppo termico 3115829 o 3117681 (sono necessari i kit spessore 0717472 / 6619313 cuscinetto

[04] ATTENZIONE: per montare l'albero motore è necessario il kit 6619313 (d'acquistare separatamente)

[05] ABBINARE SOLO CON gruppo termico 3115829 o 3117681 (è necessario il kit spessore 0717472

[06] Per veicoli PRODOTTI 1982

Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa	
PK FL		PK HP FL		PK XL		PK XL		PK		PK	
50 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 	
317903 € 162.39		317903 € 162.39		-		317903 € 162.39		-		317903 € 162.39	
318691 € 191.07		318691 € 191.07		-		318691 € 191.07		-		318691 € 191.07	
318694 € 198.47		318694 € 198.47		3117681 € 268.54		318694 € 198.47		3117681 € 268.54		318694 € 198.47	
-		-		3115829 [01] € 360.71		-		3115829 [01] € 360.71		-	
-		-		5316594 € 414.06		-		5316594 € 414.06		-	
-		-		5316595 € 414.06		-		5316595 € 414.06		-	
-		-		5316517 [05] € 414.06		-		5316517 [05] € 414.06		-	
-		-		5316528 € 414.06		-		5316528 € 414.06		-	
6615669 € 29.13		6615669 € 29.13		6615670 € 41.73		6615669 € 29.13		6615712 € 68.97		6615669 € 29.13	
6615750 € 15.00		6615750 € 15.00		-		6615750 € 15.00		6615750 € 15.00		6615750 € 15.00	
-		-		1615912 € 337.93		-		1615912 € 337.93		-	
-		-		2015911 € 129.43		-		2015911 € 129.43		-	
-		-		1610859 € 307.13		-		-		-	
20 5460 € 125.66		20 5461 € 125.66		20 5461 € 125.66		20 5461 € 125.66		20 5460 € 125.66		20 5460 € 125.66	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
A00866 € 101.00		-		-		-		A00866 [06] € 101.00		A00866 € 101.00	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		1610857 € 341.15		1610857 € 341.15		1610857 € 341.15		1610849 € 251.32		-	
-		20 4709 € 60.00		20 4709 € 60.00		20 4709 € 60.00		-		-	
-		-		-		-		1610748 € 294.26		-	
20 4647 € 80.00		-		-		-		20 4647 € 80.00		20 4647 € 80.00	

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

[05] ABBINARE SOLO CON gruppo termico 3115829 o 3117681 (è necessario il kit spessore 0717472

[06] Per veicoli PRODOTTI 1982

			Vespa	Vespa
			Primavera	SPECIAL
			125 2T 	50 
	Gruppo termico ghisa	Ø 47	-	31 7903 € 162.39
	Gruppo termico ghisa	Ø 55	-	31 8691 € 191.07
	Gruppo termico ghisa al carter - al carter / cilindro	Ø 57,5	3117681 € 268.54	31 8694 € 198.47
	Gruppo termico alluminio MHR	Ø 57,5	3115829 € 360.71	[01]
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 97	5316594 € 414.06	-
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 15 cono Ø 19 corsa 51 mm biella 97	5316595 € 414.06	-
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 105	5316517 € 414.06	[03]
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 97	5316528 € 414.06	[04]
	Cuscinetti radiali	per albero motore	6615712 € 68.97	6615669 € 29.13
	Paraoli		6615750 € 15.00	6615750 € 15.00
	Impianto alimentazione (2a serie) lamellare al cilindro	PHBL 25	1615907 € 337.93	[02]
	Complessivo collettore (2a serie) lamellare al cilindro	per PHBL 25	2015908 € 129.43	-
	Impianto alimentazione lamellare al carter	PHBL 25	1610847 € 321.84	-
	Complessivo collettore lamellare al carter	per PHBL 25	20 5459 € 122.00	20 5459 € 122.00
	Impianto alimentazione lamellare al cilindro	VHST 28 MHR TEAM	1616309 € 423.30	-
	Complessivo collettore lamellare al cilindro	MHR per VHST 28	2016319 € 198.17	-
	Carburatore	SHBC 19/19	-	72 5193 € 119.58
	Impianto alimentazione rigido al carter	SHB 16	-	-
	Impianto alimentazione rigido al carter	SHBC 19	-	-
	Impianto alimentazione rigido al carter	SHBC 20	-	1610645 € 194.05
	Complessivo collettore rigido al carter	per SHB 20	-	20 4045 € 28.91
	Impianto alimentazione rigido al carter	PHBL 24	-	-
	Complessivo collettore elastico al carter	per PHBL 24	-	-
	Impianto alimentazione elastico al carter	PHBL 25	1620090 € 275.20	1610738 € 264.70
	Complessivo collettore elastico al carter	per PHBL 25	20 4646 € 66.14	20 4646 € 66.14

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

[02] ABBINARE SOLO CON gruppi termici 3115829

[03] ABBINARE SOLO CON gruppo termico 3115829 o 3117681 (sono necessari i kit spessore 0717472 / 6619313 cuscinetto

[04] ATTENZIONE: per montare l'albero motore è necessario il kit 6619313 (d'acquistare separatamente)



		Vespa		
		ET3 Primavera	ETS	PK FL
		125 2T 	125 2T 	125 2T 
	Marmitta POWER EXHAUST	3214430 € 121.49	-	-
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST	3217868 € 150.46	-	-
	Marmitta RACING MHR	3216857 € 466.40	-	-
	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 € 148.39	6716207 € 148.39	6716207 € 148.39
	Crociera	6716260B € 135.00	6716260B € 135.00	6716260B € 135.00
	Complessivo rasamenti ingranaggi cambio	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88
	Albero perno ruota	6719239B € 200.00	-	-
	Stelo comando crociera	-	-	-
	Ingranaggi primari con parastrappi z 24/72	6717308 € 350.00	6717308 € 350.00	6717308 € 350.00
	Ingranaggi primari con parastrappi z 27/69	6716313 € 350.00	6716313 € 350.00	6716313 € 350.00
	Serie dischi frizione SPORT	5216520 € 24.54	5216520 € 24.54	5216520 [07]
	Serie dischi frizione MHR	5216521 € 32.73	5216521 € 32.73	5216521 [08]
	Serie dischi frizione MHR TEAM	5219917 € 50.90	5219917 € 50.90	5219917 [09]
	Molle frizione	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18
	Frizione completa POWER UP CLUTCH SYSTEM	5219621 € 213.03	5219621 € 213.03	5219621 € 213.03
	Mozzo frizione POWER UP per frizione originale e CLUTCH SYSTEM Malossi	7719606B € 68.00	7719606B € 68.00	7719606B € 68.00
	Piattello reggispinta	5219627 € 40.28	5219627 € 40.28	5219627 € 40.28
	Accensione rotore interno ESCLUDE L'IMPIANTO MHR TEAM II ELETTRICO (!)	5519635 € 506.19	5519635 € 506.19	5519635 € 506.19
	Accensione VESPower cono Ø 20 'VOLANO Kg. 1,2	5516955 € 375.81	5518372 € 375.81	5518372 € 375.81
	Accensione VESPower cono Ø 19 'VOLANO Kg. 1,2	5516951 € 375.81	-	-
	Accensione VESPower cono Ø 20 'VOLANO Kg. 0,9	5516958 € 375.81	-	-
	Ventola di raffreddamento Ø 167 per accensione MHR VESPower	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40
	Ceppi freno BRAKE POWER anteriori + posteriori	-	-	-
	Ceppi freno BRAKE POWER anteriori	6217603 € 20.53	-	-
	Ceppi freno BRAKE POWER posteriori	6217604 € 20.53	-	-
	Ammortizzatore RS3 anteriore	4614616 € 181.05	-	-
	Ammortizzatore RS24 posteriore	4615218 € 280.00	-	-
	Ammortizzatore RS1 posteriore	4618912B € 138.34	-	-
	Ammortizzatore RS1 posteriore	-	-	-

[07] SOLO per PK FL / PK HP FL: (6)

[08] SOLO per PK FL / PK HP FL: (6)

[09] SOLO per PK FL / PK HP FL: (6)

[24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower

Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa	
PK FL		PK HP FL		PK XL		PK XL		PK		PK	
50 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 	
-		-		-		3219290 € 121.49		3219292 € 121.49		3219290 € 121.49	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68	
6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39	
6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00	
1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00	
6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00	
5216520 € 24.54		5216523 [07] € 26.50		5216520 € 24.54		5216520 € 24.54		5216520 € 24.54		5216520 [07] € 24.54	
5216521 € 32.73		5216524 [08] € 30.77		5216521 € 32.73		5216521 € 32.73		5216521 € 32.73		5216521 [08] € 32.73	
5219917 € 50.90		5216525 [09] € 63.20		5219917 € 50.90		5219917 € 50.90		5219917 € 50.90		5219917 [09] € 50.90	
2919858B € 7.18		-		2919858B € 7.18		2919858B € 7.18		2919858B € 7.18		2919858B € 7.18	
5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03	
7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00	
5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28	
-		-		5519635 € 506.19		-		5519635 € 506.19		-	
5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40	
-		6217602 € 20.53		6217602 € 20.53		-		-		-	
-		-		-		6217603 € 20.53		-		-	
-		-		-		6217602 € 20.53		-		-	
4614616 € 181.05		4614616 € 181.05		-		4614616 € 181.05		-		4614616 € 181.05	
4620074 € 276.58		4620074 € 276.58		-		4620074 € 276.58		-		4620074 € 276.58	
4620075 € 138.34		4620075 € 138.34		-		4620075 € 138.34		-		4620075 € 138.34	
-		-		-		-		-		-	

[07] SOLO per PK FL / PK HP FL: (6)

[08] SOLO per PK FL / PK HP FL: (6)

[09] SOLO per PK FL / PK HP FL: (6)

[24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower

		Vespa		Vespa		Vespa	
		Primavera		SPECIAL		T5	
		125 2T		50		125 2T	
	Marmitta POWER EXHAUST	3214430 € 121.49		3214425 € 121.49		-	
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST	3217868 € 150.46		3217871 € 144.67		-	
	Marmitta RACING MHR	3216857 € 466.40		-		-	
	Ingranaggio CAMBIO MULTIPLO SPORT z10-14-17-20	6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		-	
	Ingranaggio CAMBIO MULTIPLO MHR z10-15-18-20	6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		-	
	Crociera	6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		-	
	Complessivo rasamenti ingranaggi cambio	1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		-	
	Albero perno ruota	-		-		-	
	Stelo comando crociera	-		-		2319244B € 26.00	
	Ingranaggi primari con parastrappi z 24/72	6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		-	
	Ingranaggi primari con parastrappi z 27/69	6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		-	
	Serie dischi frizione SPORT	5216520 € 24.54		5216520 € 24.54		-	
	Serie dischi frizione MHR	5216521 € 32.73		5216521 € 32.73		-	
	Serie dischi frizione MHR TEAM	5219917 € 50.90		5219917 € 50.90		-	
	Molle frizione	2919858B € 7.18		2919858B € 7.18		-	
	Frizione completa POWER UP CLUTCH SYSTEM	5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		-	
	Mozzo frizione POWER UP per frizione originale e CLUTCH SYSTEM Malossi	7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		-	
	Piattello reggispinta	5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		-	
	Accensione rotore interno ESCLUDE L'IMPIANTO MHR TEAM II ELETTRICO (!)	5519635 € 506.19		-		-	
	Accensione VESPower cono Ø 20 'VOLANO Kg. 1,2	5516955 € 375.81	[11]	-		-	
	Accensione VESPower cono Ø 19 'VOLANO Kg. 1,2	5516951 € 375.81	[11]	-		-	
	Accensione VESPower cono Ø 20 'VOLANO Kg. 0,9	5516958 € 375.81	[11]	5516952 € 375.81		-	
	Ventola di raffreddamento Ø 167 per accensione MHR VESPower	7419899 € 192.40	[24]	7419899 € 192.40	[24]	-	
	Ceppi freno BRAKE POWER anteriori + posteriori	-		-		-	
	Ceppi freno BRAKE POWER anteriori	6217603 € 20.53		6217603 € 20.53		-	
	Ceppi freno BRAKE POWER posteriori	6217604 € 20.53		6217604 € 20.53		-	
	Ammortizzatore RS3 anteriore	4614616 € 181.05		4614616 € 181.05		-	
	Ammortizzatore RS24 posteriore	4615218 € 280.00		4615218 € 280.00		-	
	Ammortizzatore RS1 posteriore	-		4618912B € 138.34		-	
	Ammortizzatore RS1 posteriore	4618912B € 138.34		-		-	

[11] Per la corretta installazione modificare il cablaggio dell'accensione fornito nel kit.
 [24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower



PIAGGIO APE

			Piaggio	Piaggio	Piaggio
			APE FL2	APE FL3	APE FL
			50 2T 	50 2T 	50 2T 
	Gruppo termico ghisa	Ø 47 al CARTER	31 7903 € 162.39	31 7903 € 162.39	31 7903 € 162.39
	Gruppo termico ghisa	Ø 55 al CARTER	31 8691 € 191.07	31 8691 € 191.07	31 8691 € 191.07
	Gruppo termico ghisa	Ø 57,5 al CARTER	31 8694 € 198.47	31 8694 € 198.47	31 8694 € 198.47
	Cuscinetti radiali	per albero motore	6615669 € 29.13	6615669 € 29.13	6615669 € 29.13
	Serie dischi frizione SPORT	(molle)	5216520 [12] € 24.54	5216520 [12] € 24.54	5216520 [12] € 24.54
	Serie dischi frizione MHR	(molle)	5216521 [13] € 32.73	5216521 [13] € 32.73	5216521 [13] € 32.73
	Serie dischi frizione MHR TEAM	(molle)	5219917 [14] € 50.90	5219917 [14] € 50.90	5219917 [14] € 50.90
	Molla frizione		2919858B € 7.18	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18
	Accensione VESPower	Ø 20 volano Kg. 1,2	5516955 € 375.81	5516955 € 375.81	5516955 € 375.81
	Ventola di raffreddamento MHR	Ø 167 per accensione VESPower	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	-
	Complessivo collettore lamellare al carter	per SHBC 19	20 5826 € 115.44	20 5826 € 115.44	20 5826 € 115.44
	Marmitta POWER EXHAUST	motore con CORSA ORIGINALE	3214431 € 121.49	3214431 € 121.49	3214431 € 121.49
	Marmitta POWER EXHAUST	motore con CORSA 51 125cc	3214464 € 121.49	3214464 € 121.49	3214464 € 121.49
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 105	5316517 [15] € 414.06	5316517 [15] € 414.06	5316517 [15] € 414.06
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 97	5316528 [15] € 414.06	5316528 [15] € 414.06	5316528 [15] € 414.06
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 15 cono Ø 20 corsa 51 mm biella 97	5316594 [15] € 414.06	5316594 [15] € 414.06	5316594 [15] € 414.06
	Complessivo rasamenti ingranaggi cambio		1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88

[12] SOLO per APE FL: (6)

[13] SOLO per APE FL: (6)

[14] SOLO per APE FL: (6)

[15] Da abbinare ai GRUPPI TERMICI art. 3115829

[24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower

Piaggio

APE

50 2T 

317903
€ 162.39

318691
€ 191.07

318694
€ 198.47

6615669
€ 29.13

5216520 [12]
€ 24.54

5216521 [13]
€ 32.73

5219917 [14]
€ 50.90

2919858B
€ 7.18

5516955
€ 375.81

7419899 [24]
€ 192.40

20 5826
€ 115.44

3214431
€ 121.49

3214464
€ 121.49

5316517 [15]
€ 414.06

5316528 [15]
€ 414.06

5316594 [15]
€ 414.06

1918908
€ 50.88



- [12] SOLO per APE FL: (6)
[13] SOLO per APE FL: (6)
[14] SOLO per APE FL: (6)
[15] Da abbinare ai GRUPPI TERMICI art. 3115829
[24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower

			Vespa	Vespa	Vespa
			ET3 Primavera	ETS	PK FL
			125 2T 	125 2T 	125 2T 
	Cylinder kit cast-iron	Ø 47	-	-	-
	Cylinder kit cast-iron	Ø 55	-	-	-
	Cylinder kit cast-iron - to crankshaft / cylinder	Ø 57,5	3117681 € 268.54	3117681 € 268.54	3117681 € 268.54
	Cylinder kit aluminium	Ø 57,5	3115829 [01] € 360.71	3115829 [01] € 360.71	3115829 [01] € 360.71
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 97	5316594 € 414.06	5316594 € 414.06	5316594 € 414.06
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 15 cone Ø 19 stroke 51 mm rod 97	5316595 € 414.06	5316595 € 414.06	5316595 € 414.06
	Crankshaft reed valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 105	5316517 [03] € 414.06	5316517 [05] € 414.06	5316517 [05] € 414.06
	Crankshaft reed valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 97	5316528 [04] € 414.06	5316528 € 414.06	5316528 € 414.06
	Radial roller bearings	for crankshaft	6615712 € 68.97	6615670 € 41.73	6615712 € 68.97
	Oli-seals		6615750 € 15.00	6618072 € 13.00	6615750 € 15.00
	Carburettor kit (2a serie) reed to cylinder	PHBL 25	1615907 [02] € 337.93	1615912 € 337.93	1615912 € 337.93
	Intake manifold kit (2a serie) reed to cylinder	for PHBL 25	2015908 € 129.43	2015911 € 129.43	2015911 € 129.43
	Carburettor kit reed to crankcase	PHBL 25	1610847 € 321.84	1610859 € 307.13	-
	Intake manifold kit reed to crankcase	for PHBL 25	20 5459 € 122.00	20 5461 € 125.66	20 5460 € 125.66
	Carburettor kit reed to cylinder	VHST 28 MHR TEAM	1616309 € 423.30	-	-
	Intake manifold kit reed to cylinder	MHR for VHST 28	2016319 € 198.17	-	-
	Carburettor	SHBC 19/19	72 5193 € 119.58	-	A00866 [06] € 101.00
	Carburettor kit rigid to crankcase	SHB 16	-	-	-
	Carburettor kit rigid to crankcase	SHBC 19	-	-	-
	Carburettor kit rigid to crankcase	SHBC 20	-	-	-
	Compressivo collettore rigido al carter	for SHB 20	-	-	-
	Carburettor kit rigid to crankcase	PHBL 24	-	1610857 € 341.15	1610849 € 251.32
	Compressivo collettore elastico al carter	for PHBL 24	-	20 4709 € 60.00	-
	Carburettor kit elastic to crankcase	PHBL 25	1620090 € 275.20	-	1610748 € 294.26
	Compressivo collettore elastico al carter	for PHBL 25	20 4646 € 66.14	-	20 4647 € 80.00

[01] In order to fit the cylinder kit it is necessary to modify the crankcase and to fit also Malossi ignition VESpower or similar.

[02] To be combined with CYLINDER KITS art. 3115829

[03] TO COUPLE ONLY WITH cylinder Kit 3115829 or 3117681 (kit art. 0717472 spacer / 6619313 roller bearing 64.89 are also necessary, to be bought separately)

Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa	
PK FL		PK HP FL		PK XL		PK XL		PK		PK	
50 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 	
317903 € 162.39		317903 € 162.39		-		317903 € 162.39		-		317903 € 162.39	
318691 € 191.07		318691 € 191.07		-		318691 € 191.07		-		318691 € 191.07	
318694 € 198.47		318694 € 198.47		3117681 € 268.54		318694 € 198.47		3117681 € 268.54		318694 € 198.47	
-		-		3115829 [01] € 360.71		-		3115829 [01] € 360.71		-	
-		-		5316594 € 414.06		-		5316594 € 414.06		-	
-		-		5316595 € 414.06		-		5316595 € 414.06		-	
-		-		5316517 [05] € 414.06		-		5316517 [05] € 414.06		-	
-		-		5316528 € 414.06		-		5316528 € 414.06		-	
6615669 € 29.13		6615669 € 29.13		6615670 € 41.73		6615669 € 29.13		6615712 € 68.97		6615669 € 29.13	
6615750 € 15.00		6615750 € 15.00		-		6615750 € 15.00		6615750 € 15.00		6615750 € 15.00	
-		-		1615912 € 337.93		-		1615912 € 337.93		-	
-		-		2015911 € 129.43		-		2015911 € 129.43		-	
-		-		1610859 € 307.13		-		-		-	
20 5460 € 125.66		20 5461 € 125.66		20 5461 € 125.66		20 5461 € 125.66		20 5460 € 125.66		20 5460 € 125.66	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
A00866 € 101.00		-		-		-		A00866 [06] € 101.00		A00866 € 101.00	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
-		1610857 € 341.15		1610857 € 341.15		1610857 € 341.15		1610849 € 251.32		-	
-		20 4709 € 60.00		20 4709 € 60.00		20 4709 € 60.00		-		-	
-		-		-		-		1610748 € 294.26		-	
20 4647 € 80.00		-		-		-		20 4647 € 80.00		20 4647 € 80.00	

[04] ATTENTION: in order to fit crankshaft, kit art. 6619313 is also necessary (to be bought separately)

[05] TO COUPLE ONLY WITH cylinder Kit 3115829 or 3117681 (spacer kit art. 0717472 is also necessary, to be bought separately)

[06] For vehicles PRODUCED 1982

			Vespa	Vespa
			Primavera	SPECIAL
			125 2T 	50 
	Cylinder kit cast-iron	Ø 47	-	31 7903 € 162.39
	Cylinder kit cast-iron	Ø 55	-	31 8691 € 191.07
	Cylinder kit cast-iron - to crankshaft / cylinder	Ø 57,5	3117681 € 268.54	31 8694 € 198.47
	Cylinder kit aluminium	Ø 57,5	3115829 € 360.71	[01]
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 97	5316594 € 414.06	-
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 15 cone Ø 19 stroke 51 mm rod 97	5316595 € 414.06	-
	Crankshaft reed valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 105	5316517 € 414.06	[03]
	Crankshaft reed valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 97	5316528 € 414.06	[04]
	Radial roller bearings	for crankshaft	6615712 € 68.97	6615669 € 29.13
	Oli-seals		6615750 € 15.00	6615750 € 15.00
	Carburettor kit (2a serie) reed to cylinder	PHBL 25	1615907 € 337.93	[02]
	Intake manifold kit (2a serie) reed to cylinder	for PHBL 25	2015908 € 129.43	-
	Carburettor kit reed to crankcase	PHBL 25	1610847 € 321.84	-
	Intake manifold kit reed to crankcase	for PHBL 25	20 5459 € 122.00	20 5459 € 122.00
	Carburettor kit reed to cylinder	VHST 28 MHR TEAM	1616309 € 423.30	-
	Intake manifold kit reed to cylinder	MHR for VHST 28	2016319 € 198.17	-
	Carburettor	SHBC 19/19	-	72 5193 € 119.58
	Carburettor kit rigid to crankcase	SHB 16	-	-
	Carburettor kit rigid to crankcase	SHBC 19	-	-
	Carburettor kit rigid to crankcase	SHBC 20	-	1610645 € 194.05
	Complessivo collettore rigido al carter	for SHB 20	-	20 4045 € 28.91
	Carburettor kit rigid to crankcase	PHBL 24	-	-
	Complessivo collettore elastico al carter	for PHBL 24	-	-
	Carburettor kit elastic to crankcase	PHBL 25	1620090 € 275.20	1610738 € 264.70
	Complessivo collettore elastico al carter	for PHBL 25	20 4646 € 66.14	20 4646 € 66.14

[01] In order to fit the cylinder kit it is necessary to modify the crankcase and to fit also Malossi ignition VESpower or similar.

[02] To be combined with CYLINDER KITS art. 3115829

[03] TO COUPLE ONLY WITH cylinder Kit 3115829 or 3117681 (kit art. 0717472 spacer / 6619313 roller bearing 64.89 are also necessary, to be bought separately)

[04] ATTENTION: in order to fit crankshaft, kit art. 6619313 is also necessary (to be bought separately)



		Vespa		Vespa		Vespa	
		ET3 Primavera		ETS		PK FL	
		125 2T		125 2T		125 2T	
	POWER EXHAUST exhaust system	3214430 € 121.49	-	-	-	-	-
	POWER CLASSIC EXHAUST exhaust system	3217868 € 150.46	-	-	-	-	-
	Exhaust system VESPA RACING MHR	3216857 € 466.40	-	-	-	-	-
	Multiple speed gear SPORT (z10-14-17-20)	6716696 € 142.68	6716696 € 142.68	6716696 € 142.68	6716696 € 142.68	6716696 € 142.68	
	Multiple speed gear MHR (z10-15-18-20)	6716207 € 148.39	6716207 € 148.39	6716207 € 148.39	6716207 € 148.39	6716207 € 148.39	
	Gear selector	6716260B € 135.00	6716260B € 135.00	6716260B € 135.00	6716260B € 135.00	6716260B € 135.00	
	Gearbox gears shim kit	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	
	Pinwheel shaft	6719239B € 200.00	-	-	-	-	
	Steel gear selector stem	-	-	-	-	-	
	Primary gears with flexible coupling z 24/72	6717308 € 350.00	6717308 € 350.00	6717308 € 350.00	6717308 € 350.00	6717308 € 350.00	
	Primary gears with flexible coupling z 27/69	6716313 € 350.00	6716313 € 350.00	6716313 € 350.00	6716313 € 350.00	6716313 € 350.00	
	Clutch disk kit SPORT	5216520 € 24.54	5216520 € 24.54	5216520 € 24.54	5216520 € 24.54	5216520 € 24.54	[07]
	Clutch disk kit MHR	5216521 € 32.73	5216521 € 32.73	5216521 € 32.73	5216521 € 32.73	5216521 € 32.73	[08]
	Clutch disk kit MHR TEAM	5219917 € 50.90	5219917 € 50.90	5219917 € 50.90	5219917 € 50.90	5219917 € 50.90	[09]
	Clutch spring	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18	
	Complete clutch POWER UP CLUTCH SYSTEM	5219621 € 213.03	5219621 € 213.03	5219621 € 213.03	5219621 € 213.03	5219621 € 213.03	
	Clutch hub POWER UP CLUTCH SYSTEM for original clutch and Malossi	7719606B € 68.00	7719606B € 68.00	7719606B € 68.00	7719606B € 68.00	7719606B € 68.00	
	Thrust plate	5219627 € 40.28	5219627 € 40.28	5219627 € 40.28	5219627 € 40.28	5219627 € 40.28	
	MHR TEAM II inner rotor ignition ELECTRIC SYSTEM IS CUT OUT (!)	5519635 € 506.19	5519635 € 506.19	5519635 € 506.19	5519635 € 506.19	5519635 € 506.19	
	VESPower ignition cone Ø 20 flywheel Kg. 1,2	5516955 € 375.81	5518372 € 375.81	5518372 € 375.81	5518372 € 375.81	5518372 € 375.81	
	VESPower ignition cone Ø 19 flywheel Kg. 1,2	5516951 € 375.81	-	-	-	-	
	VESPower ignition cone Ø 20 flywheel Kg. 0,9	5516958 € 375.81	-	-	-	-	
	MHR Cooling fan Ø 167 for VESPower ignition	7419899 € 192.40	7419899 € 192.40	7419899 € 192.40	7419899 € 192.40	7419899 € 192.40	[24]
	BRAKE POWER brake shoes front + rear	-	-	-	-	-	
	BRAKE POWER brake shoes front	6217603 € 20.53	-	-	-	-	
	BRAKE POWER brake shoes rear	6217604 € 20.53	-	-	-	-	
	RS3 shock absorber front	4614616 € 181.05	-	-	-	-	
	RS24 shock absorber rear	4615218 € 280.00	-	-	-	-	
	RS1 shock absorber rear	4618912B € 138.34	-	-	-	-	
	RS1 shock absorber rear	-	-	-	-	-	

[07] ONLY for PK FL / PK HP FL: (6), 5216523

[08] ONLY for PK FL / PK HP FL: (6), 5216524

[09] ONLY for PK FL / PK HP FL: (6), 5216525

[24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS

Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa		Vespa	
PK FL		PK HP FL		PK XL		PK XL		PK		PK	
50 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 		125 2T 		50 2T 	
-		-		-		3219290 € 121.49		3219292 € 121.49		3219290 € 121.49	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		6716696 € 142.68	
6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		6716207 € 148.39	
6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		6716260B € 135.00	
1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		1918908 € 50.88	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		6717308 € 350.00	
6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		6716313 € 350.00	
5216520 € 24.54		5216523 [07] € 26.50		5216520 € 24.54		5216520 € 24.54		5216520 € 24.54		5216520 [07] € 24.54	
5216521 € 32.73		5216524 [08] € 30.77		5216521 € 32.73		5216521 € 32.73		5216521 € 32.73		5216521 [08] € 32.73	
5219917 € 50.90		5216525 [09] € 63.20		5219917 € 50.90		5219917 € 50.90		5219917 € 50.90		5219917 [09] € 50.90	
2919858B € 7.18		-		2919858B € 7.18		2919858B € 7.18		2919858B € 7.18		2919858B € 7.18	
5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		5219621 € 213.03	
7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		7719606B € 68.00	
5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		5219627 € 40.28	
-		-		5519635 € 506.19		-		5519635 € 506.19		-	
5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81		5518372 € 375.81	
-		-		-		-		-		-	
-		-		-		-		-		-	
7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40		7419899 [24] € 192.40	
-		6217602 € 20.53		6217602 € 20.53		-		-		-	
-		-		-		6217603 € 20.53		-		-	
-		-		-		6217602 € 20.53		-		-	
4614616 € 181.05		4614616 € 181.05		-		4614616 € 181.05		-		4614616 € 181.05	
4620074 € 276.58		4620074 € 276.58		-		4620074 € 276.58		-		4620074 € 276.58	
4620075 € 138.34		4620075 € 138.34		-		4620075 € 138.34		-		4620075 € 138.34	
-		-		-		-		-		-	

- [07] ONLY for PK FL / PK HP FL: (6), 5216523
[08] ONLY for PK FL / PK HP FL: (6), 5216524
[09] ONLY for PK FL / PK HP FL: (6), 5216525
[24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS

		Vespa		Vespa		Vespa	
		Primavera		SPECIAL		T5	
		125 2T		50		125 2T	
	POWER EXHAUST exhaust system	3214430 € 121.49		3214425 € 121.49		-	
	POWER CLASSIC EXHAUST exhaust system	3217868 € 150.46		3217871 € 144.67		-	
	Exhaust system VESPA RACING MHR	3216857 € 466.40		-		-	
	Multiple speed gear SPORT (z10-14-17-20)	6716696 € 142.68		6716696 € 142.68		-	
	Multiple speed gear MHR (z10-15-18-20)	6716207 € 148.39		6716207 € 148.39		-	
	Gear selector	6716260B € 135.00		6716260B € 135.00		-	
	Gearbox gears shim kit	1918908 € 50.88		1918908 € 50.88		-	
	Pinwheel shaft	-		-		-	
	Steel gear selector stem	-		-		2319244B € 26.00	
	Primary gears with flexible coupling z 24/72	6717308 € 350.00		6717308 € 350.00		-	
	Primary gears with flexible coupling z 27/69	6716313 € 350.00		6716313 € 350.00		-	
	Clutch disk kit SPORT	5216520 € 24.54		5216520 € 24.54		-	
	Clutch disk kit MHR	5216521 € 32.73		5216521 € 32.73		-	
	Clutch disk kit MHR TEAM	5219917 € 50.90		5219917 € 50.90		-	
	Clutch spring	2919858B € 7.18		2919858B € 7.18		-	
	Complete clutch POWER UP CLUTCH SYSTEM	5219621 € 213.03		5219621 € 213.03		-	
	Clutch hub POWER UP CLUTCH SYSTEM for original clutch and Malossi	7719606B € 68.00		7719606B € 68.00		-	
	Thrust plate	5219627 € 40.28		5219627 € 40.28		-	
	MHR TEAM II inner rotor ignition ELECTRIC SYSTEM IS CUT OUT (!)	5519635 € 506.19		-		-	
	VESPower ignition cone Ø 20 flywheel Kg. 1,2	5516955 € 375.81	[11]	-		-	
	VESPower ignition cone Ø 19 flywheel Kg. 1,2	5516951 € 375.81	[11]	-		-	
	VESPower ignition cone Ø 20 flywheel Kg. 0,9	5516958 € 375.81	[11]	5516952 € 375.81		-	
	MHR Cooling fan Ø 167 for VESPower ignition	7419899 € 192.40	[24]	7419899 € 192.40	[24]	-	
	BRAKE POWER brake shoes front + rear	-		-		-	
	BRAKE POWER brake shoes front	6217603 € 20.53		6217603 € 20.53		-	
	BRAKE POWER brake shoes rear	6217604 € 20.53		6217604 € 20.53		-	
	RS3 shock absorber front	4614616 € 181.05		4614616 € 181.05		-	
	RS24 shock absorber rear	4615218 € 280.00		4615218 € 280.00		-	
	RS1 shock absorber rear	-		4618912B € 138.34		-	
	RS1 shock absorber rear	4618912B € 138.34		-		-	

[11] For proper fitting you have to modify the ignition wiring supplied into the kit.
[24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS



PIAGGIO APE

			Piaggio	Piaggio	Piaggio
			APE FL2	APE FL3	APE FL
			50 2T 	50 2T 	50 2T 
	Cylinder kit cast-iron	Ø 47 to crankcase	31 7903 € 162.39	31 7903 € 162.39	31 7903 € 162.39
	Cylinder kit cast-iron	Ø 55 to crankcase	31 8691 € 191.07	31 8691 € 191.07	31 8691 € 191.07
	Cylinder kit cast-iron	Ø 57,5 to crankcase	31 8694 € 198.47	31 8694 € 198.47	31 8694 € 198.47
	Radial roller bearings	for crankshaft	6615669 € 29.13	6615669 € 29.13	6615669 € 29.13
	Clutch disk kit SPORT	(spring)	5216520 [12] € 24.54	5216520 [12] € 24.54	5216520 [12] € 24.54
	Clutch disk kit MHR	(spring)	5216521 [13] € 32.73	5216521 [13] € 32.73	5216521 [13] € 32.73
	Clutch disk kit MHR TEAM	(spring)	5219917 [14] € 50.90	5219917 [14] € 50.90	5219917 [14] € 50.90
	Clutch spring		2919858B € 7.18	2919858B € 7.18	2919858B € 7.18
	VESPower ignition	Ø 20 flywheel Kg. 1,2	5516955 € 375.81	5516955 € 375.81	5516955 € 375.81
	MHR Cooling fan	Ø 167 for VESPower ignition	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	-
	Intake manifold set TO CRANKCASE	for SHBC 19	20 5826 € 115.44	20 5826 € 115.44	20 5826 € 115.44
	POWER EXHAUST exhaust system	with ORIGINAL STROKE	3214431 € 121.49	3214431 € 121.49	3214431 € 121.49
	POWER EXHAUST exhaust system	with 125cc STROKE 51	3214464 € 121.49	3214464 € 121.49	3214464 € 121.49
	Crankshaft reed valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 105	5316517 [15] € 414.06	5316517 [15] € 414.06	5316517 [15] € 414.06
	Crankshaft reed valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 97	5316528 [15] € 414.06	5316528 [15] € 414.06	5316528 [15] € 414.06
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 15 cone Ø 20 stroke 51 mm rod 97	5316594 [15] € 414.06	5316594 [15] € 414.06	5316594 [15] € 414.06
	Gearbox gears shim kit		1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88

[12] ONLY for APE FL: (6), 5216523

[13] ONLY for APE FL: (6), 5216524

[14] ONLY for APE FL: (6), 5216525

[15] To be combined with CYLINDER KITS art. 3115829

[24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS

Piaggio

APE

50 2T 

317903
€ 162.39

318691
€ 191.07

318694
€ 198.47

6615669
€ 29.13

5216520 **[12]**
€ 24.54

5216521 **[13]**
€ 32.73

5219917 **[14]**
€ 50.90

2919858B
€ 7.18

5516955
€ 375.81

7419899 **[24]**
€ 192.40

20 5826
€ 115.44

3214431
€ 121.49

3214464
€ 121.49

5316517 **[15]**
€ 414.06

5316528 **[15]**
€ 414.06

5316594 **[15]**
€ 414.06

1918908
€ 50.88



[12] ONLY for APE FL: (6), 5216523

[13] ONLY for APE FL: (6), 5216524

[14] ONLY for APE FL: (6), 5216525

[15] To be combined with CYLINDER KITS art. 3115829

[24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS



Cast iron cylinder kits Ø 47 - Ø 55 - Ø 57,5



Ø 47 mm

€ 162.39

31 8691

Ø 55 mm

€ 191.07

31 8694

57,5 mm

€ 198.47

PIAGGIO

APE 50 2T <-1989

VESPA

PK 50 2T

PK FL 50 2T

PK HP FL 50 2T

PK XL 50 2T

SPECIAL 50

Continuamente 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!

Continually refined over the years, the legendary cast-iron thermic units for Vespa have undergone a further upgrade concerning above all the main rear transfers, exhaust duct and the intake duct, which has been considerably increased in size.

This is the only thermal unit of its kind that uses an oring as a seal between the head and the Ø 47 cylinder, the new head also features a centring track to mate perfectly with the cylinder. Especially improving torque at low revs, this thermal unit further enhances performance.

Once again, with this evolution the Malossi engineers have exceeded all expectations!

		31 7903	31 8691	31 8694
Diametro	Diameter	Ø 47 mm	Ø 55 mm	Ø 57,5 mm
Utilizzo	Use	Urban/sport	Urban/sport	Urban/sport
Range di Potenza	Power range	6/8	8/10	10/13
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy	easy	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	SHB 16 - SHB 19	SHBC 20 - PHBL 25	SHBC 20 - PHBL 25
Corsa	Stroke	43	43	43
Rapporto di compressione	Compression ratio	12,5:1	11,8:1	11,2:1
N° segmenti	N° piston rings	2	2	2
N° travasi	N° of transfers	6	6	6
Testa	Head	emisferica hemispheric	emisferica hemispheric	emisferica hemispheric
Candela	Spark plug	IW F 24	IW F 24	IW F 27

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.

TECHNICAL FEATURES

Cylinder

- Material: special self-lubricating, wear-resistant, highly refined cast iron alloys, obtained by Shell Moulding gravity die-casting.
- Machining: on numerically controlled high precision machine tools.
- Recalculated and increased heat exchange surfaces.
- Exhaust and transfer ports designed and tuned for maximum thermodynamic performance.
- Dimensional and surface finish quality control performed according to Malossi's internal specifications.
- Cylinder and piston selected for a 100% fit of 0.010-0.005 mm.
- Checking of all the seals carried out.

Piston

- Material: special aluminium alloy with high silicon content and low thermal expansion.
- Machining: on numerically controlled machine tools.
- Lightened and strengthened.
- Heat exchange surfaces increased.

Piston rings

- Piston rings in very strong modular cast iron with ground, wear-resistant, hard chrome metal-spray coating on the contact surface.

Head

- Material: special die-cast aluminium alloy.
- Geometry of heat exchange surfaces recalculated and increased.
- Machining: numerically controlled high precision machines with diamond tools.
- Surface rust prevention treatment.
- Viton head gasket.
- Hemispheric combustion chamber with centred squish and spark plug.





MALOSS

GRUPPO TERMICO IN GHISA Ø 57,5

Cast iron cylinder kit Ø 57,5

3117681

Ø 57,5 mm

€ 268.54

PIAGGIO

APE 50 2T <-1989

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK FL 125 2T

PK XL 125 2T

PRIMAVERA 125 2T



Proseguendo nel suo percorso di instancabile e totale rinnovamento e continua ricerca delle migliori soluzioni tecniche possibili, Malossi ha creato un nuovo pistone specifico per il cilindro in ghisa destinato alla Vespa.

Continuing on its course of tireless and complete renewal and continued research into the best possible technical solutions, Malossi has created a new piston specifically for the cast iron cylinder designed for the Vespa.

An evolution of the construction technology behind the piston in the aluminium cylinder, the new piston has another band and is much more robust.

Mutuato dalla tecnologia costruttiva alla base del pistone che equipaggia il cilindro in alluminio, il nuovo pistone guadagna una fascia e tanta robustezza in più.

La sua asola di aspirazione è sdoppiata per aumentarne la robustezza e per una migliore guida all'interno della canna del cilindro.

Questa soluzione ha permesso di ottenere sia ulteriore rigidità, eliminando l'asolatura superiore da entrambi i fianchi del pistone, sia un ottimo flusso ai travasi.

Sbirciare all'interno del cielo del pistone consente di farsi un'idea del lavoro quasi maniacale che connota tutta la fase di progettazione e sviluppo di questo nuovo prodotto.

L'estrusione è stata abbandonata in favore di una struttura con nervature più pronunciate che garantisce al pistone una resistenza di prim'ordine, rendendolo al contempo sensibilmente più leggero.

The intake ring is doubled up to increase robustness and for movement inside the cylinder chamber.

This solution has allowed for both an increase in rigidity by removing the upper rings from both sides of the piston, as well as optimum flow to the porting.

Take a look inside the piston head and you will have an idea of the almost maniacal work which went into the planning and development phase of this new product.

Extrusion was abandoned in favour of a structure with more pronounced bands which guarantees first-class resistance to the piston, while making it noticeably lighter at the same time.

3117681		
Diametro	Diameter	Ø 57,5 mm
Utilizzo	Use	Urban / sport
Range di Potenza	Power range	12 / 18
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	SHB 20 / PHBL 25
Corsa	Stroke	51
Rapporto di compressione	Compression ratio	11,4:1
N° segmenti	N° piston rings	2
N° travasi	N° of transferts	7
Testa	Head	emisferica / hemispheric
Candela	Spark plug	centrale / central IW F 27

IMPIANTI ALIMENTAZIONE LAMELLARI PHBL 25 B

PHBL 25 B reed carburettor kits

per Cilindro Malossi

3117681 - (3116326*) - 3115829

for Cylinder Malossi

3117681 - (3116326*) - 3115829

1615907

€ 337.⁹³

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T

1615912

€ 337.⁹³

VESPA

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK FL 125 2T

PK XL 125 2T



*Produzione cessata

*Out of production

Complessivi collettore PHBL 25

Intake manifold kit PHBL 25

per Cilindro Malossi

3117681 - (3116326*) - 3115829

for Cylinder Malossi

3117681 - (3116326*) - 3115829

2015908

€ 129.43

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T

2015911

€ 129.43

VESPA

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK FL 125 2T

PK XL 125 2T



*Produzione cessata

*Out of production



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.

Malossi is proud to introduce to its public the total renewal of a real legend, one of the most long-lived and successful projects ever linked to our trade mark: the new and amazing cylinder for Vespa ET3 125. This time wholly aluminium made.

The story of this cylinder kit starts in 1982 when, for the first time in a cast iron cylinder with this ring, an oring is used as seal gasket between head and cylinder: a refined solution representing so far the state of the art.

Malossi has taken a blank paper to redesign its project, drawing it up new from the roots, thus renewing and releasing a cylinder which rightfully joins the famous range of MHR cylinder kits.

Aluminium replaced cast iron and the reed valve seat has been totally redesigned, a real revolution able to fill the gaps of the original Vespa intake already since 1982 and now equipped with a centre support in order to grant a higher stability to the piston ring.

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.

Displacement increases to 130cc, whereas the six ports are the result of the know-how and technology gained during decades of scooter races. Now, for the first time in the history, they are fitted on a Vespa cylinder which can reach very high horse powers and revolutions up to 11.000 rpm.

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.

TECHNICAL FEATURES

Aluminium cylinder

- Cylinders obtained by gravity die-casting in permanent steel moulds.
- Material: hardened and tempered high silicon content primary aluminium alloy.
- Machining: on numerically controlled high precision machine tools.
- Cylinder liner with silicon carbide metal-spray coating on a galvanic nickel matrix, cross-honed with passes with diamonds for very tight tolerances.
- Recalculated and increased heat exchange surfaces.
- Exhaust and transfer ports designed and tested for maximum thermodynamic performance.
- Dimensional and surface finish quality control performed according to Malossi's internal specifications.
- Cylinder and piston selected for a fit of 0.005 mm.

3115829		
Diametro	Diameter	Ø 57,5 mm
Utilizzo	Use	Sport / racing
Range di Potenza	Power range	18 / 25
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	PHBL 25/ VHST 28
Corsa	Stroke	51
Rapporto di compressione	Compression ratio	12,5:1
N° segmenti	N° piston rings	1
N° travasi	N° of transferts	7
Testa	Head	emisferica / hemispheric
Candela	Spark plug	centrale / central IW F 27



IMPIANTO ALIMENTAZIONE LAMELLARE PHBL 25 BS

PHBL 25 BS reed carburettor kit

per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

for Cylinder Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

1616561

€ 390.⁶⁶

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T



La filosofia Malossi degli impianti alimentazione è da sempre fornire un kit plug and play completo e potente. Non poteva, pertanto, mancare la totale riedizione dei complessivi collettori lamellari al cilindro specifici per questo gruppo termico.

Massicci studi e simulazioni sulla fluidodinamica realizzati con software avveniristici hanno consentito di raccordare in maniera perfetta i collettori ottenendo un complessivo praticamente del tutto rettilineo, in grado di garantire il miglior passaggio possibile dal carburatore all'ammissione, il tutto rimanendo perfettamente all'interno della scocca della Vespa.

Malossi philosophy concerning carburettor kits has always been to supply a "plug and play", complete and powerful kit.

Therefore, the total new edition of the reed-valve blocks specific for this cylinder kit couldn't miss.

Thanks to a considerable number of studies and fluid dynamics simulations created using futuristic softwares, manifolds have been perfectly machined so as to obtain an almost straight system able to ensure the optimal passage from carburettor to intake, while perfectly remaining inside the Vespa body.

Complessivo collettore per impianti alimentazione Ø 22-25
Intake manifold kit for carburettor kit Ø 22-25

per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5
for Cylinder Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

2016547

€ 185.00

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
PRIMAVERA 125 2T



IMPIANTO ALIMENTAZIONE LAMELLARE VHST 28

VHST 28 reed carburettor kit

per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

for Cylinder Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

1616309

€ 423.₃₀

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T



Complessivo collettore per impianti alimentazione Ø 28-30

Intake manifold kit for carburettor kit Ø 28-30

per Cilindro Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

for Cylinder Malossi 3115829 MHR Ø 57,5

2016319

€ 198.₁₇

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T





COLLETTORI INCLINATI PER CARBURATORI SHB 16

**Tilted intake manifold for
SHB 16 carburetors**

02 3585

€ 18.00

VESPA

PK 50 2T

PK FL 50 2T



02 1610B

€ 28.93

VESPA

SPECIAL 50



COLLETTORI INCLINATI PER CARBURATORI SHB 16-19

**Tilted intake manifold for
SHB 16-19 carburetors**

02 4918B

€ 36.10

VESPA

PK HP FL 50 2T

PK XL 50 2T



02 4917B

€ 24.02

VESPA

PK XL 50 2T



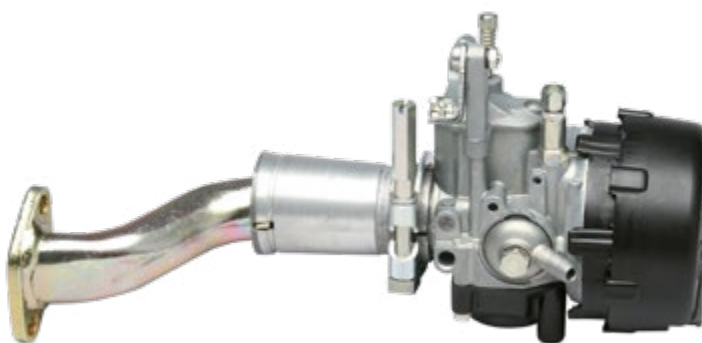
Impianto alimentazione SHBC 20

Carburettor kits SHBC 20

1610645

€ 194.⁰⁵

VESPA
SPECIAL 50



Impianto alimentazione PHBL 24 A

Carburettor kits PHBL 24 A

1610857

€ 341.¹⁵

VESPA
ETS 125 2T
PK HP FL 50 2T
PK XL 125 2T
PK XL 50 2T



1610849

€ 251.³²

VESPA
PK 125 2T
PK FL 125 2T

Complessivo collettore Ø 20**Intake manifold kit Ø 20****20 4045**€ 28.⁹¹**VESPA**

SPECIAL 50

**Collettore Ø 24x28,6 inclinato****Tilted intake manifold Ø 24x28,6****02 4957B**€ 85.⁰⁰**VESPA**

ETS 125 2T

PK HP FL 50 2T

PK XL 125 2T

PK XL 50 2T

**Complessivo collettore Ø 24x28,6 inclinato****Tilted intake manifold kit Ø 24x28,6****2018772**€ 62.⁴⁰**VESPA**

PK 50 2T

IMPIANTI ALIMENTAZIONE ELASTICO AL CARTER

Elastic to crankcase carburettor kits

Impianti alimentazione PHBL 25 B

Carburettor kits PHBL 25 B



1610748

€ 294.²⁶

VESPA

PK 125 2T

PK FL 125 2T

1610738

€ 264.⁷⁰

VESPA

SPECIAL 50

1620090

€ 275.²⁰

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T

Compressivi collettore per impianti alimentazione

Intake manifold kit for carburettor kits

20 4647

€ 80.00

VESPA

PK 125 2T

PK 50 2T

PK FL 125 2T

PK FL 50 2T



20 4646

€ 66.14

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T

SPECIAL 50



IMPIANTI ALIMENTAZIONE LAMELLARE AL CARTER

Reed to crankcase carburettor kits

Impianti alimentazione PHBL 25 B

Carburettor kits PHBL 25 B



1610847

€ 321.⁸⁴

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
PRIMAVERA 125 2T

1610859

€ 307.¹³

VESPA

ETS 125 2T
PK XL 125 2T

1610851

€ 228.³⁵

VESPA

PK 125 2T
PK FL 125 2T

Compressivi collettore per impianti alimentazione PHBL 25

Intake manifold kit for carburettor kits PHBL 25



20 5459

€ 122.00

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
PRIMAVERA 125 2T
SPECIAL 50

20 5460

€ 125.66

VESPA

PK 125 2T
PK 50 2T
PK FL 125 2T
PK FL 50 2T

20 5461

€ 125.66

VESPA

ETS 125 2T
PK HP FL 50 2T
PK XL 125 2T
PK XL 50 2T



POWER EXHAUST

Impianti di scarico ad alta prestazione

High Performance Exhaust Systems

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:

A significant re-styling for the legendary scooter that left its mark in history.

Two new projects designed for collectors and enthusiasts of high quality machines.

The already outstanding cylinder / head, known as C.V.F., and the reed valve intakes were the focal points for the evolution of the steel-bodied scooter. Within Malossi, there was a strong desire to add to them a special series of exhausts.



3214425

VESPA
SPECIAL 50

€ 121.49

3214430

VESPA
ET3 PRIMAVERA 125 2T
PRIMAVERA 125 2T

€ 121.49

3214431

PIAGGIO
APE 50 2T <-1989

€ 121.49

3214464

PIAGGIO

APE 50 2T <-1989

€ 121.49

3219290

VESPA

PK 50 2T

€ 121.49

3219292

VESPA

PK 125 2T

€ 121.49



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.

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.

The new POWER EXHAUST, sport exhaust systems, re-designed for high performance, with modern and aggressive styling.

Innovation and creativity is part of Malossi's DNA, product improvement and constant development are our strong points, this is why our products are so long lasting and well remembered by our admirers.

TECHNICAL FEATURES

- Exhaust system with noise reducing chicane flow design with add-on refurbishable silencer.
- Expansion chamber with internal baffling, made of FeP04 steel with added noise reducing fibreglass packing.
- Coated with high temperature resistant black paint.
- Exhaust system includes a complete set of brackets, collars, screws and all parts needed for assembly, interchangeable with the original exhaust without need for modifications.
- Silencer with anodized aluminium outer shell, can be disassembled and refurbished.

POWER CLASSIC EXHAUST

Marmitta

Exhaust Systems

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.

Even the Vespa Small Frame, the most classic of scooters, sometimes needs a little more oomph. On a two stroke engine, the most obvious and simple modification that can be made is by adding an exhaust system expansion chamber.

Malossi technicians have therefore designed a custom exhaust system from scratch for the good old Vespa Small Frame, with a goal of immediately increasing performance and enjoyability without disturbing the timeless silhouette of the Piaggio scooter.

3217868**VESPA**

ET3 PRIMAVERA 125 2T

PRIMAVERA 125 2T

€ 150.46**3217871****VESPA**

SPECIAL 50

€ 144.67



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.

It looks like the most classic Exhaust System, but all the new parts and improvements are hidden under the surface.

To get the best out of this expansion chamber and so as to allow it to be fitted on all Vespas, the new manifold has been designed in order to be adapted to all motors available for this Vespa, from the original capacity to the top-performing models from the Malossi range.

It is the manifold, due to its shape, that best connects the exhaust gas flow from the cylinder to the exhaust system, ensuring a noticeable performance increase. The exhaust system body, with its characteristic expansion chamber shape, has been specifically designed to guarantee maximum performance to an operational all-rounder. From low to high revs the suction effect of the combusted gases generated by this component are maximised.

This component has been designed with the specific function in mind to be identical to the original, to remain as discreet as possible. Inside however, two separate chambers have been created by a divider in order to obtain the maximum suitable expansion of exhaust gases, whilst minimising noise from the exhaust system.

The Malossi Power Classic Exhaust, system, top performance and riding pleasure for your Vespa Small Frame, disguised in classic and discreet clothing.

VESPA RACING MHR

Marmitta

Exhaust Systems

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.

This is an essential component for tuning the vehicle, designed especially to give the motor optimum power increase at medium and high revs.

Thanks to the sophisticated systems available to our technicians and the decades of experience in planning and producing exhaust systems, Malossi has created this masterpiece.

The new MHR Exhaust for Vespa ET3, especially designed for use with our MHR cylinder kit gives the highest possible power from the highest revs making it one of the most high-performance exhausts available.

3216857

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
PRIMAVERA 125 2T

€ 466.40

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

ATTENTION: in order to fit it, it's necessary to modify the crankcase.



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.

N.B.: 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.

TECHNICAL FEATURES

Exhaust

Designed to be fitted without any chassis modifications. Made from special steel sheeting (0.8 mm thick), obtained from robotised T.I.G. and M.I.G. welding, and manual oxy-fuel welding beaten by hand. Transparent paint.

Exhaust connection

Designed for MHR Malossi cylinder kit, it includes a flange with ears for anchoring the support springs, which is obtained by high precision laser cutting procedures, and by a junction with calibrated inclination welded to the flange.

N.B.: It is no longer necessary to pierce the cylinder fins to connect the springs.

Nozzle

With an opening calibrated to obtain the maximum available counter-pressure.

Silencer

Aluminium, anodised Nitro blue with can integrated to the bottom of the exhaust for a more exciting design.

Connection to exhaust system

Connected with a high-precision, laser cut folded bracket, connected to an anchoring ring on the chassis arm; motor vibration is dampened by two silentblocks between the arm and the exhaust, ensuring a longer life.





MALOSSI

CROCIERA

Gear selector

6716260B

€ 135.00

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK 50 2T

PK FL 125 2T

PK FL 50 2T

PK HP FL 50 2T

PK XL 125 2T

PK XL 50 2T

PRIMAVERA 125 2T

SPECIAL 50



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

La nuova crociera dedicata 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.

Malossi, a leader and a synonym of quality in the production of high-performance components dedicated to the world of scooters, has incorporated all these years of technological development into one small, but very important, component, ready to fit in the most classic scooter of all time, the legendary Vespa.

The new gear selector dedicated to classic "small frame" Vespas is a miniature masterpiece of mechanics that incorporates the best of technology to produce a component with extremely high mechanical characteristics.

It can easily withstand far greater stresses than those to which the original component is subjected and is able to maintain these characteristics over time.

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.

The use of ultra-pure steel and a specific thermochemical treatment allows a very high surface hardness to be obtained, combined with very high mechanical strength.

These two features make the gear selector extremely resistant both to wear from contact and the mechanical stresses to which it is subjected, especially in the case of high performance engines.

The design, using highly sophisticated CAD CAM systems, has allowed us to review and optimise the gear selector arm's cam profile in order to obtain a greater fluidity, precision and safer use of the gear lever.

The stability and dimensional accuracy of the component are guaranteed within limits, which would otherwise be unattainable, thanks to the use of a double-spindle CNC machining centre and to the rigid quality control to which every single piece is subjected to ensure the quality and performance you expect from a Malossi component.



COMPLESSIVO RUOTE DENTATE CAMBIO

Sprocket gear set

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
ETS 125 2T
PK 125 2T
PK 50 2T
PK FL 125 2T
PK FL 50 2T
PK HP FL 50 2T
PK XL 125 2T
PK XL 50 2T
PRIMAVERA 125 2T
SPECIAL 50



6720145

Sport

€ 539.00

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

Sprovvista di corona e pignone, la Vespa infatti non permette di variare il suo interasse. È dunque complicato apportare le modifiche necessarie a supportare – con la giusta rapportatura – ogni incremento prestazionale. Inizialmente, in Malossi abbiamo cercato una soluzione creando un nuovo **ingranaggio** che si accoppiava a quelli di serie (**art. 6716207**), ma non ci siamo fermati finché non abbiamo trovato l'innesto perfetto.

Nasce così il nostro **kit completo di ingranaggio multiplo e complessivo ruote dentate cambio Vespa**, caratterizzato da una differente e più adeguata rapportatura delle marce. È disponibile in due versioni, **Sport** e **Racing**, e si può installare su

6720146

Racing

€ 539.00

Although it shares several elements with the motorcycle world, such as the gears, **the Vespa** can be considered the **forefather of the scooter**, yet it poses a number of challenges.

Lacking a conventional front and rear sprocket, the Vespa does not allow for the variation of its wheelbase. This makes it complicated to carry out any necessary modifications to support every performance increase – with the correct final drive ratio. Initially, at Malossi, we sought a solution by creating a new **gear kit** that coupled with the stock components (**art. 6716207**), but we didn't stop until we found the perfect fit.

This is how our **complete Vespa gear cluster and gearwheel kit** was developed, featuring a different, more appropriate gear ratio set-up. It is available in two versions, **Sport** and **Racing**, and it can be installed on various models, ranging between the

diversi modelli, dalla Special 50 fino alla ET3 125. Il suo segno particolare? Le **due serie di corone** hanno il medesimo numero di denti (Z) – calcolati per dare un rapporto di trasmissione ottimizzato – sia nella versione Sport che Racing, mentre il modulo (cioè il profilo del dente) è diverso.

Inoltre, i nostri progettisti hanno studiato **due rapportature differenti** per seconda, terza e quarta marcia, calcolate specificamente:

- per **motori più improntati sulla coppia**, nella versione **Sport** art. **6720145**
- per **motori preparati per la pista**, nella versione **Racing** art. **6720146**

Caratteristiche tecniche

- Tutti gli ingranaggi e le ruote dentate sono realizzate esclusivamente con materiali che superano i nostri rigidi standard e verificati sistematicamente attraverso severi collaudi.
- La lavorazione finale è eseguita su macchine a controllo numerico, successivamente il kit è sottoposto a un trattamento termochimico di cementazione a 900°C per ottenere la durezza e la resistenza richieste.
- Dimensione e qualità dell'ingranaggio finito sono, infine, verificate su macchine di controllo tridimensionale Zeiss.

Le ruote sono ottenute con macchine dentatrici al CNC e rettificate nelle superfici di contatto. In questi punti abbiamo ottenuto delle piccole sacche utili al trasporto dell'olio, per garantire la migliore lubrificazione di queste aree critiche. In tutte le ruote che lo permettevano, sono stati praticati dei fori di alleggerimento, tranne che nella zona di sezione di contatto tra ruota e crociera, così da non creare punti di rottura.

Rapporti di trasmissione nelle 4 marce:

	6720145 SPORT	6720146 RACING
ruota 1° marcia	Z10-Z58	Z10-Z58
ruota 2° marcia	Z14-Z54	Z15-Z54
ruota 3° marcia	Z17-Z49	Z18-Z49
ruota 4° marcia	Z20-Z46	Z20-Z46

Special 50 and the ET3 125. What's its distinguishing feature? **Both sets of sprockets** have the same number of teeth (Z) - calculated to provide an optimised transmission ratio - in both the Sport and Racing versions, while the module (that is the tooth profile) is different.

Furthermore, our designers have developed **two distinct gear ratio set-ups** for the second, third, and fourth gears, specifically calculated for this purpose:

- for **engines focused more on torque**, in the Sport version art. **6720145**
- for **engines tuned for the track**, in the Racing version art. **6720146**.

Technical specifications

- All gear clusters and gearwheel kits have been manufactured exclusively using materials that exceed our rigorous standards and are systematically verified through stringent testing.
- The final machining is performed on CNC (Computer Numerical Control) machines. Subsequently, the assembly is subjected to a thermo-chemical case hardening treatment at 900°C to achieve the required hardness and resistance.
- Finally, the size and quality of the finished gears are verified on Zeiss three-dimensional inspection machines.

The gearwheels are produced using CNC gear cutting machines and are precision ground on the contact surfaces. At these points, small oil pockets have been created to ensure the best lubrication of these critical areas. Lightening holes have been drilled in all gearwheels where possible, except in the contact section area between the gearwheel and the gear selector spider, thus preventing the creation of stress points.

4-speed gear ratios:

	6720145 SPORT	6720146 RACING
1 st gearwheel	Z10-Z58	Z10-Z58
2 nd gearwheel	Z14-Z54	Z15-Z54
3 rd gearwheel	Z17-Z49	Z18-Z49
4 th gearwheel	Z20-Z46	Z20-Z46

INGRANAGGIO CAMBIO MULTIPLO

Multiple speed gear



MEDIUM

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK 50 2T

PK FL 125 2T

PK FL 50 2T

PK HP FL 50 2T

PK XL 125 2T

PK XL 50 2T

PRIMAVERA 125 2T

SPECIAL 50



6716696

Sport (z 10-14-17-20)

€ 142.⁶⁸

6716207

Racing (z 10-15-18-20)

€ 148.³⁹

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!

While sharing some elements with the world of motorcycles, for example gears, the Vespa can be considered the forefather of the scooter.

Since the Vespa has no crown and pinion and as its wheelbase cannot be varied, it is particularly difficult to make the necessary changes to support every increase in performance with the right ratio"

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.

To solve this problem, Malossi has created the new multiple speed gear for Vespa characterized by a different and more suitable gear ratio, available in two versions, Sport and Racing, and usable by the Special 50 up to the ET3 125.

Malossi designers have studied two different ratios for the second, third and fourth gear, calculated specifically for engines more characterized by the torque, in the version **Sport 6716696 (Z10-14-17-20)**, or for engines prepared for tracks, in the version **Racing 6716207 (Z10-15-18-20)**.

The Malossi multiple speed gear is perfectly interchangeable with the original and does not require changes to the housing. Moreover, thanks to an obsessive search for the correct dimensioning of the tooth, it is able to operate perfectly in combination with all the other gears. The choice of this precise module, in fact, has made it possible to keep the wheelbase unchanged. This technical solution of great value ensures high reliability and a significant reduction of noise.

INGRANAGGI PRIMARI CON PARASTRAPPI

Primary gears with flexible coupling

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
ETS 125 2T
PK 125 2T
PK 50 2T
PK FL 125 2T
PK FL 50 2T
PK HP FL 50 2T
PK XL 125 2T
PK XL 50 2T
PRIMAVERA 125 2T
SPECIAL 50



z 24/72

6717308

€ 350.00

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.

z 27/69

6716313

€ 350.00

The power generated by an engine, whether standard or elaborate, will end in itself if it is not transmitted to the wheels in the most efficient and effective manner, without unnecessary friction and a waste of mechanical energy.

Malossi, a leader in the production of high performance components for the world of motor scooters, has concentrated all its know-how in completely redesigning the primary transmission for the classic "small frame" Vespa, to ensure that maximum power is turned into road performance.

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

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

La nuova trasmissione primaria è inoltre completamente smontabile per poter accedere 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.

The new Malossi primary transmission for the Vespa is a true concentrate of engineering. From the high quality materials to the attention to detail and to the quality of the mechanical machining, everything is taken to a very high level. From the bronze bushing, to the clutch basket and to all the gears, everything is processed separately to ensure that each component is manufactured according to the highest quality standard.

The heart of the innovations introduced in this transmission is the new clutch bell, made of special, solid steel and characterised by six housings for the clutch discs, all six "active" and designed to lock the discs. In this way, all mechanical play is minimised, as well as the vibrations and resulting wear of the basket itself and of the guide teeth of the discs.

The new primary transmission is also completely detachable so as to be able to access the flexible couplings to change its springs. It is indeed possible to use different sets of springs to change the response of the flexible coupling depending on the various applications and what you want to achieve. The attention to detail is such that it was necessary to produce new bell-gear coupling screws specifically designed for this mechanical component.

The new Malossi primary transmission is extremely customisable; in fact, it is available in two different ratios: one intended for "easier" tuning, where the pinion/crown ratio is 24/72 teeth (final ratio 3) and another intended for more powerful engines, characterised by a pinion/crown ratio of 27/69 teeth (final ratio 2.55). Moreover, to each of the two options it is possible to couple a pinion (with 23 and 25 teeth for the 24/72 version and with 26 and 28 teeth for the 27/69 version) in order to find the desired ratio more accurately.

POWER UP CLUTCH SYSTEM

Frizione completa a molla singola Ø 108

Complete clutch with single spring Ø 108

5219621

€ 213.03

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK 50 2T

PK FL 125 2T

PK FL 50 2T

PK HP FL 50 2T

PK XL 125 2T

PK XL 50 2T

PRIMAVERA 125 2T

SPECIAL 50



Vespa elaborata e frizione che slitta o si cuoce? La **frizione Vespa Smallframe Malossi** soccorre tutti i vespini con trasmissioni che non reggono lo sforzo.

Spesso ci si lancia a testa bassa ad **aumentare la potenza del motore**, senza considerare le eventuali conseguenze nefaste sulla trasmissione.

Come sempre, ci abbiamo pensato noi: la frizione per Vespa Smallframe Malossi farà felici tutti gli smanettoni delle **Vespa a telaio piccolo** – come 50 Special, ET3 125, Primavera 125, PK 50 e 125, ecc. –, che finalmente potranno ricordare “quant’è bello andare in giro per i colli bolognesi” (e non solo) senza avvertire quel terribile odore di frizione bruciata.

Is your customized Vespa’s clutch slipping or overheating? The complete Power Up Clutch System is here to support all Vespas struggling with transmission issues that can’t handle the power.

Often, riders jump right into increasing engine power without considering the potential impacts on the transmission.

As always, we’ve taken care of it: the Malossi clutch for Vespa Smallframe will make all Vespa small-frame enthusiasts happy - such as the 50 Special, ET3 125, Primavera 125, PK 50 and 125, etc. -, who will finally be able to remember ‘how nice it is to ride around the hills of Bologna’ (and not only) without feeling that awful smell of burnt clutch.

Perché scegliere la frizione Vespa Smallframe Malossi

Avere tanti CV è inutile se non si possono scaricare tutti a terra. Per goderseli appieno è necessario che la **resistenza della frizione** sia **proporzionata all'aumento di potenza del vostro motore**.

È qui che i tecnici Malossi si sono messi alla prova stavolta, nella creazione di un **pacco frizione** all'altezza delle elaborazioni più spinte, per motori che sviluppano **fino a 25 hp e oltre**.

E dai nostri laboratori è uscito un gioiello con le seguenti caratteristiche:

- **mozzo frizione** in acciaio 39NiCrMo4 ricavato dal pieno
- **molla** di nuova concezione
- dotata di **4 dischi conduttori**
- **anello di chiusura tipo "Smalley"**

Grazie a tutti questi accorgimenti, la nostra **frizione Vespa Smallframe** regge senza problemi la trasmissione di potenze dell'ordine di 25 hp, pur mantenendo uno sforzo alla leva contenuto e **senza dover modificare nulla**: è infatti **compatibile con la campana originale e Malossi**.

Potenza diretta, divertimento assicurato

L'**acciaio al Nickel-Cromo-Molibdeno** di cui è costituito il **mozzo** conferisce al componente caratteristiche meccaniche eccezionali di **resistenza e tenacità**. Cosa significa in concreto? Solitamente i mozzi sottoposti a forza centrifuga e al carico della molla tendono ad aprirsi a margherita: con un mozzo in acciaio 39NiCrMo4, questo non succede.

Per gestire potenze elevate pur mantenendo lo sforzo alla leva entro limiti accettabili, abbiamo optato per una soluzione **kit a 4 dischi conduttori** al posto dei 3 originali, di conseguenza la **coppia trasmissibile aumenta** senza dover ricorrere a molle eccessivamente dure. Nonostante i kit a 4 dischi di solito presentino un lieve trascinarsi da fermi, con la frizione Vespa Smallframe Malossi siamo riusciti a eliminare anche questo piccolo inconveniente.

Why choose the complete Power Up Clutch System

High horsepower is pointless if it can't be effectively delivered to the road. To fully enjoy the extra power, you need a clutch that can handle the increased engine strength.

Malossi's experts have created a clutch system that meets the needs of high-powered builds, designed for engines generating up to 25 hp and beyond.

And out of our workshops came a jewel with the following characteristics:

- **clutch hub** made of special alloy steel 39NiCrMo4, CNC machined
- **newly designed spring**
- **equipped with 4 drive plates**
- **"Smalley" type retaining ring**

Thanks to these features, our complete Power UP Clutch System easily transmits up to 25 hp, all while keeping lever effort manageable and requiring no modifications. It's compatible with both the original and Malossi clutch bells.

Direct power, guaranteed fun

The Nickel-Chromium-Molybdenum steel used for the clutch hub provides exceptional mechanical strength and durability. What does this mean? Regular hubs under centrifugal force and spring load tend to deform; with our special alloy steel hub, this doesn't happen.

To manage high power while keeping lever effort reasonable, we opted for a 4-drive plate kit rather than the original 3, increasing transmissible torque without needing excessively stiff springs. Although 4-drive plate kits generally experience slight drag when idle, we eliminated this minor issue in the Malossi Vespa Smallframe clutch.

Another highlight is the "Smalley" type retaining ring, with a uniform internal microstructure and flawless outer surface, free from cavities, burrs, cracks, or other imperfections, ensuring even load distribution. The "Smalley" ring, a spiral design used in military and aerospace applications, is a cutting-edge addition

Degno di nota, poi, l'**anello di chiusura tipo "Smalley"** la cui microstruttura interna è uniforme e mantiene la superficie esterna esente da cavità, bave, cricche o altre imperfezioni, quindi garantisce la **perfetta distribuzione dei carichi**. Lo "Smalley" è infatti un innovativo sistema a spirale utilizzato in molte applicazioni, anche militari e aerospaziali: potevamo forse non sceglierlo?

Il **kit frizione Vespa Smallframe Malossi** è dedicato ai proprietari di Vespa telaio piccolo che vogliono essere certi di una **trasmissione di potenza diretta ed impeccabile**, sia su motori originali che pesantemente elaborati.

I risultati migliori, come precisione e feeling alla leva, si ottengono in abbinamento al piattello reggispinta Vespa Smallframe.

The Malossi complete Power Up Clutch System is ideal for small-frame Vespa owners seeking flawless, direct power transmission, whether for stock or highly modified engines.

The best results in precision and lever feel come when paired with the Vespa Smallframe thrust plate.



**Watch
the video**



**Mozzo frizione per frizione originale e Malossi
POWER UP CLUTCH SYSTEM**

**Clutch hub for original clutch and Malossi POWER
UP CLUTCH SYSTEM**

7719606B

€ 68.00



**Scodellino raccoglitore olio frizione per frizione
originale e Malossi POWER UP CLUTCH SYSTEM**

**Clutch oil collector for original clutch and Malossi
POWER UP CLUTCH SYSTEM**

5220044

€ 8.00



**Piattello reggispinta per frizione originale e
Malossi POWER UP CLUTCH SYSTEM**

**Thrust plate for original clutch and Malossi POWER
UP CLUTCH SYSTEM**

5219627

€ 40.28

POWER UP CLUTCH BASKET

Campana frizione Ø 109,5

Clutch bells Ø 109,5



7717313B

€ 75.00

VESPA

COSA 125 2T

COSA 150 2T

COSA 200 2T

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX E 200 2T

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.

Modifying the engine of a Vespa to increase its performance does not just entail simply changing the inner engine parts. Every modification affects all the engine components taking them over the modest limits for which they were designed.

What this means is that apparently secondary components, such as the clutch, require suitable modifications and improvements to be able to better withstand the increase in power and torque, and to ensure the legendary reliability of the most classic scooter of them all.

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.

So, the new power up clutch basket has been developed by the technical department of Malossi to handle all the power and the entire engine rpm range. In upgraded engines, due to the high number of revs, the outer fins of the basket open, causing it to work less effectively. To avoid this problem, the new POWER UP CLUTCH BASKET includes a reinforcement ring welded on the outer side of the basket specifically to prevent it from opening.

The gear wheel is riveted to the basket with 16 rivets and thus, allows up to 16 clutch springs to be fitted, so that the entire clutch can handle higher torque and more power than those for which the standard clutch was designed.

To complete this component intended for all Vespas, from those that have been adapted for a sportier ride to those which are purely for racing, the basket has 8 holes which make it lighter and reduces the moment of inertia, increasing its ability to dissipate the heat generated by the friction of the clutch discs.

ALBERO PERNO RUOTA

Pinwheel shaft

6719239B

z 27/69

€ 200.00

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T



Albero progettato per la massima resistenza diminuendo le sezioni e quindi il peso dove la geometria lo consentiva. Costruiti con acciaio speciale da cementazione, ottenuti con torni di ultima generazione con modelli 3d e tecnologia cad/cam per il massimo controllo della geometria, cementati e rettificati nelle zone in cui è richiesta la massima precisione. I fori di alleggerimento diminuiscono la massa dell'albero con vantaggi in termini di inerzia ed accelerazione. Sono stati creati in zone dove non compromettono la resistenza dell'albero.

Completamente rinnovato nell'estetica, la dimensione della cava di introduzione della crociera è stata modificata allungandola per accogliere la crociera stessa.

Può essere utilizzato con ruote dentate Malossi e Piaggio.

Shaft designed for maximum strength by decreasing the sections and therefore the weight where the geometry allows it. Built with special case-hardening steel, obtained with latest generation lathes with 3D models and cad/cam technology for maximum geometry control, case-hardened and ground in the areas where maximum precision is required. The lightening holes decrease the mass of the shaft with advantages in terms of inertia and acceleration. They have been created in areas where they do not compromise the strength of the shaft.

Completely renewed in terms of aesthetics, the dimension of the slot for introducing the gear selector has been modified by lengthening it to accommodate the gear selector itself.

It can be used with Malossi and Piaggio sprockets.

ACCENSIONI A ROTORE INTERNO MHR TEAM II

MHR TEAM II
inner rotor ignition

5519635

€ 506.¹⁹

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK FL 125 2T

PK XL 125 2T

PRIMAVERA 125 2T





Novità assoluta: l'accensione MHR Team II

Gestiscono più mappe contemporaneamente senza dover ricorrere a palmari, con un semplice click. Permettono di traslare la mappa selezionata spostando l'OFFSET (+ o - 2°). Le accensioni Malossi concentrano in loro stesse 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!

MHR Team II ignition is a great innovation!!!

Manages multiple maps simultaneously without having to resort to a hand-held device, with just a simple click. Ability to shift the selected map by moving the OFFSET ($\pm 2^\circ$).

The inner rotor ignition systems designed by Malossi are based on the state-of-the-art technology applied to racing. Such a new system resulted from the need to overcome the technical limitations imposed by conventional flywheel ignition, which cannot ensure consistent performance over 10,000 rpm and causes severe setting-up problems for racing vehicles.

We made the control unit even more immune to interferences developing an uP STM8 - 8 bit microprocessor with processing speed of 20 MIPS: guaranteeing spark timing with greater accuracy than prior versions!

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 particolar 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.

The **MHR Team II** includes a **not adjustable with 3 trimmers** control unit with variable spark advance timing:

- the first trimmer (MAPS) is for selecting the spark advance timing map
- the second trimmer (OFFSET) allows you to shift the selected map $\pm 2^\circ$
- the third trimmer (LIM) used especially for 4-stroke engines, permits you to vary the rev limit between 11.500 RPM to 14.300 RPM and also allows you to disable the rev limiter

It also features **8 preset maps**.

Other essential components have also been revised, such as the high voltage coil, now able to deliver a maximum discharge voltage >40 KV for normal engine speeds from >3000 RPM and an extraordinary ramp up time @10bar> 1750 V/uS.

One of the most important novelties is the new rotor/stator unit, featuring a completely redesigned static component in terms of mechanics and electronics!

**Electrical performance improved by 20%.
Minimum start-up speed reduced from 450 rpm to 370 rpm.**

The effects of this latest evolution translate into increased voltage supplied to the spark plug, at the same speed, which is anything but negligible compared to the previous model.

Riduzione peso statore di
100 gr. circa 30%

Stator weight reduced by
100 g. about 30%



Circuito elettrico magnetico
monolitico ad alta permeabilità
con percorso ottimizzato

Monolithic high permeability
magnetic electrical circuit with
optimised path

Rotore con magneti permanenti
in Neodimio

Rotor with magnéticos
permanentes en Neodimio

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.

TECHNICAL FEATURES

CDI

- Control unit with variable spark advance timing and with 3 trimmers:
 - » trimmer MAPS: selects the spark advance timing map
 - » trimmer OFFSET: shifts the selected map $\pm 2^\circ$
 - » trimmer LIM: selects the rev limit (16 possible settings)
- 8 preset maps
- System based on a uP STM8 - 8 bit microprocessor with a processing speed of 20MIPS (Million Instructions Per Second).
- Reduced processing time, improved spark advance precision and stability.
- Hardware architecture with improved immunity to interferences.
- Temperature class 105°C cable.
- Compensation for flywheel fitting error of $\pm 2^\circ$ with 0.5° increments via an external trimmer.
- 8 spark advance tables selectable via an external trimmer
- Vector spark advance tables comprised of 24 breakpoints with linear interpolation.
- Adjustable rev limit via an external trimmer with 16 settings.
- Soft cut feature insures a gradual rev limit cut-off.
- 15 settings to adjust the rev limit between 11,500 RPM and 14,300 RPM with 200 RPM increments plus a setting to disable the rev limiter.

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.

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.

High voltage coil

- Maximum discharge voltage > 40 KV for engine speeds >3000 Rpm
- Maximum peak open-circuit voltage gap > 50KV
- Ramp up time @10bar > 1750V/uS

Rotor-stator unit

- Stator weight reduced by about 30% - total 100g.
- Monolithic high permeability magnetic circuit.
- Optimised magnetic path.
- Strengthening of the wound part, with cable in superior insulation class and increased wire diameter.
- Electrical performance improved by +20%.
- Minimum start-up speed reduced from 450 rpm to 370 rpm.
- Miniaturised impermeable connector with IP67 protection, with retention lock.
- Automotive class cabling.
- Ø 58 rotor with permanent Neodymium magnets.

WARNING: with this kind of ignition the lighting set is disconnected.



Posizione freccia Arrow position	Nr. giri RPM
O	11.500
E	14.300
F	Limitatore escluso Limiter switched off

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.

ATTENTION:

The control unit has an adjustable RPM limit function to prevent engine damage. Rotating the trimmer with a screwdriver will adjust the rpm limit between a range of 11,500 to 14,300, or exclude the limit function altogether. Every click corresponds to 200 RPMs.

CONTROLLER STROBOSCOPICO

Strobe controller

5515740

€ 218.³⁶



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 ($< 1 \mu$ 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.

The perfect accessory for our new MHR TEAM II Malossi inner rotor ignitions.

This compact tool not only allows the advance to be checked with disarming ease, thanks to a 200 lm light with a duration of 10 μ s and extremely reduced delay ($< 1 \mu$ s), it also completely replaces classic strobe guns thanks to its technical characteristics, decidedly superior to many guns currently available on the market.

To activate the controller, the cables simply need to be connected to the battery and ignition coil.

Once map 0 has been set in the **MHR TEAM II Malossi**, inner rotor ignitions, calibration conditions are obtained by simply warming up the engine and bringing it up to a fixed speed of 400 rpm.

At this point you simply need to point the flashing light beam onto the phasing references previously marked on the ignition, as indicated in the dedicated instructions, checking that they correspond with the markings made during the ignition regulation phase.

If so, the advance will be correctly set on 16° and the offset trimmer on the control unit can be adjusted to regulate this value as desired.

IGNITION TIMING KEY

Ignition timing key

6018496B

€ 22.00



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 comparatore.

This simple tool makes it possible to accurately adjust the advance, excluding all inaccurate readings, which is a problem that even the most expert instructors run into.

To use the key, it is sufficient to insert the projections - found on the lower face - into the flywheel fixing holes in the rotor of the new inner rotor ignitions.

These holes are free because during the advance regulation phase, the flywheel hasn't yet been installed.

Once the rotor and key have been joined, the flywheel can be moved by rotating the tool until the regulation hole is aligned with the right-hand fixing hole of the stator.

To make the alignment, insert a pin or drill bit with 5 mm diameter.

With the rotor and stator perfectly aligned, to set the advance with absolute certainty all you need to do is shift the stator, rotating it thanks to the regulation guides, making the measured piston position coincide with the comparator.



ESTRATTORE PER ROTORE

Extractor for rotor

6011651

€ 37.31



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.

A good mechanic can be spotted by his tools! That's why Malossi is particularly attentive to developing the best tools that guarantee the correct assembly and dismantling of its components, especially those that have been designed for competitions and therefore require maximum care. Thanks to this extremely simple tool, it is possible to exert a resultant force coaxially to the shaft axis where the rotor is keyed, and by pivoting on the end of the rotating part, directly proceed to decouple the two parts without running the risk of forcing them in directions that will ruin the components or compromise their correct functioning.

			LML	LML	Vespa
			STAR	STAR	COSA
			125 2T 	150 2T 	125 2T 
	Gruppo termico alluminio	SPORT	3118005 € 402.08	3118005 € 402.08	3118005 € 402.08
			[16]	[16]	[16]
	Gruppo termico alluminio	MHR	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60
	Gruppo termico alluminio	MHR (corsa 60)	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60
	Gruppo termico ghisa		3117676 € 280.56	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 15 corsa 57 mm biella 105	-	-	5317510 € 414.06
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 16 corsa 57 mm biella 110	-	-	-
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 16 corsa 60 mm biella 110	-	-	-
	Cuscinetti radiali	per albero motore	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97
	Paraoli		-	-	6617236 € 16.00
	Carter motore completo	ORIGINALE PIAGGIO	-	-	-
	Carter VR-ONE valvola lamellare		-	-	-
	CARTER V-ONE valvola rotante		-	-	-
	Carburatore	SI 24/24 E	-	-	7216456 € 156.24
	Impianto alimentazione diretto al carter	PHBH 30	-	-	-
	Impianto alimentazione lamellare al carter	PHBH 30	-	-	-
	Impianto alimentazione per carter VR-ONE	PHBH 30 BD	-	-	-
	Complessivo collettore lamellare al carter	per PHBH 30	-	-	-
	Marmitta POWER EXHAUST	BLACK sound	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST		3217791 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46
	Marmitta VESPA RACING MHR		-	-	-

[16] Non si monta con volano ad avviamento elettrico

Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa
COSA	COSA	PX E	PX (VLX2M)	PX	PX
150 2T 	200 2T 	200 2T 	125 2T 2 	125 2T 0-1 	125 2T 3 
3118005 € 402.08 [16]	3118591 € 442.29	3118591 € 442.29	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]
3117163 € 428.60	-	-	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60
3117361 € 428.60	3118599 € 455.87	3118599 € 455.87	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60
3117676 € 280.56	-	-	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56
5317510 € 414.06	-	-	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06
-	-	5316082 € 414.06	-	-	-
-	5316176 € 547.24	5316176 € 547.24	-	-	-
6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97
6617236 € 16.00	6617236 € 16.00	-	6617236 € 16.00	6617236 € 16.00	6617236 € 16.00
-	-	5714493 € 1294.70	-	-	-
-	-	5717230 € 1037.46	5718382 € 921.85	5718382 € 921.85	5718382 € 921.85
-	-	5717245 € 889.15	5718392 € 846.25	5718392 € 846.25	5718392 € 846.25
7216456 € 156.24	-	-	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24
-	-	1610701 € 351.38	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66
-	-	1615550 € 376.40	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38
-	-	1618262 € 246.37	-	-	-
-	-	2014913 € 167.11	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11
3218741 € 206.04	-	3218742 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04
3217791 € 150.46	-	3217790 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46
-	-	3219182 € 504.00	3219555 € 504.00	3219555 € 504.00	3219555 € 504.00

[16] Non si monta con volano ad avviamento elettrico

			Vespa	Vespa	Vespa
			PX (VLX2M)	PX	PX
			150 2T 2 	150 2T 0-1 	150 2T 3 
	Gruppo termico alluminio	SPORT	3118005 € 402.08	3118005 € 402.08	3118005 € 402.08
			[16]	[16]	[16]
	Gruppo termico alluminio	MHR	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60
	Gruppo termico alluminio	MHR (corsa 60)	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60
	Gruppo termico ghisa		3117676 € 280.56	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 15 corsa 57 mm biella 105	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06
	Albero motore valvola rotante	sp.Ø 16 corsa 57 mm biella 110	-	-	-
	Albero motore valvola lamellare	sp.Ø 16 corsa 60 mm biella 110	-	-	-
	Cuscinetti radiali	per albero motore	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97
	Paraoli		-	-	-
	Carter motore completo	ORIGINALE PIAGGIO	-	-	-
	Carter VR-ONE valvola lamellare		5718382 € 921.85	5718382 € 921.85	5718382 € 921.85
	CARTER V-ONE valvola rotante		5718392 € 846.25	5718392 € 846.25	5718392 € 846.25
	Carburatore	SI 24/24 E	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24
	Impianto alimentazione diretto al carter	PHBH 30	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66
	Impianto alimentazione lamellare al carter	PHBH 30	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38
	Impianto alimentazione per carter VR-ONE	PHBH 30 BD	-	-	-
	Complessivo collettore lamellare al carter	per PHBH 30	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11
	Marmitta POWER EXHAUST	BLACK sound	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04
	Marmitta POWER CLASSIC EXHAUST		3217791 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46
	Marmitta VESPA RACING MHR		3219555 € 504.00	3219555 € 504.00	3219555 € 504.00

[16] Non si monta con volano ad avviamento elettrico

Vespa		Vespa	
PX		T5	
80 2T 		125 2T 	
-		315102 € 384.58	[17]
-		-	
-		-	
3116252 € 291.78		-	
-		-	
-		-	
-		-	
6615466 € 68.97		-	
6617236 € 16.00		6617236 € 16.00	
-		6616003 € 64.89	
5718382 € 921.85		-	
5718392 € 846.25		-	
7216456 € 156.24		-	
1610600 € 279.66		-	
1615895 € 351.38		1615895 € 351.38	
-		-	
2015896 € 167.11		2015896 € 167.11	
-		-	
-		-	
-		-	

[17] SOLO CILINDRO (SENZA TESTA)

		LML	LML	Vespa
		STAR	STAR	COSA
		125 2T 	150 2T 	125 2T 
	Frizione completa POWER UP CLUTCH SYSTEM	-	-	-
	Campana frizione POWER UP CLUTCH BASKET Ø 109,5 mm	-	-	7717313B [22] € 75.00
	Serie dischi frizione SPORT 7 molle	-	-	5216511 [18] € 26.50
	Serie dischi frizione MHR 7 molle	-	-	5216514 [19] € 29.12
	Molle frizione	-	-	29 4586 € 7.18
	Molle frizione	-	-	2913482 [22] € 13.40
	Crociera	-	-	6718799B € 39.00
	Ingranaggi HTQ primari z 23/64	-	-	67 3730 [20] € 161.00
	Ingranaggi HTQ primari z 24/63	-	-	67 5235 [21] € 161.00
	Complessivo albero multiplo con parastrappi	-	-	6718909 € 285.26
	Complessivo ruote dentate z 55/40/37/36 per cambio VESPA	-	-	6719478 € 418.20
	Complessivo ruote dentate z 57/42/38/36 per cambio VESPA	-	-	6718907 € 418.20
	Complessivo rasamenti ingranaggi cambio	-	-	1918908 € 50.88
	Albero perno ruota	-	-	6718792B € 214.02
	Stelo comando crociera	-	-	2319244B € 26.00
	Accensione VESPower Ø 20 volano Kg. 1,2	-	-	5516953 € 357.43
	Accensione VESPower Ø 20 volano Kg. 0,9	-	-	5516956 € 357.43
	Accensione VESPower per veicoli CON AVVIAMENTO ELETTRICO Ø 20 volano Kg. 1,2	-	-	-
	Ventola di raffreddamento Ø 167 per accensione MHR VESPower	-	-	7419899 [24] € 192.40
	Cupolino SPORT SCREEN NEUTRO	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55	-
	Cupolino SPORT SCREEN FUMÉ CHIARO	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68	-
	Pastiglie freno BRAKE PADS anteriori organiche	6215047BB € 8.32	6215047BB € 8.32	-
	Pastiglie freno BRAKE PADS MHR anteriori organiche	6215047BR € 9.28	6215047BR € 9.28	-
	Pastiglie freno BRAKE PADS MHR SYNT anteriori sinterizzate	-	-	-
	Disco freno BRAKE POWER DISC MHR anteriore Ø 200 sp. 4 mm	-	-	-
	Disco freno WHOOP DISC Ø 200 anteriore sp. 3,3 mm	-	-	-
	Cepi freno BRAKE POWER	-	-	-
	Ammortizzatore RS24 anteriore	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00	-
	Ammortizzatore RS24 posteriore	-	-	-
	Ammortizzatore RS1 posteriore	-	-	-

[18] SOLO per COSA 2: (8)

[19] SOLO per COSA 2: (8)

[20] SOLO per COSA 2

[21] SOLO per COSA 2

[22] SOLO per COSA 2

[24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower

Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa
COSA	COSA	PX E	PX (VLX2M)	PX	PX
150 2T 	200 2T 	200 2T 	125 2T 2 	125 2T 0-1 	125 2T 3 
-	-	5217783 € 149.97	-	5217808 € 144.20	-
7717313B [22] € 75.00	7717313B [22] € 75.00	7717313B € 75.00	7717313B € 75.00	7717760B € 62.40	7717313B € 75.00
5216511 [18] € 26.50	5216511 [18] € 26.50	5216511 € 26.50	5216515 € 32.73	5216505 € 26.20	5216515 € 32.73
5216514 [19] € 29.12	5216514 [19] € 29.12	5216514 € 29.12	5216516 € 66.70	5216510 € 30.87	5216516 € 66.70
29 4586 € 7.18	29 4586 € 7.18	29 4586 € 7.18	2913482 € 13.40	29 4586 € 7.18	2913482 € 13.40
2913482 [22] € 13.40	2913482 [22] € 13.40	2913482 € 13.40	-	-	-
6718799B € 39.00	6718799B € 39.00	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00
67 3730 [20] € 161.00	67 3888 [20] € 161.00	67 3888 € 161.00	6716721 € 214.02	67 3730 € 161.00	6716721 € 214.02
67 5235 [21] € 161.00	67 5235 [21] € 161.00	67 5235 € 161.00	6716720 € 214.02	-	6716720 € 214.02
6718909 € 285.26	6718909 € 285.26	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26
6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20
6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20
1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88
6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02
2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00
5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43
5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43
-	-	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84
7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40
-	-	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55
-	-	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68
-	-	-	6215006BB € 7.98	6215047BB € 8.32	6215006BB € 7.98
-	-	-	6215006BR € 9.55	6215047BR € 9.28	6215006BR € 9.55
-	-	-	6215006BS € 13.71	-	6215006BS € 13.71
-	-	-	62 9078 € 93.79	-	62 9078 € 93.79
-	-	-	6219131 € 73.03	-	6219131 € 73.03
-	-	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53
-	-	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00
-	-	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00
-	-	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34

[18] SOLO per COSA 2: (8)

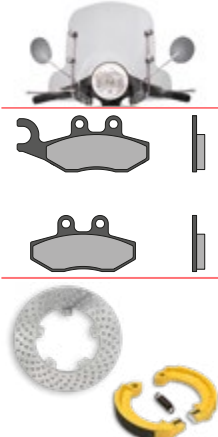
[19] SOLO per COSA 2: (8)

[20] SOLO per COSA 2

[21] SOLO per COSA 2

[22] SOLO per COSA 2

[24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower

		Vespa	Vespa	Vespa
		PX (VLX2M)	PX	PX
		150 2T 2 	150 2T 0-1 	150 2T 3 
	Frizione completa POWER UP CLUTCH SYSTEM	-	5217808 € 144.20	-
	Campana frizione POWER UP CLUTCH BASKET Ø 109,5 mm	7717313B € 75.00	7717760B € 62.40	7717313B € 75.00
	Serie dischi frizione SPORT 7 molle	5216515 € 32.73	5216505 € 26.20	5216515 € 32.73
	Serie dischi frizione MHR 7 molle	5216516 € 66.70	5216510 € 30.87	5216516 € 66.70
	Molle frizione	2913482 € 13.40	29 4586 € 7.18	2913482 € 13.40
	Molle frizione	-	-	-
	Crociera	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00
	Ingranaggi HTQ primari z 23/64	6716721 € 214.02	67 3730 € 161.00	6716721 € 214.02
	Ingranaggi HTQ primari z 24/63	6716720 € 214.02	-	6716720 € 214.02
	Complessivo albero multiplo con parastrappi	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26
	Complessivo ruote dentate z 55/40/37/36 per cambio VESPA	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20
	Complessivo ruote dentate z 57/42/38/36 per cambio VESPA	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20
	Complessivo rasamenti ingranaggi cambio	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88
	Albero perno ruota	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02
Stelo comando crociera		2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00
	Accensione VESPower Ø 20 volano Kg. 1,2	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43
	Accensione VESPower Ø 20 volano Kg. 0,9	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43
	Accensione VESPower per veicoli CON AVVIAMENTO ELETTRICO Ø 20 volano Kg. 1,2	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84
	Ventola di raffreddamento Ø 167 per accensione MHR VESPower	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40
	Cupolino SPORT SCREEN NEUTRO	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55
	Cupolino SPORT SCREEN FUMÉ CHIARO	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68
	Pastiglie freno BRAKE PADS anteriori organiche	6215006BB € 7.98	6215047BB € 8.32	6215006BB € 7.98
	Pastiglie freno BRAKE PADS MHR anteriori organiche	6215006BR € 9.55	6215047BR € 9.28	6215006BR € 9.55
	Pastiglie freno BRAKE PADS MHR SYNT anteriori sinterizzate	6215006BS € 13.71	-	6215006BS € 13.71
	Disco freno BRAKE POWER DISC MHR anteriore Ø 200 sp. 4 mm	62 9078 € 93.79	-	62 9078 € 93.79
	Disco freno WHOOP DISC anteriore Ø 200 sp. 3,3 mm	6219131 € 73.03	-	6219131 € 73.03
	Cepi freno BRAKE POWER	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53
	Ammortizzatore RS24 anteriore	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00
	Ammortizzatore RS24 posteriore	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00
	Ammortizzatore RS1 posteriore	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34

[23] SOLO per VESPA 2a serie
 [24] ATTENZIONE: Montare ESCLUSIVAMENTE con le ACCENSIONI VESPower

Vespa		Vespa	
PX		T5	
80 2T 		125 2T 	
-		5217783 € 149.97	
-		7717765B € 62.40	
5216505 € 26.20		5216511 € 26.50	
5216510 € 30.87		5216514 € 29.12	
29 4586 € 7.18		29 4586 € 7.18	
-		-	
-		6718799B € 39.00	
67 3730 € 161.00		67 3888 € 161.00	
-		-	
-		-	
-		6719478 € 418.20	
-		6718907 € 418.20	
-		1918908 € 50.88	
-		6718792B € 214.02	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
4515122 € 69.55		-	
4515120 € 82.68		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
4614615 € 280.00		-	
4615218 € 280.00		-	
4618912B € 138.34		-	

			LML	LML	Vespa
			STAR	STAR	COSA
			125 2T 	150 2T 	125 2T 
	Cylinder kit aluminium	SPORT	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]
	Cylinder kit aluminium	MHR	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60
	Cylinder kit aluminium	MHR (stroke 60)	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60
	Cylinder kit cast-iron		3117676 € 280.56	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 15 stroke 57 mm rod 105	-	-	5317510 € 414.06
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 16 stroke 57 mm rod 110	-	-	-
	Crankshaft reed valve	pin Ø 16 stroke 60 mm rod 110	-	-	-
	Radial roller bearings	for crankshaft	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97
	Oil-seals		-	-	6617236 € 16.00
	Complete crankcase engine	ORIGINAL PIAGGIO	-	-	-
	VR-ONE crankcase reed valve		-	-	-
	V-ONE crankcase rotating valve		-	-	-
	Carburettor	SI 24/24 E	-	-	7216456 € 156.24
	Carburettor kit direct to crankcase	PHBH 30	-	-	-
	Carburettor kit lamellare al carter	PHBH 30	-	-	-
	Carburettor kit for VR-ONE crankcase	PHBH 30 BD	-	-	-
	Compressivo collettore lamellare al carter	for PHBH 30	-	-	-
	POWER EXHAUST exhaust system	BLACK sound	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04
	POWER CLASSIC EXHAUST exhaust system		3217791 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46
	Exhaust system VESPA RACING MHR		-	-	-

[18] ONLY for COSA 2: (8), 5216515

Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa
COSA	COSA	PX E	PX (VLX2M)	PX	PX
150 2T 	200 2T 	200 2T 	125 2T 2 	125 2T 0-1 	125 2T 3 
3118005 € 402.08 [16]	3118591 € 442.29	3118591 € 442.29	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]
3117163 € 428.60	-	-	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60
3117361 € 428.60	3118599 € 455.87	3118599 € 455.87	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60
3117676 € 280.56	-	-	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56
5317510 € 414.06	-	-	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06
-	-	5316082 € 414.06	-	-	-
-	5316176 € 547.24	5316176 € 547.24	-	-	-
6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97
6617236 € 16.00	6617236 € 16.00	-	6617236 € 16.00	6617236 € 16.00	6617236 € 16.00
-	-	5714493 € 1294.70	-	-	-
-	-	5717230 € 1037.46	5718382 € 921.85	5718382 € 921.85	5718382 € 921.85
-	-	5717245 € 889.15	5718392 € 846.25	5718392 € 846.25	5718392 € 846.25
7216456 € 156.24	-	-	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24
-	-	1610701 € 351.38	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66
-	-	1615550 € 376.40	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38
-	-	1618262 € 246.37	-	-	-
-	-	2014913 € 167.11	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11
3218741 € 206.04	-	3218742 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04
3217791 € 150.46	-	3217790 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46
-	-	3219182 € 504.00	3219555 € 504.00	3219555 € 504.00	3219555 € 504.00

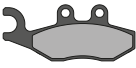
[18] ONLY for COSA 2: (8), 5216515

			Vespa	Vespa	Vespa
			PX (VLX2M)	PX	PX
			150 2T 2 	150 2T 0-1 	150 2T 3 
	Cylinder kit aluminium	SPORT	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]	3118005 € 402.08 [16]
	Cylinder kit aluminium	MHR	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60	3117163 € 428.60
	Cylinder kit aluminium	MHR (stroke 60)	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60	3117361 € 428.60
	Cylinder kit cast-iron		3117676 € 280.56	3117676 € 280.56	3117676 € 280.56
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 15 stroke 57 mm rod 105	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06	5317510 € 414.06
	Crankshaft rotating valve	pin Ø 16 stroke 57 mm rod 110	-	-	-
	Crankshaft reed valve	pin Ø 16 stroke 60 mm rod 110	-	-	-
	Radial roller bearings	for crankshaft	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97	6615466 € 68.97
	Oil-seals		-	-	-
	Complete crankcase engine	ORIGINAL PIAGGIO	-	-	-
	VR-ONE crankcase reed valve		5718382 € 921.85	5718382 € 921.85	5718382 € 921.85
	V-ONE crankcase rotating valve		5718392 € 846.25	5718392 € 846.25	5718392 € 846.25
	Carburettor	SI 24/24 E	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24	7216456 € 156.24
	Carburettor kit direct to crankcase	PHBH 30	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66	1610600 € 279.66
	Carburettor kit lamellare al carter	PHBH 30	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38	1615895 € 351.38
	Carburettor kit for VR-ONE crankcase	PHBH 30 BD	-	-	-
	Compressivo collettore lamellare al carter	for PHBH 30	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11	2015896 € 167.11
	POWER EXHAUST exhaust system	BLACK sound	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04	3218741 € 206.04
	POWER CLASSIC EXHAUST exhaust system		3217791 € 150.46	3217791 € 150.46	3217791 € 150.46
	Exhaust system VESPA RACING MHR		3219555 € 504.00	3219555 € 504.00	3219555 € 504.00

[16] It does not fit with electric start flywheel

Vespa		Vespa	
PX		T5	
80 2T 		125 2T 	
-		315102 € 384.58	[17]
-		-	
-		-	
3116252 € 291.78		-	
-		-	
-		-	
-		-	
6615466 € 68.97		-	
6617236 € 16.00		6617236 € 16.00	
-		6616003 € 64.89	
5718382 € 921.85		-	
5718392 € 846.25		-	
7216456 € 156.24		-	
1610600 € 279.66		-	
1615895 € 351.38		1615895 € 351.38	
-		-	
2015896 € 167.11		2015896 € 167.11	
-		-	
-		-	
-		-	

[17] CYLINDER ONLY (WITHOUT HEAD)

			LML	LML	Vespa
			STAR	STAR	COSA
			125 2T 	150 2T 	125 2T 
	Complete clutch POWER UP CLUTCH SYSTEM		-	-	-
	POWER UP CLUTCH BASKET	Ø 109,5 mm	-	-	7717313B [22] € 75.00
	Clutch disk kit SPORT		-	-	5216511 [18] € 26.50
	Clutch disk kit MHR		-	-	5216514 [19] € 29.12
		Clutch spring	-	-	29 4586 € 7.18
		Clutch spring	-	-	2913482 [22] € 13.40
	Gear selector		-	-	6718799B € 39.00
	HTQ gears primary	z 23/64	-	-	67 3730 [20] € 161.00
	HTQ gears primary	z 24/63	-	-	67 5235 [21] € 161.00
	Input shaft kit	with flexible coupling	-	-	6718909 € 285.26
	Sprocket set z 55/40/37/36	for VESPA gear	-	-	6719478 € 418.20
	Sprocket set z 57/42/38/36	for VESPA gear	-	-	6718907 € 418.20
	Gearbox gears shim kit		-	-	1918908 € 50.88
	Pinwheel shaft		-	-	6718792B € 214.02
	Steel gear selector stem		-	-	2319244B € 26.00
	VESPower ignition	Ø 20 flywheel Kg. 1,2	-	-	5516953 € 357.43
	VESPower ignition	Ø 20 flywheel Kg. 0,9	-	-	5516956 € 357.43
	VESPower ignition	Ø 20 flywheel Kg. 1,2	-	-	-
	MHR Cooling fan	Ø 167 for VESPower ignition	-	-	7419899 [24] € 192.40
	SPORT screen	CLEAR	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55	-
	SPORT screen	LIGHT SMOKE	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68	-
	BRAKE PADS front	Organic	6215047BB € 8.32	6215047BB € 8.32	-
	BRAKE PADS MHR front	Organic	6215047BR € 9.28	6215047BR € 9.28	-
	BRAKE PADS MHR SYNT avant	Sintered	-	-	-
	BRAKE POWER DISC MHR Ø 200 front sp. 4 mm		-	-	-
	Brake disc WHOOP DISC Ø 200 front sp. 3,3 mm		-	-	-
	BRAKE POWER brake shoes		-	-	-
	RS24 shock absorber front		4614615 € 280.00	4614615 € 280.00	-
	RS24 shock absorber rear		-	-	-
	RS1 shock absorber rear		-	-	-

[18] ONLY for COSA 2: (8), 5216515

[19] ONLY for COSA 2: (8), 5216516

[20] ONLY for COSA 2: 6716721

[21] ONLY for COSA 2: 6716720

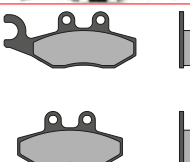
[22] ONLY for COSA 2

[24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS

Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa	Vespa
COSA	COSA	PX E	PX (VLX2M)	PX	PX
150 2T 	200 2T 	200 2T 	125 2T 2 	125 2T 0-1 	125 2T 3 
-	-	5217783 € 149.97	-	5217808 € 144.20	-
7717313B [22] € 75.00	7717313B [22] € 75.00	7717313B € 75.00	7717313B € 75.00	7717760B € 62.40	7717313B € 75.00
5216511 [18] € 26.50	5216511 [18] € 26.50	5216511 € 26.50	5216515 € 32.73	5216505 € 26.20	5216515 € 32.73
5216514 [19] € 29.12	5216514 [19] € 29.12	5216514 € 29.12	5216516 € 66.70	5216510 € 30.87	5216516 € 66.70
29 4586 € 7.18	29 4586 € 7.18	29 4586 € 7.18	2913482 € 13.40	29 4586 € 7.18	2913482 € 13.40
2913482 [22] € 13.40	2913482 [22] € 13.40	2913482 € 13.40	-	-	-
6718799B € 39.00	6718799B € 39.00	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00	6718799B [23] € 39.00
67 3730 [20] € 161.00	67 3888 [20] € 161.00	67 3888 € 161.00	6716721 € 214.02	67 3730 € 161.00	6716721 € 214.02
67 5235 [21] € 161.00	67 5235 [21] € 161.00	67 5235 € 161.00	6716720 € 214.02	-	6716720 € 214.02
6718909 € 285.26	6718909 € 285.26	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26	6718909 [23] € 285.26
6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20	6719478 € 418.20
6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20	6718907 € 418.20
1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88	1918908 € 50.88
6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02	6718792B € 214.02
2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00	2319244B € 26.00
5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43	5516953 € 357.43
5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43	5516956 € 357.43
-	-	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84	5517175 € 484.84
7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40	7419899 [24] € 192.40
-	-	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55	4515122 € 69.55
-	-	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68	4515120 € 82.68
-	-	-	6215006BB € 7.98	6215047BB € 8.32	6215006BB € 7.98
-	-	-	6215006BR € 9.55	6215047BR € 9.28	6215006BR € 9.55
-	-	-	6215006BS € 13.71	-	6215006BS € 13.71
-	-	-	62 9078 € 93.79	-	62 9078 € 93.79
-	-	-	6219131 € 73.03	-	6219131 € 73.03
-	-	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53	6217602 € 20.53
-	-	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00	4614615 € 280.00
-	-	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00	4615218 € 280.00
-	-	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34	4618912B € 138.34

[18] ONLY for COSA 2: (8), 5216515
 [19] ONLY for COSA 2: (8), 5216516
 [20] ONLY for COSA 2: 6716721
 [21] ONLY for COSA 2: 6716720

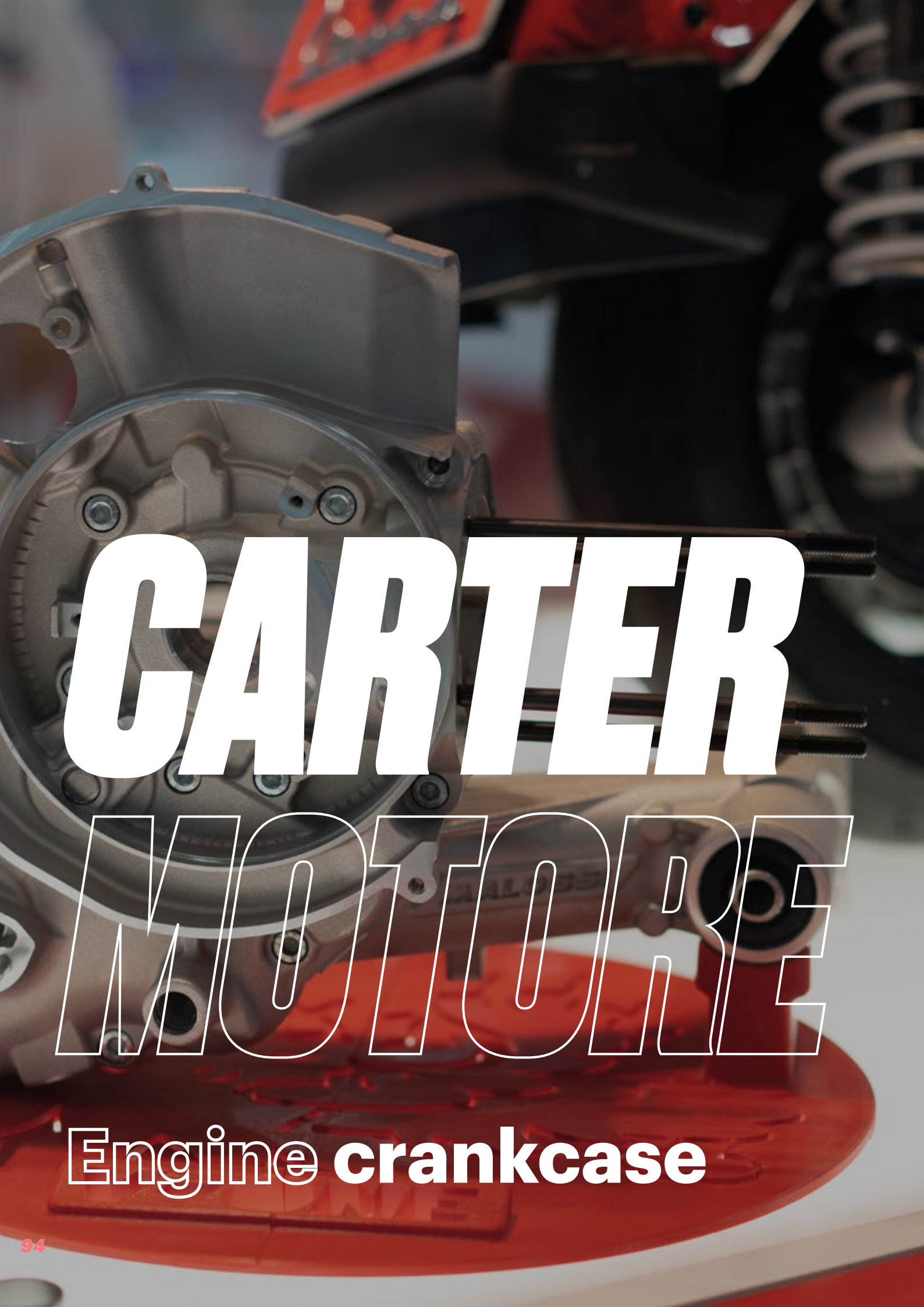
[22] ONLY for COSA 2
 [23] ONLY for VESPA 2a serie
 [24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS

VESPA			marce			Vespa			Vespa			Vespa		
			PX (VLX2M)			PX			PX					
			150	2T	2	150	2T	0-1	150	2T	3			
	Complete clutch POWER UP CLUTCH SYSTEM					-			5217808 € 144.20			-		
		POWER UP CLUTCH BASKET	Ø 109,5 mm	7717313B € 75.00			7717760B € 62.40			7717313B € 75.00				
		Clutch disk kit SPORT		5216515 € 32.73			5216505 € 26.20			5216515 € 32.73				
		Clutch disk kit MHR		5216516 € 66.70			5216510 € 30.87			5216516 € 66.70				
		Clutch spring		2913482 € 13.40			29 4586 € 7.18			2913482 € 13.40				
Clutch spring			-			-			-					
	Gear selector		6718799B [23] € 39.00			6718799B [23] € 39.00			6718799B [23] € 39.00					
	HTQ gears primary	z 23/64	6716721 € 214.02			67 3730 € 161.00			6716721 € 214.02					
	HTQ gears primary	z 24/63	6716720 € 214.02			-			6716720 € 214.02					
	Input shaft kit	with flexible coupling	6718909 [23] € 285.26			6718909 [23] € 285.26			6718909 [23] € 285.26					
	Sprocket set z 55/40/37/36	for VESPA gear	6719478 € 418.20			6719478 € 418.20			6719478 € 418.20					
	Sprocket set z 57/42/38/36	for VESPA gear	6718907 € 418.20			6718907 € 418.20			6718907 € 418.20					
	Gearbox gears shim kit		1918908 € 50.88			1918908 € 50.88			1918908 € 50.88					
	Pinwheel shaft		6718792B € 214.02			6718792B € 214.02			6718792B € 214.02					
	Steel gear selector stem		2319244B € 26.00			2319244B € 26.00			2319244B € 26.00					
	VESPower ignition	Ø 20 flywheel Kg. 1,2	5516953 € 357.43			5516953 € 357.43			5516953 € 357.43					
	VESPower ignition	Ø 20 flywheel Kg. 0,9	5516956 € 357.43			5516956 € 357.43			5516956 € 357.43					
	VESPower ignition	Ø 20 flywheel Kg. 1,2	5517175 € 484.84			5517175 € 484.84			5517175 € 484.84					
	MHR Cooling fan	Ø 167 for VESPower ignition	7419899 [24] € 192.40			7419899 [24] € 192.40			7419899 [24] € 192.40					
	SPORT screen	CLEAR	4515122 € 69.55			4515122 € 69.55			4515122 € 69.55					
	SPORT screen	LIGHT SMOKE	4515120 € 82.68			4515120 € 82.68			4515120 € 82.68					
	BRAKE PADS front	Organic	6215006BB € 7.98			6215047BB € 8.32			6215006BB € 7.98					
	BRAKE PADS MHR front	Organic	6215006BR € 9.55			6215047BR € 9.28			6215006BR € 9.55					
	BRAKE PADS MHR SYNT avant	Sintered	6215006BS € 13.71			-			6215006BS € 13.71					
	BRAKE POWER DISC MHR Ø 200 front sp. 4 mm		62 9078 € 93.79			-			62 9078 € 93.79					
	Brake disc WHOOP DISC Ø 200 front sp. 3,3 mm		6219131 € 73.03			-			6219131 € 73.03					
	BRAKE POWER brake shoes		6217602 € 20.53			6217602 € 20.53			6217602 € 20.53					
	RS24 shock absorber front		4614615 € 280.00			4614615 € 280.00			4614615 € 280.00					
	RS24 shock absorber rear		4615218 € 280.00			4615218 € 280.00			4615218 € 280.00					
	RS1 shock absorber rear		4618912B € 138.34			4618912B € 138.34			4618912B € 138.34					

[23] ONLY for VESPA 2a serie

[24] ATTENTION: To be installed exclusively with VESPower IGNITIONS

Vespa		Vespa	
PX		T5	
80 2T 		125 2T 	
-		5217783 € 149.97	
-		7717765B € 62.40	
5216505 € 26.20		5216511 € 26.50	
5216510 € 30.87		5216514 € 29.12	
29 4586 € 7.18		29 4586 € 7.18	
-		-	
-		6718799B € 39.00	
67 3730 € 161.00		67 3888 € 161.00	
-		-	
-		-	
-		6719478 € 418.20	
-		6718907 € 418.20	
-		1918908 € 50.88	
-		6718792B € 214.02	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
4515122 € 69.55		-	
4515120 € 82.68		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
-		-	
4614615 € 280.00		-	
4615218 € 280.00		-	
4618912B € 138.34		-	



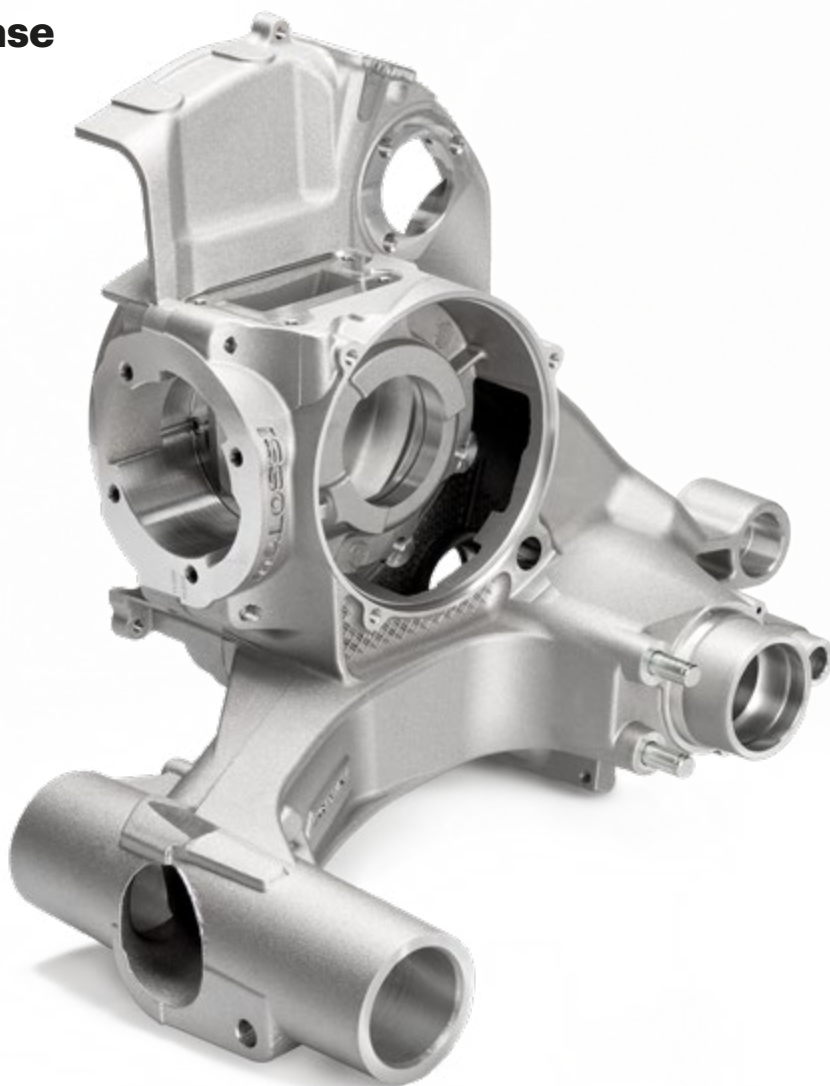
CARTER ***MOTORE***

Engine crankcase

V-ONE VR-ONE

Carter Vespa PX E 200

Vespa PX E 200 crankcase



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**.

Malossi decided that it was time to break with the past to create an iconic component for an equally iconic vehicle such as the Vespa PX! Taking advantage of all the technology and knowledge acquired along the roads and tracks around the world, Malossi has developed the new **V-One** and **VR-One** crankcases.

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:

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**.

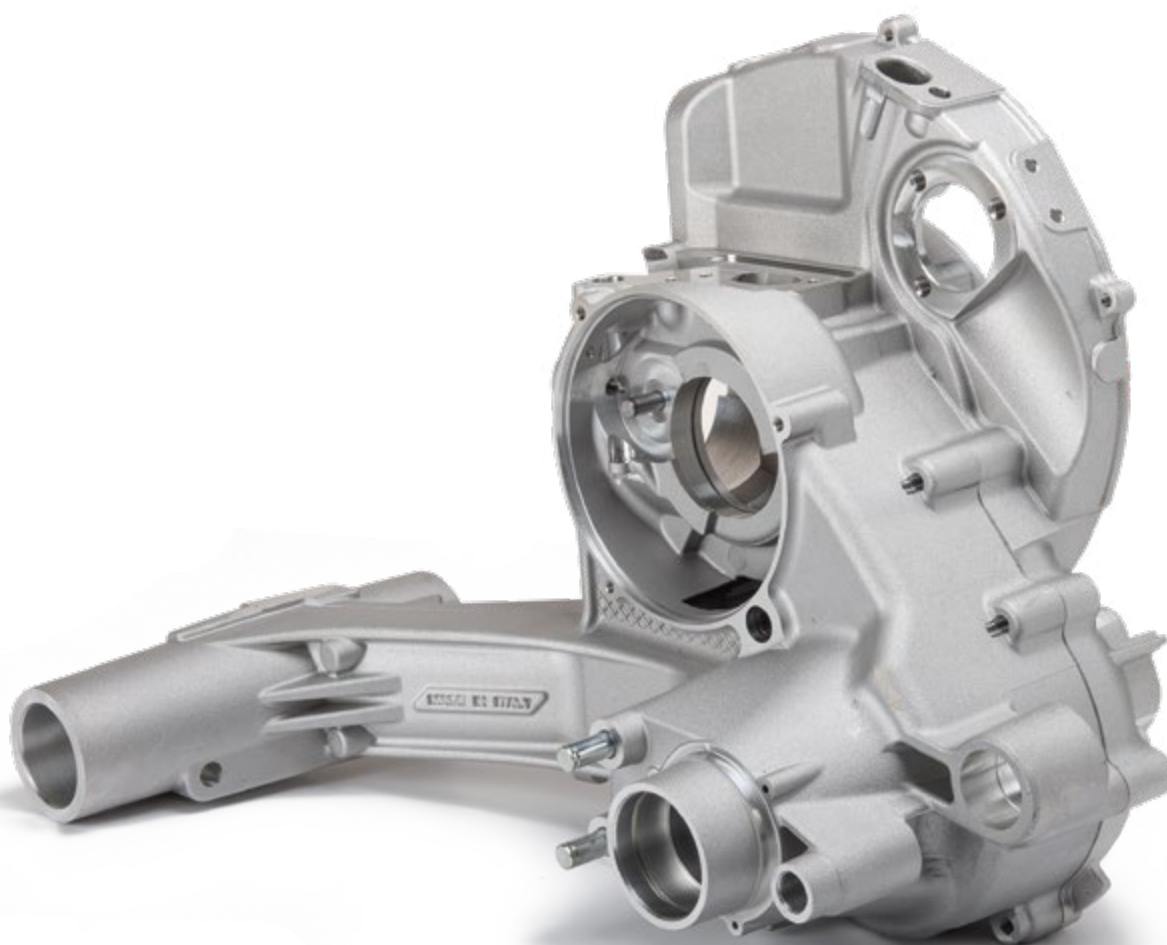
The design, the study, the research and the production of these crankcases are the ways in which Malossi aims to pay homage to the fans of these vehicles.

The two models allow mechanics, restorers and, more in general, all owners of a Vespa PX to choose the modification route that best suits their needs:

The amateur, the restorer, the traveller are all looking for a component that is able to perfectly replace the original one, which does not require any modification to the vehicle and which offers maximum choice in terms of components.

The **V-One SPORT** crankcase will be compatible both with traditional components and with the main items currently on the market

The mechanic in search of maximum performance, of the best internal fluid dynamics and of the highest possibility of engine development will be able to purchase the **VR-One MHR** crankcase.



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.

TECHNICAL FEATURES

Fully made in ITALY

The technical and technological advancement of Malossi is the greatest strength of our products, the reason why we are convinced we have created one of the best crankcases that has ever been produced.

Strengths

An innovative twist is evident in every square millimetre of the crankcase that is clearly obvious to even the most inexperienced mechanics.

The gravity permanent mold casting, which differentiates these crankcases from the original models, obtained, instead, with a die-casting process, combined with the use of modern shell moulding cores, results in improved internal shaping, created with the utmost precision.

Using gravity casting we were able to strategically increase the sections in the most stressed areas and to subject the crankcases to an enhancement treatment after casting, thus obtaining an extremely high mechanical resistance.

These products are made of a high quality Al Si 7 Mg aluminium alloy (EN AB and AC 42000) containing in the appropriate quantities: Silicon, to increase the mechanical resistance, Manganese, for improved resilience and corrosion resistance and also Copper and Magnesium, to improve overall workability.

The processing of the crankcases is performed entirely at our workshop using CAD / CAM process and takes place within high-precision CNC machining centres.

All the support and sealing surfaces have been worked with diamond tools that are able to guarantee very low surface roughness values and virtually perfect couplings.

La fluidodinamica è stata finalmente implementata! L'avere 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.

Fluid dynamics have finally been implemented! As our standard models are fitted with transfer ports that are adequately profiled and sized for perfect coupling to our Ø 63 and Ø 68.5 cylinders, without however excluding the possibility of mounting other thermal groups and even also offering an increase in performance with the latter, mechanics are consequently not required to work the crankcases to assemble higher performing cylinders.

M8 studs for cylinder mounting are also included in the package!

Thanks to the interventions listed, achieving higher powers is no longer a problem.



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

Lastly, all versions include the original electric starter, whose actuator can be mounted in the relevant plane formed in the volute.

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.

Both models include rods for the brake shoes, which are installed directly at the company with presses that are able to apply the forces necessary to create the couplings required by our designers.

In addition to the brake blocks, the crankcases are supplied with the M7 studs necessary for mounting of the gear selector.

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.

Assembly of the crankcase on the vehicle does not require the purchase of any additional component, in fact both versions are fitted both with front Silent Block in the arm connecting to the body and with a rear anti-vibration device connected to the shock absorber.



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.

Advantages

Both crankcases share a series of basic characteristics such as, for example, the front arm reinforced with tension discharge ribbing and sections with profile calculated to allow the correct flow and channelling of stresses and to guarantee a higher level of resistance.

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!

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 57 mm.

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.

Even the usual problem of oil leakage from the crankcase has been resolved through:

1. Increasing of the walls of the pump crankcase, which also further contributes to the mechanical resistance of the crankcase
2. The use of M8 studs instead of the original M7 ones
3. Extremely precise processing of the sealing surfaces. We removed the crankcase gasket, which deteriorated and became the main reason for oil leakage. Now the crankcases are perfectly combined and sealed using gasket paste, resistant even at the highest operating temperatures

The **V-One** has been designed for anyone seeking a crankcase that is perfectly replaceable with the original one, supplied with all the components necessary for assembly, and which enables maximum interchangeability with the components on the market.

The V-One is suitable to be used both for a complete restoration, as it does not require any modification of the vehicle and can be adapted to all original Piaggio parts, and for a simple "refresh" to give a hint of flamboyance to the engine involving moderate reworking, such as that offered by our Ø 68.5 thermal group, which does not require any additional modification.

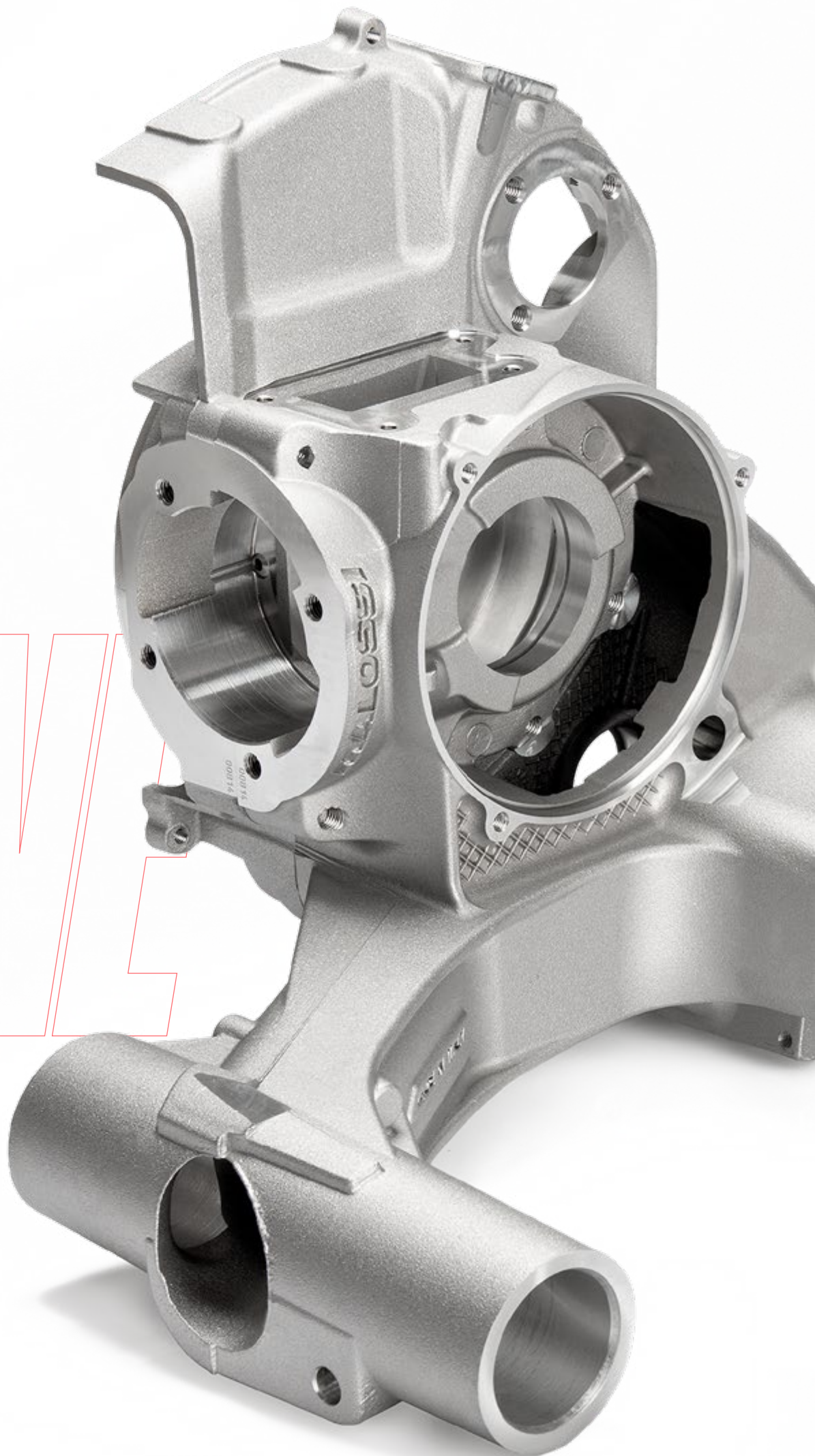
The main seats were designed to accept the original bearings and crank seals (not supplied).

The V-One can be fitted with the original Dell'Orto Si 24-24 carburettor; in particular, assembly of the mixer is easy and is made possible by the dedicated support pin, included and supplied already assembled.

It is possible to use the original crankshaft or our rotating valve crankshaft with 57mm stroke.

Whatever the choice, the supply has nevertheless been revised and implemented thanks to our modern CAD systems which have profiled an intake pipe into the optimised crankcase.

VR
ONE



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**.

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

The **VR-One** is for power purists, for those seeking to push their Vespa to the limit, but not only this.

It has the same assembly characteristics in the body as the **V-One** and the same possibilities of cylinder housing thanks to the revised fluid dynamics of the crank chamber, to the drilling of the studs and to the same accessories supplied with the **V-One** (except for the mixer pin).

This crankcase has been designed to withstand higher powers and is therefore supplied with main ball bearings on the flywheel side Ø25xØ52x15 and on the drive side Ø25xØ62x12, which remove the roller bearings and offer greater radial load tolerance capacity and an additional resistance to axial loads, not envisaged with the original roller bearings.

Dedicated seals are also supplied.

The greater resistance to stress due to the crank drive means the crankcase is perfect to be assembled with our single-ring MHR cylinders 57 stroke, but above all with the 3117361 kit 60 stroke.

The natural combination for this configuration is with the Malossi engine shaft with full shoulders, 60 stroke, supplied with correct balancing and perfect for reed valve supply envisaged for the new **VR-One**.

Reed valve supply. Here lies the major innovation and the sporty orientation of the crankcase, now powered with a system that is ENTIRELY SUPPLIED with the reed valve assembly that, thanks also to the new high quality carbon fibre reeds, ensures an increase in power across all the operating speeds and concurrently allows achievement of the highest speeds.

The assembly consists of a die-cast valve seat, coupled to the crankcase plane with a seal guaranteed by a dedicated gasket, and a completely new reed valve fitted with a multiple-profile diffuser, specially designed with fluid dynamic simulation programs.

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).

The assembly also includes a particular configuration of the side walls that are able both to eliminate part of the turbulences, which normally occur when the petrol-air mixture passes through the diffusers, and at the same time directs the charge in the correct direction, once the reeds have been opened.

The supply manifold, designed according to the X360 technology used in our competitions, consists of a die-cast flange connected to a Viton coupling through the tightening of a profiled lip, which guarantees a perfect hermetic seal, and at the same time turns the coupling in the direction desired by the user thereby positioning the system perfectly according to the shape of the vehicle.

The pipe has an inlet diameter of 30 mm. The ideal combination is the Dell'Orto PHBH 30 carburettor (not supplied).



V-ONE

Valvola rotante

Rotating valve

5717245

€ 889.¹⁵

VESPA

PX E 200 2T

5718392

€ 846.²⁵

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX 80 2T



Consigli di utilizzo	Advice for use	5717245	5718392
Gruppo termico alluminio CVF2	Aluminium cylinder kit CVF2	3118591 € 442.29 Ø 68,5 spinotto Ø 16 Ø 68,5 pin Ø 16	3118005 € 402.08 Ø 63 spinotto Ø 15 Ø 63 pin Ø 15
Albero motore con corsa 57 mm e valvola rotante	Crankshaft with stroke 57 mm and rotating valve	5316082 € 414.06 spinotto Ø 16 - biella 110 pin Ø 16 - rod 110	5317510 € 414.06 spinotto Ø 15 - biella 105 pin Ø 15 - rod 105
Carburatore originale Dell'Orto Si 24-24	Original carburettor Dell'Orto Si 24-24	✓	✓

VR-ONE

Valvola lamellare Reed valve

5717230

€ 1037.46

VESPA

PX E 200 2T

5718382

€ 921.85

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX 80 2T



Consigli di utilizzo	Advice for use	5717230	5718382
Gruppo termico MHR corsa 60 - alluminio CVF2 - spinotto Ø 16	MHR cylinder kit stroke 60 - aluminium CVF2 - pin Ø 16	3118599 Ø 68,5 € 455.87	3117361 Ø 63 € 428.60
Albero motore con spinotto Ø 16 - biella 110 - corsa 60 mm e valvola lamellare	Crankshaft pin Ø 16 - rod 110 - stroke 60 mm and reed valve	5316176 € 547.24	-
Impianto alimentazione PHBH 30 BD per carter Malossi VR-one	Carburettor kit PHBH 30 BD for Malossi VR-one crankcase	1618262 € 246.37	1618262 € 246.37
Manicotto MHR per carburatori Ø 34 con imbocco Ø 39 per carter Malossi VR-one	MHR intake rubber for carburetors Ø 34 with connection Ø 39 for Malossi VR-one crankcase	1317660B € 38.63	1317660B € 38.63



Impianto alimentazione PHBH 30 BD per carter Malossi VR-ONE

Carburettor kit PHBH 30 BD for Malossi crankcase VR-ONE

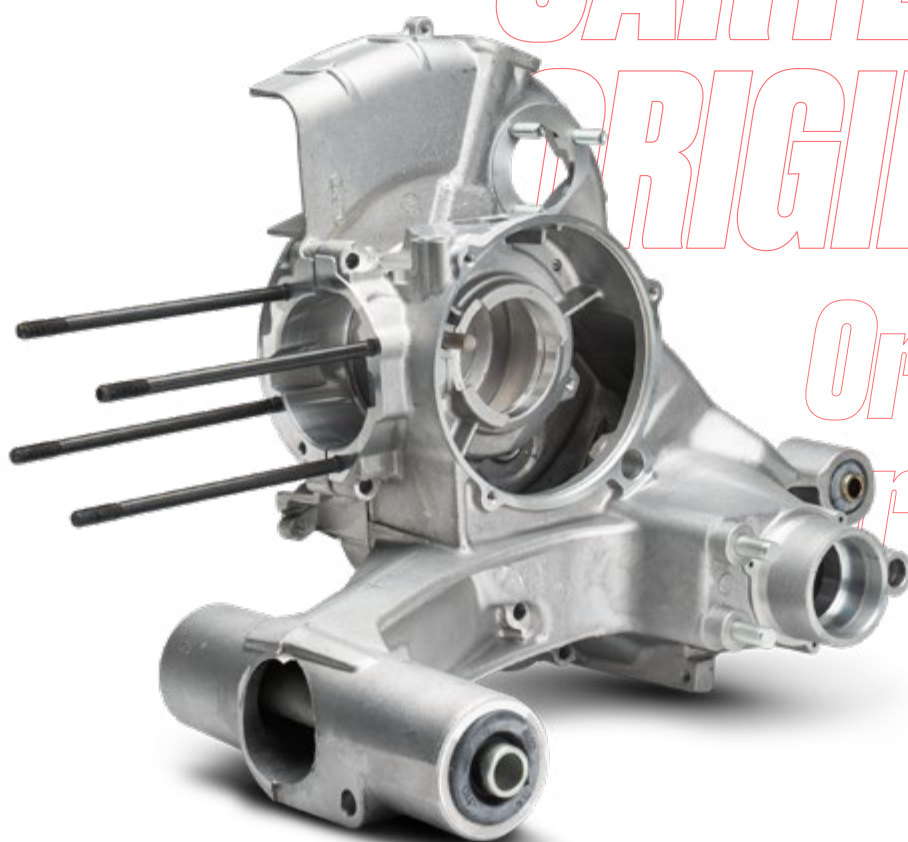
1618262

€ 246.37

VESPA PX E 200

Carter originale

Original crankcase



*CARTER
ORIGINALE*

*Original
crankcase*

5714493

€ 1294.70

VESPA
PX E 200 2T

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!

Engine crankcase original Piaggio Parts distributed exclusively by Malossi

A treat for the expert enthusiast of the world's most famous scooter.

Piaggio, by special request from Malossi S.p.A., restarted a limited series production of an engine crankcase, which, for some time, was unavailable.

This communication is for those who are carefully preserving their Vespa 200 PX E and who intend to restore it from the ground up.

Today, Malossi is able to offer their loyal customers all the necessary components to restore their Vespa 200 PX E to better than new condition! In addition to the famous cylinders and heads, intake systems with reed valves, wide ratio straight cut gears, and exhaust systems, this original engine crankcase is now available!

GRUPPI TERMICI IN GHISA

Ø 61

Cast iron cylinder kits Ø 61



3116252

Ø 61 mm

€ 291.78

VESPA

PX 80 2T



3116252		
Diametro	Diameter	Ø 61 mm
Utilizzo	Use	Urban / sport
Range di Potenza	Power range	12 / 20
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	Si 24/24 PHBH 30
Corsa	Stroke	47,5
Rapporto di compressione	Compression ratio	10,8:1
N° segmenti	N° piston rings	2
N° travasi	N° of transferts	7
Testa	Head	emisferica / hemispheric
Candela	Spark plug	centrale / central IW F 27

Continuamente 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!

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.

Continually refined over the years, the legendary cast-iron Vespa cylinder kits underwent a further upgrade, mainly concerning the rear main exhaust and intake duct, which was significantly increased in size.

It is the one and only cylinder kit of its kind using an o-ring as sealing gasket between head and cylinder, in order to guarantee better sealing and heat dissipation.

By improving torque at low RPMs, this cylinder kit further increases performance.

With this development Malossi technicians went beyond all expectations once again!

TECHNICAL FEATURES

Cylinder

- Material: special self-lubricating, wear-resistant, highly refined cast iron alloys, obtained by Shell Moulding gravity die-casting.
- Machining: on numerically controlled high precision machine tools.
- Recalculated and increased heat exchange surfaces.
- Exhaust and transfer ports designed and tuned for maximum thermodynamic performance.
- Dimensional and surface finish quality control performed according to Malossi's internal specifications.
- Cylinder and piston selected for a 100% fit of 0.010-

- 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.

0.005 mm.

- Checking of all the seals carried out.

Piston

Material: special aluminium alloy with high silicon content and low thermal expansion.

Machining: on numerically controlled machine tools.

Lightened and strengthened.

Heat exchange surfaces increased.

Piston rings

Piston rings in very strong modular cast iron with ground, wear-resistant, hard chrome metal-spray coating on the contact surface.

Head

Material: special die-cast aluminium alloy.

Geometry of heat exchange surfaces recalculated and increased.

Machining: numerically controlled high precision machines with diamond tools.

Surface rust prevention treatment.

Viton head gasket.

Hemispheric combustion chamber with centred squish and spark plug.



GRUPPO TERMICO IN GHISA Ø 63

Cast iron cylinder kit Ø 63



3117676

Ø 63 mm

€ 280.⁵⁶

LML

STAR 125 2T
STAR 150 2T

VESPA

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

3117676		
Diametro	Diameter	Ø 63 mm
Utilizzo	Use	Urban / sport
Range di Potenza	Power range	14 / 22
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	Si 24/24 phbh 30
Corsa	Stroke	57
Rapporto di compressione	Compression ratio	10,5:1
N° segmenti	N° piston rings	2
N° travasi	N° of transfers	6
Testa	Head	emisferica / hemispheric
Candela	Spark plug	IW F 27

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.

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.

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

Bore of 63 mm with a displacement of 178 cc and completely revised internal fluid dynamics. New port mapping allows for a high degree of coupling both with linked sumps and with completely new sumps, and includes a special profiling designed to optimise flow and obtain significant increases in performance, without the need to carry out any additional work on the vehicle.

Cylinder

The transfer ports have a profile designed to correctly orientate the incoming flow and obtain a high degree of turbulence, thus ensuring improved combustion efficiency and optimal scavenging. These improvements make it possible to increase combustion efficiency, reduce fresh load exhaust losses and keep the temperature in the chamber within permitted levels, even on the piston crown.

Transfer ports

The transfer ports have a profile designed to correctly orientate the incoming flow and obtain a high degree of turbulence, thus ensuring improved combustion efficiency and optimal scavenging. These improvements make it possible to increase combustion efficiency, reduce fresh load exhaust losses and keep the temperature in the chamber within permitted levels, even on the piston crown.

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.

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.

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.

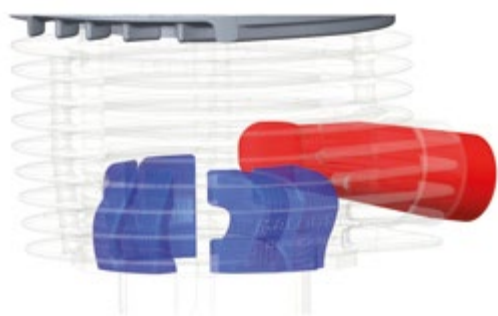
Persino il tintinnio metallico, udibile al minimo e tipico di questa categoria di veicoli, è stato notevolmente ridotto. La doppia fascia elastica garantisce il corretto scorrimento del pistone e, al contempo, una tenuta costante nel tempo alle pressioni sviluppate in camera.

Exhaust

Even the exhaust has been the subject of a major overhaul and includes newer and larger timing and a redesigned profile to ensure the correct flow of exhaust gases directed towards the exhaust pipe.

The piston Ø 63

contains a double guide strip designed and optimised over many hours in the test room. The piston has a profile designed to cope with the high temperatures developed in the chamber during operation, especially in the most severe conditions. It allows the piston to take on the proper cylindrical shape, once the working temperature is reached, and allows a more uniform sliding surface over the cast iron cylinder. This new profile reduces the coupling clearance between the cylinder and piston to guarantee greater drive in the reciprocating motion in the cylinder walls and reduces rotations around the gudgeon pin axis, thus reducing the risk of seizing, a very dangerous phenomenon and common in high-performance, cast-iron cylinders. Even the metallic jingle, audible at low levels and common in this category of vehicles, has been significantly reduced. The double, elastic piston ring guarantees efficient sliding of the piston and provides a continuous seal over time to the pressures developed in the chamber.



La testa

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

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

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

The head

has been heavily revised, starting from the cooling fins, which are now curved and more winding, exposing a greater surface area to the air and maximising the cooling effect. The head fins have also been inserted into the cavity between the head and the cylinder to create significant air flow, capable of further improving operating temperature. The result is pleasing to the eye for its unique and original shape thanks to the precise positioning of the fins, the design of which only stops when absolutely necessary, at the holes for inserting the fixing screws. The very structure of the head has been revised, increasing the mass to obtain record rigidity, bringing together lightness with maximum possible cooling fin length, and making most use of space freed by the conveyor. The inside of the head is hemispherical and is worked with digitally controlled machines. The position of the spark plug is noticeably inclined, even though remaining in the centre. The kit contains two centring bushes to guarantee perfect coupling between the head and the cylinder, only separated by an O-ring. This solution, which comes straight from the world of competition racing, guarantees maximum hold and maximum possible heat exchange, eliminating almost all kinds of seal and so removing all barriers between the head and the cylinder.

With this development Malossi technicians went beyond all expectations once again!

CILINDRO ALLUMINIO CVF2 Ø 65

Aluminium cylinder CVF2 Ø 65

31 5102

Ø 65 mm

€ 384.58

VESPA

T5 125 2T



		31 5102
Diametro	Diameter	Ø 65 mm
Utilizzo	Use	Urban / sport
Range di Potenza	Power range	14 / 22
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	PHBH 30
Corsa	Stroke	52
Rapporto di compressione	Compression ratio	11:1
N° segmenti	N° piston rings	2
N° travasi	N° of transfers	5
Testa	Head	originale / original
Candela	Spark plug	IW F 24

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.

TECHNICAL FEATURES

Aluminium cylinder

- Cylinders obtained by gravity die-casting in permanent steel moulds.
- Material: hardened and tempered high silicon content primary aluminium alloy.
- Machining: on numerically controlled high precision machine tools.
- Cylinder liner with silicon carbide metal-spray coating on a galvanic nickel matrix, cross-honed with passes with diamonds for very tight tolerances.
- Recalculated and increased heat exchange surfaces.
- Exhaust and transfer ports designed and tested for maximum thermodynamic performance.
- Dimensional and surface finish quality control performed according to Malossi's internal specifications.
- Cylinder and piston selected for a fit of 0.005 mm.

VESPA NEVER DIES

Gruppo termico in alluminio Ø 63

Aluminum cylinder kit Ø 63



3118005

Sport

€ 402.08

3117163

MHR

€ 428.60

3117361

MHR corsa 60 / stroke 60

€ 428.60

LML

STAR 125 2T

STAR 150 2T

VESPA

COSA 125 2T

COSA 150 2T

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

ATTENZIONE:

è assolutamente indispensabile utilizzare rubinetti carburante con portata maggiorata.

ATTENTION:

the use of fuel taps with increased capacity is absolutely necessary.

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.

Completely new cylinder kit has been created, designed overall to obtain the maximum result in terms of performance and durability.

Every aspect of the system has been studied to maximise the mechanical resistance, the fluid dynamics and improve combustion: the result is a top-of-the-range kit in terms of construction quality and technological development.

UTILIZZO TURISTICO-SPORTIVO (3118005)

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.

TOURISM - SPORT USE (3118005)

Cylinder kit Ø 63 aluminium CVF2 pin Ø 15

This version offers a better performance compared to the previous one. It can be fit together with completely original or slightly modified crankcases, original carburettor or carburettor with Ø 30 mm and Power Classic Exhaust.

UTILIZZO SPORTIVO-RACING (3117163)

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.

SPORT-RACING USE (3117163)

Cylinder kit MHR Ø 63 aluminium CVF2 pin Ø 15

Recommended to be used with strongly tuned crankcases, carburettors with Ø 30 mm and more, Malossi exhaust or expansion Power Exhaust Black Sound.

UTILIZZO RACING (3117361)

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.

RACING USE (3117361)

Cylinder kit MHR Ø 63 aluminium CVF2 pin Ø 15 stroke 60

Recommended to be fit with a 60 mm stroke crankshaft, strongly tuned crankcases, carburettors with Ø 30 mm and more, Malossi exhaust or expansion Power Exhaust Black Sound.

		3118005	3117163	3117361
Diametro	Diameter	Ø 63 mm	Ø 63 mm	Ø 63 mm
Utilizzo	Use	Sport	Sport / racing	Sport / racing
Range di Potenza	Power range	18/25	21/28	21/28
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy	easy	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	VHST 28	PHBH 30	PHBH 30
Corsa	Stroke	57	57	57
Rapporto di compressione	Compression ratio	10,8:1	12,5:1	12,5:1
N° segmenti	N° piston rings	2	1	1
N° travasi	N° of transferts	7	7	7
Testa	Head	emisferica hemispheric	emisferica hemispheric	emisferica hemispheric
Candela	Spark plug	IW 27	IW 27	IW 27

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

TECHNICAL FEATURES

Cylinder

Built from scratch, in high-strength aluminium alloy and cylinder sleeve with nickel-chromium coating. Consisting of an even thickness central core around the cylinder sleeve and the ports, a constant heat exchange is ensured, therefore, a controlled intake temperature of the gases in the chamber and an optimal heat exchange at the exhaust. It has aerodynamically profiled cooling fins around the core, designed to be penetrated with the best possible efficiency by the cooling air. The major innovation lies in the totally revamped and coated ports, introducing the latest CVF, upgraded thanks to experience gained from competitions. There are now 7 ports, a distinctive trait of Malossi kits, thank to which you can get the best fluid dynamic performance.

In the Sport version the exhaust pipe has been designed, dimensioned and developed in order to guarantee an optimal cylinder emptying, thus perfectly combining with the intake ports and ensuring a considerable performance improvement compared to a standard cylinder, keeping the working temperature within an optimal range, indeed. In this way a long durability and a high performance stability have been achieved.

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.

In the MHR version the exhaust pipe consists of a double trapezoidal exhaust port separated by the characteristic port, exactly like in competition cylinders, with which, in addition to guaranteeing adequate support to the piston and piston rings even at very high temperatures, it is possible to achieve optimum pressures of the burned gases facilitating their expulsion at the exhaust and to obtain the best results, if combined with our specially designed silencers with expansion chamber.

The connection to the silencer is made by means of a flange-joint set fixed to the cylinder through four cap screws and to the exhaust through an o-ring seal to avoid any leakage from the cylinder kit. This extremely easy system allows to fit with the maximum resistance any kind of exhaust with 37 mm inlet diameter present in the market, thus avoiding any unscrewing or rotation due to vehicle vibrations. The connection with the head is now done by means of a high-precision centring on the support surfaces obtained with numerically controlled machines. A basic set of gaskets of different thickness is supplied to allow the user to adjust the compression by adapting it to various uses.

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.

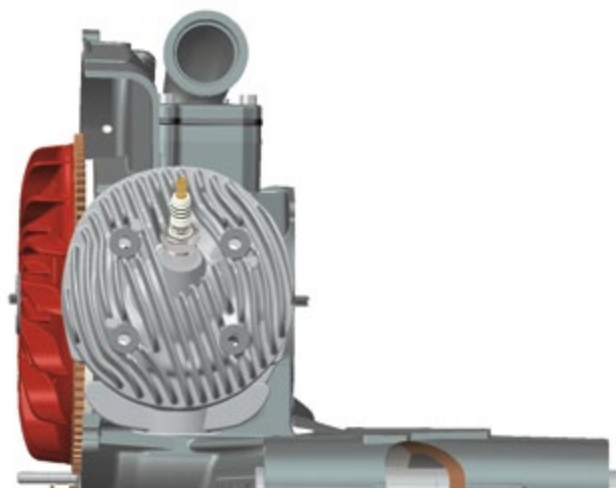
Le finestre nella parte posteriore e gli incavi diametrali invece garantiscono il massimo afflusso possibile di carica fresca verso i travasi del cilindro.

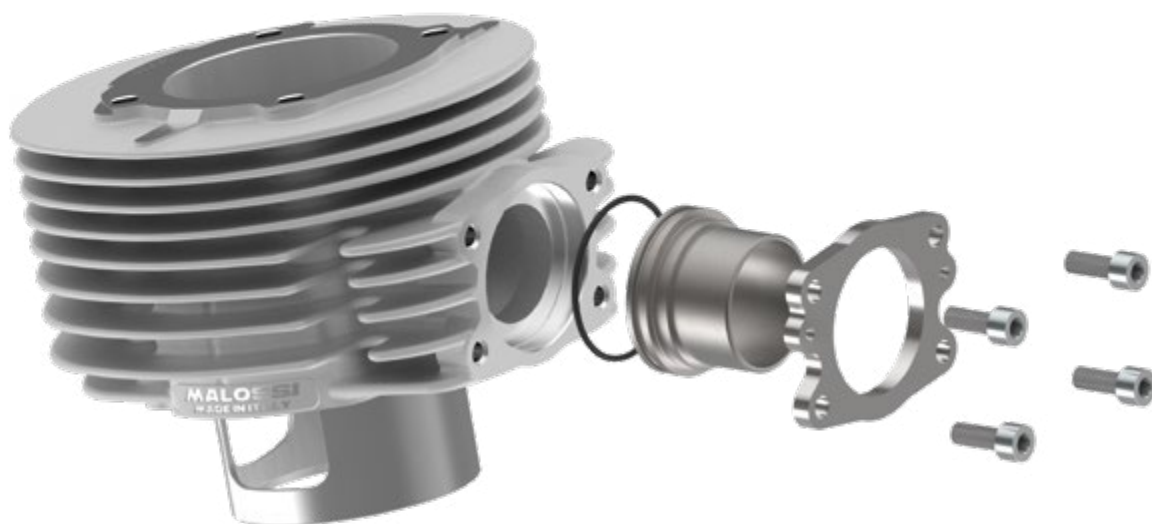
Piston

Fused with an innovative material, consisting of a steel core coated with an aluminium and silicon alloy, which makes it extremely lightweight. This also gives it excellent corrosion resistance, even at high temperatures and a heat reflection from combustion. The heat flow is, therefore, directed to the dissipation surfaces, facilitating the cooling of the combustion chamber, ensuring that it stays within the range of optimum temperatures. There is ribbing in the inner part of the skirt, inserted in the fused parts which strengthens the parts which undergo the most mechanical stress, thus allowing the weight of the piston to be reduced to a minimum. The windows in the rear part and the diametrical grooves, on the other hand, guarantee the greatest possible intake of fresh air flow towards the cylinder ports.

Head

Another revolution in the construction philosophy of two-stroke engines: the cooling fins have been dimensioned to optimise the heat flow from the chamber to the outside, but now are also shaped, based on modern simulations to allow maximum penetration of the air coming from the cooling system, which now touches the head with a 10% plus increase in performance compared to a traditional system with straight fins. The characteristic hemispherical combustion chamber is machined with tolerances to the tenth of a millimetre and produces a high turbulent combustion, with pressure peaks calculated at better speeds to achieve maximum performance in terms of torque and power. The high temperatures that are reached





Testa

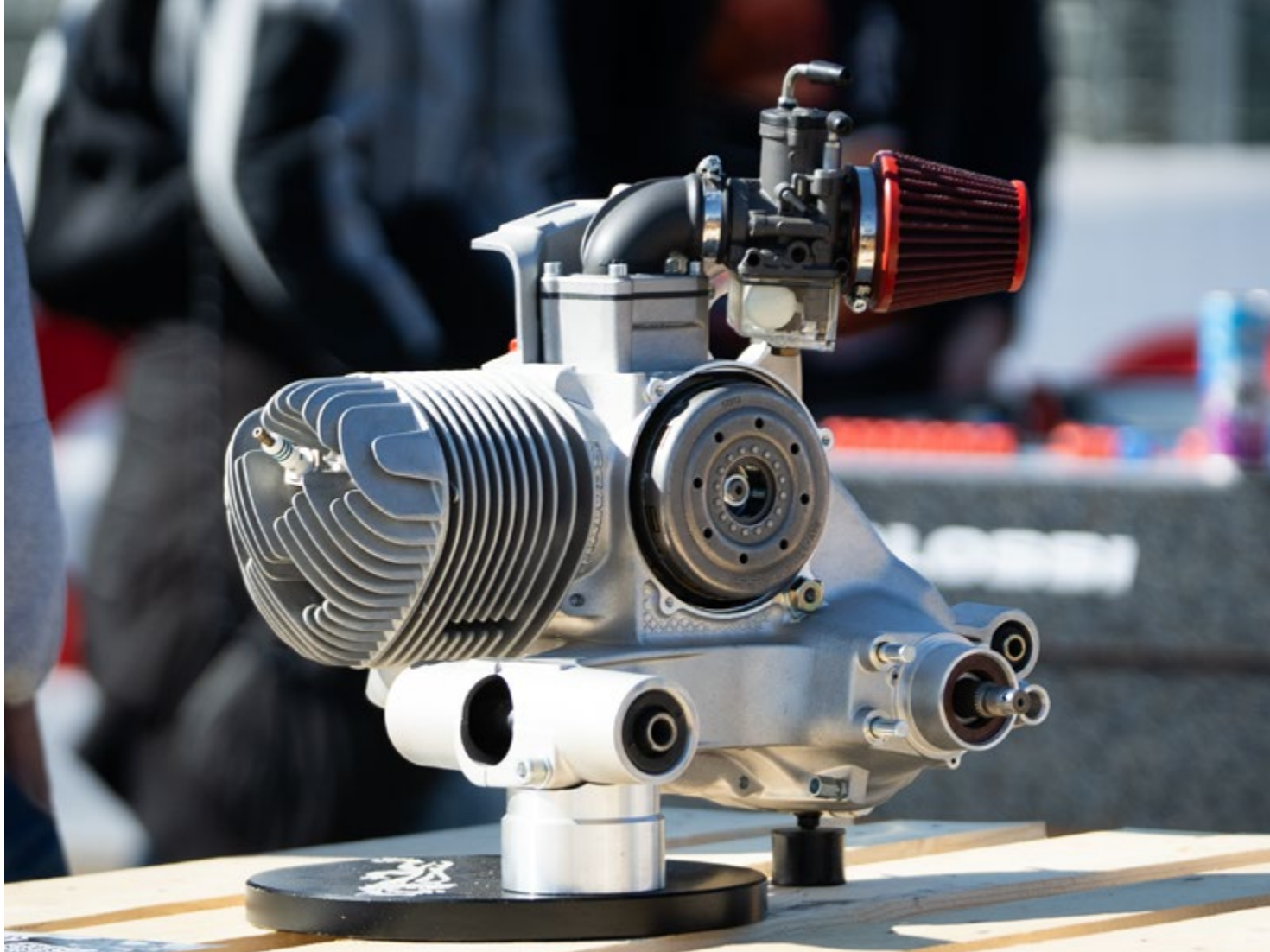
Un'altra rivoluzione nella filosofia costruttiva dei motori 2 tempi: le alette di raffreddamento sono state dimensionate per ottimizzare il flusso termico dalla camera all'esterno ma ora sono anche profilate secondo moderne simulazioni per permettere la massima penetrazione possibile dell'aria proveniente 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.

in this particular crossover zone between the head and the cylinder that often create hot spots and sparks are regulated using an aerospace-style solution: a pipe with a vacuum chamber that is formed with two dividing walls and a series of baffles in input and in output: Which, thanks also to a precise surface profile, channel a part of the cooling air, forcing it not only to touch the surfaces, but also to expand, decreasing the pressure and, therefore, temperature of the walls on the edge of the combustion chamber, based on a specific principle of physics.





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

A further upgrade for the timeless Ø 68.5 cylinder kit!

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.

1983

The aluminium cylinder with 68,5 mm diameter - turning point in Vespa tuning - was born. Made of Nicasil aluminium, with super light piston and 1.2 mm semi trapezoidal rings, it becomes a legend, a real musthave for all Vespa fans.

2008

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

2008

The cylinder is updated, by adding the head with hemispherical combustion chamber and central spark plug.

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 O-ring 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 Ø44,5 con la massima resistenza evitando qualsiasi problema di svitamento o rotazione dovuto alle vibrazioni del veicolo.

2013

The cylinder, always made of Nicasil aluminium, has been completely changed concerning both main and rear ports and exhaust port as well. Exhaust port will be available in three versions.

2016

To complete a long list of improvements, we introduce a new "black" piston with a molybdenum sulfide coated skirt. The semitrapezoidal ring seat and dome remain unchanged, while the real innovation is the completely new mould, where new windows allow not only a perfect match with the latest generation of the cylinder, but also interchangeable with its previous versions. The reinforcement ribs, totally revisited, provide a lightweight design with even greater strength.

2022

The connection to the silencer is made by means of a flange-joint set fixed to the cylinder through four cap screws and to the exhaust through an o-ring seal to avoid any leakage from the cylinder kit. This extremely easy system allows to fit with the maximum resistance any kind of exhaust with Ø44.5 mm inlet diameter present in the market, thus avoiding any unscrewing or rotation due to vehicle vibrations.

UTILIZZO TURISTICO-SPORTIVO (3118591)

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.

UTILIZZO RACING (3118599)

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

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

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

TOURISM - SPORT USE (3118591)

Cylinder kit Ø 68,5 aluminium CVF2 pin Ø 16

This version offers a better performance compared to the previous one. It can be fit together with completely original or slightly modified crankcases, original carburettor or carburettor with Ø 30 mm and **Power Exhaust Black Sound art. 3218742**.

SPORT cylinder **art. 3118887** can be fit with original head.

RACING USE (3118599)

Cylinder kit MHR Ø 68,5 aluminium CVF2 pin Ø 16 stroke 60

Recommended to be fit with a 60 mm stroke crankshaft, strongly tuned crankcases, carburettors with Ø 30 and more, Malossi or expansion exhaust.

MHR version is different from **SPORT** version also due to the port map with racing features. The perfect centering between head and cylinder is guaranteed by two centering bushes located on two stud bolts, while the o-ring ensures a perfect seal.

		3118591	3118599
Diametro	Diameter	Ø 68,5 mm	Ø 63 mm
Utilizzo	Use	Sport	Sport / racing
Range di Potenza	Power range	16/23	21/28
Livello di elaborazione	Level of elaboration	easy	easy
Carburatore consigliato	Carburettor recommended	SI 24/24 PHBH 30	PHBH 30
Corsa	Stroke	57	57
Rapporto di compressione	Compression ratio	11,8:1	12,5:1
N° segmenti	N° piston rings	2	1
N° travasi	N° of transferts	7	7
Testa	Head	emisferica hemispheric	emisferica hemispheric
Candela	Spark plug	centrale / central IW 24	centrale / central IW 27

ATTENZIONE:

è assolutamente indispensabile utilizzare rubinetti carburante con portata migliorata.

ATTENTION:

the use of fuel taps with increased capacity is absolutely necessary.

Impianti alimentazione PHBH 30 B

LAMELLARE AL CARTER

per carter originale

Carburettor kit PHBH 30 B

REED CRANKCASE for original crankcase



1615895

€ 351.38

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX 80 2T
T5 125 2T

1615550

€ 376.40

VESPA

PX E 200 2T

**X360 Complessivo collettore
per impianti alimentazione PHBH 30 per carter originale
X360 intake manifold kit
for carburettor kit PHBH 30 for original crankcase**



2015896

€ 167.¹¹

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX 80 2T
T5 125 2T

2014913

€ 167.¹¹

VESPA

PX E 200 2T

Impianti alimentazione PHBH 30 BD

DIRETTO AL CARTER

per carter originale

Carburettor kit PHBH 30 BD

DIRECT CRANKCASE for original crankcase



1610600

€ 279.⁶⁶

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX 80 2T

1610701

€ 351.³⁸

VESPA

PX E 200 2T

**Collettore Ø 28x36 inclinato
per carburatori PHBH e VHST per carter originale**
**Tilted intake manifold Ø 28x36
for PHBH and VHST carburetors for original crankcase**



02 2158B

€ 51.11

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX 80 2T
T5 125 2T

POWER CLASSIC EXHAUST

Marmitte

Exhaust Systems

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.

Even the Vespa PX, the most classic of scooters, sometimes needs a little more oomph.

On a two stroke engine, the most obvious and simple modification that can be made is by adding an exhaust system expansion chamber.

3217790

€ 150.46

VESPA

PX E 200 2T



3217791

€ 150.46

LML

STAR 125 2T

STAR 150 2T

VESPA

COSA 125 2T

COSA 150 2T

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

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

Sembra la più classica delle "padelle" ma tutte le novità e migliorie sono nascoste sottopelle.

Per ottenere il meglio da questa espansione e per permetterne il montaggio su tutte le Vespe, il nuovo collettore è stato studiato per potersi adattare a tutti i gruppi termici attualmente in commercio per questa Vespa, dal cilindro originale al più performante della gamma Malossi.

È proprio il collettore, con la sua forma, a raccordare al meglio il flusso dei gas di scarico dal cilindro al corpo marmitta garantendo quindi un notevole incremento di prestazioni.

Il corpo marmitta, dalla caratteristica forma ad espansione, è stato studiato appositamente per garantire il massimo delle prestazioni unite alla rotondità di esercizio.

Dal minimo fino al massimo dei giri l'effetto di aspirazione di gas combusti generato da questo componente è massimizzato.

Infine abbiamo la classica padella.

Questo componente è stato disegnato con il fine preciso di essere identico all'originale in modo da risultare del tutto discreto.

All'interno però sono state create due camere separate da una paratia in modo da ottimizzare al massimo la corretta espansione dei gas di scarico minimizzando però la rumorosità della marmitta.

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

Malossi technicians have therefore designed a custom exhaust system from scratch for the good old Vespa PX, with a goal of immediately increasing performance and enjoyability without disturbing the timeless silhouette of the Piaggio scooter.

It looks like the most classic of "pans", but all the new parts and improvements are hidden under the surface.

To get the best out of this expansion chamber and so as to allow it to be fitted on all Vespas, the new manifold has been designed in order to be adapted to all motors available for this Vespa, from the original capacity to the top-performing models from the Malossi range.

It is the manifold, due to its shape, that best connects the exhaust gas flow from the cylinder to the exhaust system, ensuring a noticeable performance increase.

The exhaust system body, with its characteristic expansion chamber shape, has been specifically designed to guarantee maximum performance to an operational all-rounder.

From low to high revs the suction effect of the combusted gases generated by this component are maximised.

Finally, we have the classic pan.

This component has been designed with the specific function in mind to be identical to the original, to remain as discreet as possible.

Inside however, two separate chambers have been created by a divider in order to obtain the maximum suitable expansion of exhaust gases, whilst minimising noise from the exhaust system.

The Malossi Power Classic Exhaust system, top performance and riding pleasure for your Vespa PX 200, disguised in classic and discreet clothing.

POWER EXHAUST

Marmitte

Exhaust Systems



Power
exhaust
black
sound

BLACK SOUND



3218741

€ 206.⁰⁴

LML

STAR 125 2T
STAR 150 2T

VESPA

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

3218742

€ 206.⁰⁴

VESPA

PX E 200 2T



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.

The exhaust system of a Vespa must be a work of art worthy of the king of scooters, a perfect musical instrument that sparks emotions through its performance and sound.

Malossi **POWER EXHAUST** was designed with these two key elements in mind. The power compared to previous models has been increased by about 5%, thanks to a radical re-design that involved the inner surfaces of the steel sheet used to form the exhaust system.

It's core, in fact, is lined with a mesh of special sound-proofing material that considerably improves the exhaust system's performance, while at the same giving the Vespa's engine a unique and distinctive sound.

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.

Even the end part of the exhaust system has been considerably redesigned thanks to the inclusion of an inner bulkhead. In particular, the exhaust has been separated from the silencer, thereby increasing its resistance to vibration.

Increasing both the diameter and the length of the silencer has made the exhaust system quieter, further reducing the noise level while maintaining a unique sound.

Performance and sound are the key elements to add just the right touch of personality to your Vespa PX. In spite of the fact that these two elements often don't go hand in hand, Malossi **POWER EXHAUST** has succeeded in its aim: to add maximum torque and power while pleasing your ears with the perfect symphony.

TECHNICAL FEATURES

Exhaust system with noise reducing chicane flow design with add-on refurbishable silencer.

Expansion chamber with internal baffling, made of FeP04 steel with added noise reducing fibreglass packing.

Coated with high temperature resistant black paint.

Silencer with anodized aluminium external casing, removable and repackable, Nitro blue, with laser-etched logo.

Exhaust system includes a complete set of brackets, collars, screws and all parts needed for assembly, interchangeable with the original exhaust without need for modifications.



VESPA RACING MHR

Marmitta

Exhaust Systems

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.



This is an essential component for tuning the vehicle, designed especially to give the motor optimum power increase at medium and high revs.

Thanks to the sophisticated systems available to our technicians and the decades of experience in planning and producing exhaust systems, Malossi has created this masterpiece.



3219182

VESPA
PX E 200 2T

€ 504.00

3219555

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

€ 504.00

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.

The new MHR Exhaust for Vespa PX E 200 2T especially designed for use with our MHR cylinder kit gives the highest possible power from the highest revs making it one of the most high-performance exhausts available.

The big advantage of this exhaust system lies in its specially designed routing, meaning it can be fitted **WITHOUT CUTTING THE CHASSIS** and keeping the central stand on. In any operating configuration and motor casing position this exhaust fits to the vehicle without any harmful contact points that would require the user to modify the chassis of their beloved Vespa.

The muffler cone has been divided, to give us the opportunity to further increase the field of use, increasing performance by more than 1 HP at the highest revs, when normally the motor drastically loses performance once the maximum rated output is reached.

TECHNICAL FEATURES

Exhaust

Designed to be fitted without any chassis modifications. Made from special steel sheeting (0.8 mm thick), obtained from robotised T.I.G. and M.I.G. welding, and manual oxy-fuel welding beaten by hand. Transparent paint.

Nozzle

With an opening calibrated to obtain the maximum available counter-pressure.

Silencer

In Nitro blue anodized aluminum, with end pipe oriented for the correct direction of the exhaust gases.

Connection to exhaust system

Connected with a high-precision, laser cut folded bracket, connected to an anchoring ring on the chassis arm; motor vibration is dampened by two silentblocks between the arm and the exhaust, ensuring a longer life.

INGRANAGGI PRIMARI HTQ

Classico e all'avanguardia

Primary gears HTQ

Classic and avant-garde



67 3730

z 23/64

€ 161.00

6716720

z 24/63

€ 214.02

67 3888

z 23/64

€ 161.00

6716721

z 23/64

€ 214.02

67 5235

z 23/64

€ 161.00

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.

HTQ Malossi gears for the Vespa PX inherit the elements of the first gears project produced by Malossi between the end of the 80s and the beginning of the 90s.

Completely redesigned, these primary gears use a straight-tooth configuration instead of the standard helical teeth.

Malossi has worked hard to guaranteed exceptional silence from the gears, obtained by special processing of the teeth and associated contact surfaces, finished with a maniacal attention to detail and checked on an involute measurement machine.

HTQ Malossi gears are manufactured exclusively using materials which pass the stringent standards imposed by our technicians, rigidly tested and inspected.

The final process uses digital testing machines, after which Malossi HTQ gears undergo a complete thermochemical cementation process at 900°C, giving them the required hardness and durability.

Finally, the size and the quality of the end gear product is checked on a 3D Zeiss testing machine.

Paired two-to-two for correct operation, Malossi HTQ gears are the most precious things that a true enthusiast could choose as a gift for their Vespa!

Applicazioni Applications	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	-

POWER-UP CLUTCH SYSTEM

Frizione completa
Complete clutch

5217808

Frizione completa Ø 98,5

Complete clutch Ø 98,5

€ 144.20

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 0-1

5217783

Frizione completa Ø 109,5

Complete clutch Ø 109,5

€ 149.97

VESPA

PX E 200 2T

T5 125 2T



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

È sufficiente confrontare una Vespa **PX 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

The Malossi range for Vespas offers ultra high-tech products, capable of increasing performance to such exceptional levels compared to standard performance, that other essential vehicle components will also need to be adapted.

Just compare a Vespa PX 200 E produced in 1978, which in its standard version develops a power of 12.35 HP at 5700 RPM, with a Vespa "boosted" with Malossi kits, which can develop 27.5 HP at 8000 RPM, i.e. more than double the HP at a much higher speed, to understand exactly how important it is to design a clutch system capable of withstanding the stresses caused by a performance increase of such proportions!

The Malossi **POWER UP CLUTCH SYSTEM** stem from the need to overcome the many problems that inevitably arise when the clutch system technology is not compatible with the other engine components. In a traditional clutch, the need to transmit more than double the power to the gears while, at the same time, turn faster, may cause the bell to sag under the effect of the centrifugal force, in addition to rubbing and deformations that may transform into annoying and worrying metallic noises.

It may even cause the classic slipping of the clutch due to the insufficient amount of friction developed by the original discs, which also impedes the transmission of the entire power generated by the thermal unit, thus partially thwarting its potential.

The two versions of the Malossi **POWER UP CLUTCH SYSTEM** include the following features:

- **POWER UP CLUTCH BASKET** clutch bell in high-strength steel with hardening surface treatment to improve resistance to wear, and consequently its service life.
- A TIG welded reinforcement ring on the outer bell diameter to efficiently counteract the centrifugal force developed by the higher rotation speed.
- 4 clutch discs with high-performance

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.

friction material.

- Recalculated and restricted coupling tolerances, especially in the connection between the diaphragm spring and bell, to eliminate annoying metallic rattling sounds and increase the service life of the component.
- The two clutches are driven by a series of main springs with high elasticity, 6 in the bell for **PX 125** and 7 in the bell for **PX 200 E**, and are supplied with a set of auxiliary springs, again 6 for **PX 125** and 7 for **PX 200 E**, to be used in highpowered configurations.

POWER UP CLUTCH SYSTEM	Ø	Anello elastico Circlip	Serie dischi frizione Clutch disk kit	POWER UP CLUTCH	Molle frizione Clutch springs	POWER UP CLUTCH BASKET	Boccola e anello Bush / holding washer kit
5217808 € 144.20	98,5	3617819B € 7.30	5216510 € 30.87	5218475 € 57.20	2918474 € 14.71	7717760B € 62.40	2018478 € 9.85
5217783 € 149.97	109,5	3617789B € 5.50	5216514 € 29.12	5218476 € 57.20	2918474 € 14.71	7717765B € 62.40	2018478 € 9.85

Anello elastico
Circlip

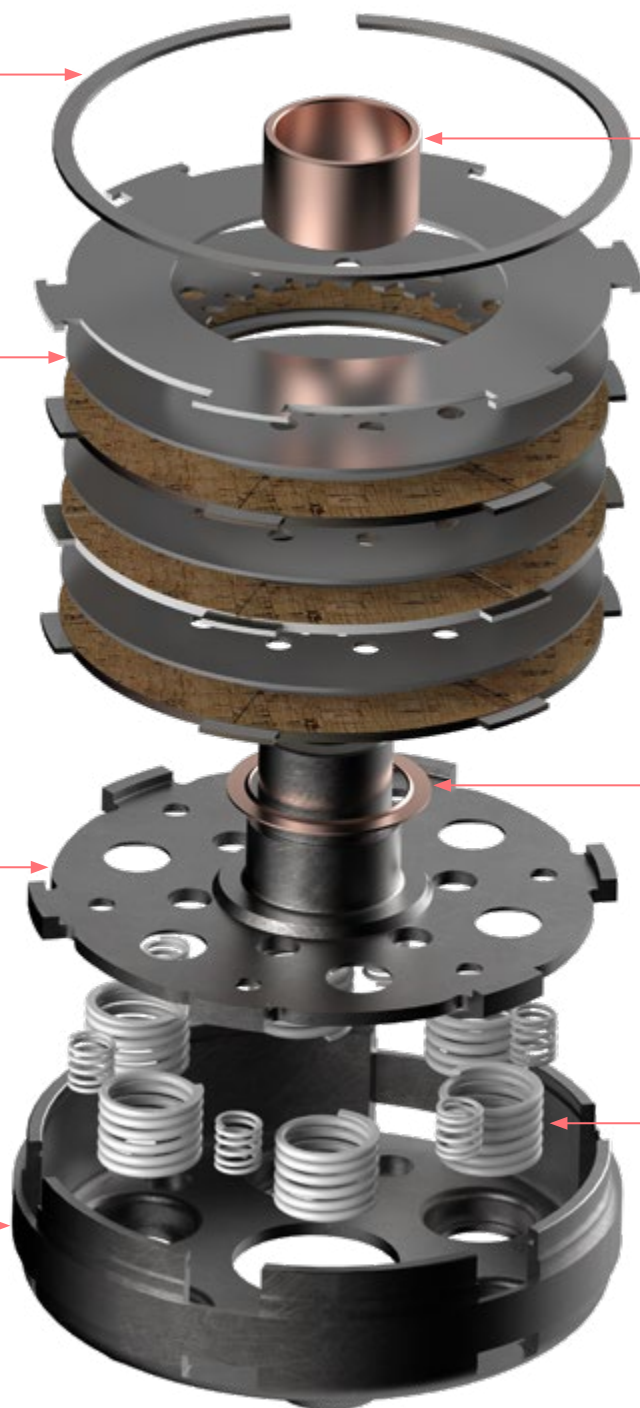
Serie dischi frizione MHR
MHR clutch disk kit

POWER UP CLUTCH
POWER UP CLUTCH

POWER UP
CLUTCH BASKET
POWER UP
CLUTCH BASKET

Complessivo boccola /
rondella di spallamento
Bush / holding
washer kit

Molle frizione
Clutch springs



COMPLESSIVO ALBERO MULTIPLO CON PARASTRAPPI

Input shaft with repair kit



6718909

€ 285.26

VESPA

COSA 125 2T

COSA 150 2T

COSA 200 2T

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX E 200 2T

Complessivo sviluppato su disegno Malossi, completamente ridisegnato rispetto all'originale. Le ruote dentate sono state spostate di qualche entità nella direzione dell'asse di rotazione così da consentire uno spessore di appoggio molle consistente. Le molle di nuova progettazione sono contenute da una flangia avvitata all'asse.

Utilizzabile con ingranaggi Malossi e/o con quelli originali.

Eseguito con acciaio speciale da cementazione, rettificato. La forma dell'ingranaggio si differenzia dall'originale per il disegno nella zona del parastrappi. Per ottenere la parete di trattenimento delle molle, come già scritto nell'allegato, sono state spostate le ruote di qualche entità nella direzione assiale e centrando ancora meglio rispetto alle ruote condotte, ottenendo il doppio vantaggio.

Le molle del parastrappi hanno sezione quadrata per miglior rendimento nel minor spazio e sono pallinate per avere il massimo della resistenza a fatica.

Il rapporto di trasmissione è variato rispetto all'originale accorciando la 4° marcia.

Flangia di chiusura molle ottenuta di taglio laser con rinforzo sulla "ruota frizione" per evitare spostamenti assiali in caso di rottura del sistema di trasmissione.

Ruote dentate con Z 12-13-17-20.

Totally developed on a Malossi design, completely redesigned compared to the original. The sprockets have been moved towards the direction of the axis of rotation so as to allow a consistent spring support thickness. The newly designed springs are contained by a flange screwed to the axle.

Can be used with Malossi gears and/or with the original ones.

Made with special case-hardened steel, ground. The shape of the gear differs from the original due to the design in the area of the flexible coupling. To obtain the retaining wall of the springs, as already written, the wheels have been moved towards the axial direction and centered them even better than the driven wheels, obtaining the double advantage.

The springs of the flexible coupling have a square section for the best performance in the smallest space and are shot peened for maximum fatigue resistance.

The transmission ratio has changed from the original by lengthening the 4th gear.

Spring closing flange obtained by laser cutting with reinforcement on the "clutch wheel" to avoid axial displacements in case of breakage of the transmission system.

Toothed wheels with Z 12-13-17-20.

Perno per ingranaggio multiplo

Pin for multiple gear

2319241B

€ 50.00



Perno albero primario: costruito in acciaio da cementazione poi rettificato negli alloggiamenti dei cuscinetti.

- lunghezza 121 mm
- Ø cuscinetto 15 mm
- Ø boccola 13 mm
- Ø lato ruota 15 mm

Main shaft pin: built in case-hardened steel then ground in the bearing housings

- length 121 mm
- Ø bearing 15 mm
- Ø bush 13 mm
- Ø wheel side 15 mm

Complessivo 21 rullini cuscinetto Ø 2x11,8 mm

21 needle set bearing ø 2x11,8 mm

6619636

€ 8.93



Cuscinetto a sfere Ø 15x42x13 mm

Roller bearing with balls ø 15x42x13 mm

6618911B

€ 13.00





COMPLESSIVO RUOTE DENTATE PER CAMBIO

Sprocket set for gear

6718907

z 35/38/42/57

€ 418.20

6719478

z 36/37/40/55

€ 418.20

VESPA

COSA 125 2T

COSA 150 2T

COSA 200 2T

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX E 200 2T

T5 125 2T



Ruote eseguite con acciaio speciale da cementazione, le ruote sono ottenute con macchine dentatrici al CNC e le ruote sono rettificate nelle superfici di contatto. Nelle superfici di contatto tra gli ingranaggi abbiamo ottenuto delle piccole sacche utili al trasporto dell'olio per aumentarne e garantire la lubrificazione tra le pareti che scorrono tra loro. I numeri di denti sono stati calcolati per dare un rapporto di trasmissione ottimizzato. In tutte le ruote dove era possibile eseguirli sono stati praticati dei fori di alleggerimento tranne che nella zona di sezione di contatto tra ruota e crociera così da non creare punti di rottura.

6718907

Ruote dentate con **stesso Z delle originali**, medesima battuta fra gli ingranaggi e fascia dentata spostata per ottimizzare l'innesto con l'asse primario.

La posizione del dente di trascinamento con la crociera e gli spazi tra le cambiate sono invariate.

Montabili come ricambio alle ruote dentate Piaggio sull'albero originale.

Le ruote possono anche essere acquistate singolarmente per personalizzarsi i rapporti di trasmissione nelle 4 marce:

- ruota 1° marcia Z57 art. **6718793B**
- ruota 2° marcia Z42 art. **6718794B**
- ruota 3° marcia Z38 art. **6718795B**
- ruota 4° marcia Z35 art. **6718796B**

6719478

Kit con **Z diverso dall'originale** utile a dare un rapporto di trasmissione variabile in base alle esigenze.

Le ruote possono anche essere acquistate singolarmente per personalizzarsi i rapporti di trasmissione nelle 4 marce:

- ruota 1° marcia Z55 art. **6719255B**
- ruota 2° marcia Z40 art. **6719256B**
- ruota 3° marcia Z37 art. **6719257B**
- ruota 4° marcia Z36 art. **6719258B**

Wheels made with special case-hardened steel, obtained with CNC hobbing machines and ground in the contact surfaces. In the contact surfaces between the gears we have obtained small pockets useful for transporting the oil to increase and guarantee lubrication between the walls that slide between them. The numbers of teeth have been calculated to give an optimized gear ratio. In all the wheels, where it was possible to make them, lightening holes were made except in the area of the contact section between the wheel and the gear selector so as not to create breaking points.

6718907

Toothed wheels with the **same Z as the originals**, same shoulder between the gears and toothed band moved to optimize engagement with the primary axis. The position of the trailing tooth with the gear selector and the spaces between the shifts are unchanged.

Can be mounted as a spare to the Piaggio sprockets on the original shaft.

The wheels can also be purchased individually to customize the transmission ratios in the 4 gears:

- 1st gear wheel Z57 art. **6718793B**
- 2nd 2° gear wheel Z42 art. **6718794B**
- 3rd 3° gear wheel Z38 art. **6718795B**
- 4th 4° gear wheel Z35 art. **6718796B**

6719478

Kit with **Z different from the original** useful to give a variable transmission ratio according to the needs.

The wheels can also be purchased individually to customize the transmission ratios in the 4 gears:

- 1st gear wheel Z55 art. **6719255B**
- 2nd gear wheel Z40 art. **6719256B**
- 3rd gear wheel Z37 art. **6719257B**
- 4th gear wheel Z36 art. **6719258B**

ALBERO PERNO RUOTA PER VESPA

Vespa pinwheel shaft

6718792B

€ 214.⁰²

VESPA

COSA 125 2T

COSA 150 2T

COSA 200 2T

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX E 200 2T

T5 125 2T



Albero progettato per la massima resistenza diminuendo le sezioni e quindi il peso dove la geometria lo consentiva. Costruiti con acciaio speciale da cementazione, ottenuti con torni di ultima generazione con modelli 3d e tecnologia cad/cam per il massimo controllo della geometria, cementati e rettificati nelle zone in cui è richiesta la massima precisione. Completamente rinnovato nell'estetica, la dimensione della cava di introduzione della crociera è stata modificata allungandola per accogliere la crociera stessa. Può essere utilizzato con ruote dentate Malossi e Piaggio.

Shaft designed for maximum strength by decreasing the sections and therefore the weight where the geometry allows it. Built with special case-hardening steel, obtained with latest generation lathes with 3D models and cad/cam technology for maximum geometry control, case-hardened and ground in the areas where maximum precision is required. Completely renewed in terms of aesthetics, the dimension of the slot for introducing the gear seòector has been modified by lengthening it to accommodate the spider itself. It can be used with Malossi and Piaggio sprockets.

Compressivo rasamenti ingranaggi cambio Gearbox gears shim kit

1918908

€ 50.88



Spessori forniti: 0.7 - 0.8 - 0.9 - 1.0 - 1.1 - 1.2 mm

Compressivo rasamenti utili a spessorare il cambio, di forma specifica, utilizzabili sia nel compressivo ruote dentate Malossi sia su quello originale Piaggio.

In acciaio, Ø esterno 57 mm, Ø interno 45 mm.

Rasamenti disponibili a ricambio:

- Spessore 0.7 art. **1918808B**
- Spessore 0.8 art. **1918809B**
- Spessore 0.9 art. **1918810B**
- Spessore 1.0 art. **1918811B**
- Spessore 1.1 art. **1918812B**
- Spessore 1.2 art. **1918813B**



PIAGGIO

APE 50 2T <-1989

VESPA

COSA 125 2T

COSA 150 2T

COSA 200 2T

ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK 50 2T

PK FL 125 2T

PK FL 50 2T

PK HP FL 50 2T

PK XL 125 2T

PK XL 50 2T

PRIMAVERA 125 2T

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX E 200 2T

SPECIAL 50

T5 125 2T

Thicknesses supplied: 0.7 - 0.8 - 0.9 - 1.0 - 1.1 - 1.2 mm

Shims assembly useful for shimming the gearbox, of a specific shape, which can be used both in the Malossi sprocket kit and on the original Piaggio one.

Steel shims, Ø external 57 mm, Ø internal 45 mm.

Spare shims available:

- Thickness 0.7 art. **1918808B**
- Thickness 0.8 art. **1918809B**
- Thickness 0.9 art. **1918810B**
- Thickness 1.0 art. **1918811B**
- Thickness 1.1 art. **1918812B**
- Thickness 1.2 art. **1918813B**

2 anelli di sicurezza per albero ruota

2 circlips for wheel shaft

3618807E

€ 14.50

Stelo comando crociera in acciaio

Steel gear selector stem

2319244B

€ 26.00



VESPA

COSA 125 2T
COSA 150 2T
COSA 200 2T
PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX E 200 2T
T5 125 2T

Stelo comando crociera costruito in acciaio da bonifica con trattamento di nichelatura per aumentarne lo scorrimento oltre a conferirgli un tocco estetico aumentandone la lucentezza.

- Ø 20 mm
- lunghezza 88,4 mm

Gear selector stem made of hardened and tempered steel with nickel-plating treatment to increase sliding as well as giving it an aesthetic touch by increasing its brightness.

- Ø 20 mm
- length 88.4 mm

Crociera

Gear selector

6718799B

€ 39.00

VESPA

COSA 125 2T
COSA 150 2T
COSA 200 2T
PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX E 200 2T
T5 125 2T



Malossi leader è 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 "large 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.

Malossi, a leader and a synonym of quality in the production of high-performance components dedicated to the world of scooters, has incorporated all these years of technological development into one small, but very important, component, ready to fit in the most classic scooter of all time, the legendary Vespa.

The new gear selector dedicated to classic "large frame" Vespas is a miniature masterpiece of mechanics that incorporates the best of technology to produce a component with extremely high mechanical characteristics. It can easily withstand far greater stresses than those to which the original component is subjected and is able to maintain these characteristics over time.

The use of ultra-pure steel and a specific thermochemical treatment allows a very high surface hardness to be obtained, combined with very high mechanical strength. These two features make the gear selector extremely resistant both to wear from contact and the mechanical stresses to which it is subjected, especially in the case of high performance engines.

The design, using highly sophisticated CAD CAM systems, has allowed us to review and optimise the gear selector arm's cam profile in order to obtain a greater fluidity, precision and safer use of the gear lever.

The stability and dimensional accuracy of the component are guaranteed within limits, which would otherwise be unattainable, thanks to the use of a double-spindle CNC machining centre and to the rigid quality control to which every single piece is subjected to ensure the quality and performance you expect from a Malossi component.

Alberi motore Malossi per Vespa

FORZA E RESISTENZA

Malossi Crankshafts for Vespa

STRENGTH AND RESISTANCE

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

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

Tutti gli alberi motore Malossi per Vespa sono realizzati in acciaio cementato di qualità aeronautica e rifuso sotto vuoto, un materiale altamente resistente alle scalfitture, garantito dalle certificazioni richieste dal rigidissimo capitolato Malossi.

La biella a "testa di vipera" ha una conformazione studiata per contenere al massimo il peso e garantire tutta la rigidità necessaria.

Nemmeno il più piccolo dettaglio è stato trascurato.

I tecnici Malossi, infatti, intervenendo persino sulla filettatura dell'asse lato trasmissione degli alberi motore, sono riusciti ad aumentare notevolmente la resistenza avvalendosi di un passo più fine.

Anche la posizione della chiavetta è stata rivista sia nella dimensione che nella forma, in modo da non intaccare più la filettatura e contribuire alla resistenza in una soluzione finalmente all'avanguardia.

Gli alberi motore sono forniti con dadi speciali, molto più resistenti, per sfruttare la maggiore resistenza offerta dalla filettatura più fitta.

The crankshaft of a Vespa is one of the most delicate yet important components of this type of propulsion unit, having to handle the movement of rods and pistons, as well as regulating intake through the crank timings.

The Malossi technical office has dedicated its attention to both of these elements, creating two versions of the crankshaft and developing unique solutions with a high technological value, starting with the choice of materials; top quality as always.

All Malossi crankshafts for Vespa are made from aeronautical quality reinforced steel and are founded in a vacuum.

It is a material highly resistant to scratches and guaranteed by the certifications required in Malossi's strict handbook.

The "viper head" piston rod's shape is designed to limit weight to a minimum whilst guaranteeing the required rigidity.

Not even the smallest detail has been overlooked.

Indeed, Malossi technicians have even worked on the thread on the transmission side axis of the crankshaft, succeeding in significantly increasing resistance by producing smoother stepping.

Even the position of the key has been reviewed both in terms of size and shape, so as to no longer damage the thread and contribute to resistance in what is an avant-garde solution.

Crankshafts are supplied with special nuts, much stronger, to take advantage of the increased resistance offered by the tighter thread.

Diverse versioni

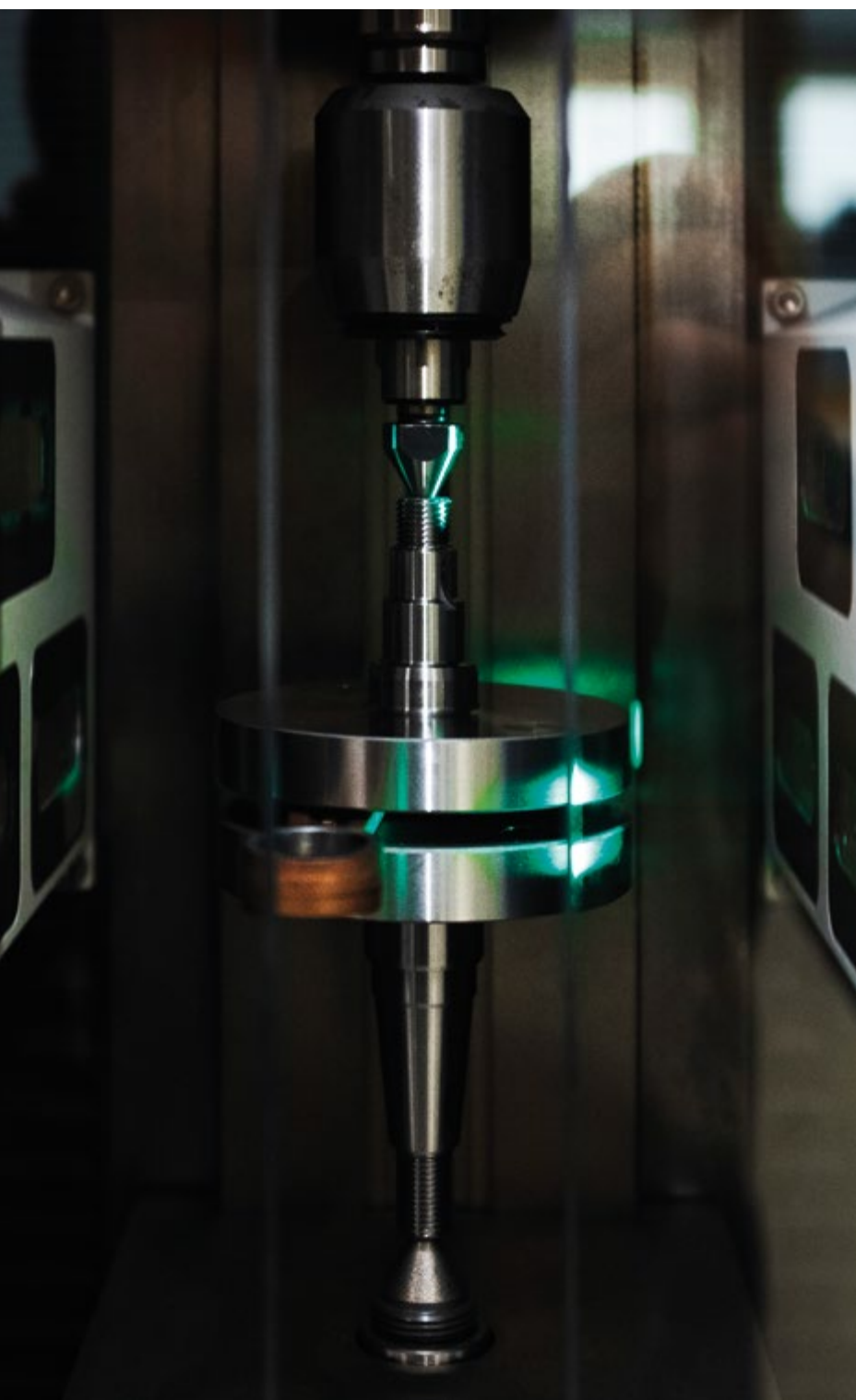
Sono disponibili alberi motore con **diverse lunghezze di biella** destinati alle Vespa "small frame" su cui verrà installato l'**albero a spalle piene**.

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

Different versions

Crankshafts are available with **different piston rod lengths** for "small frame" Vespas, on to which the **full crankshaft** is fitted.

The shaft for motors with a rotating valve inlet has a standard length shaft and piston rod.



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.

Pictured here is a simultaneous three-dimensional measuring instrumentation inspection phase that allows the measurement of dimensions of small geometric elements with maximum resolution. All crankshafts, Malossi, are subjected to dimensional and geometric checks in order to guarantee high quality standards.

Alberi motore per carter a

VALVOLA ROTANTE

**Crankshafts for cases with
ROTATING VALVE**



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.

Nella ricerca della corretta bilanciatura, asolature così cospicue sono sempre state uno dei punti più delicati degli alberi motore Vespa.

Malossi ha risolto questo problema includendo nell'albero motore inserti realizzati in wolframio e utilizzati come contrappesi per aumentare la stabilità dell'albero stesso.

In the version for rotating valve propulsion units, **the suction phase has been worked into the half crank, inside the circular mass structure itself**, which results in a significant inward pitch, whilst maintaining a normal shape externally.

This innovative choice has allowed for a unique shape able to guarantee extremely efficient fluid dynamics.

The prominent pitch has always been one of the most delicate elements of Vespa crankshafts when trying to balance the motor correctly.

Malossi has resolved this problem by inserting parts made from tungsten into the crankshaft, used as counterweights for increased stability of the shaft itself.

ALBERO MOTORE CON SPINOTTO Ø 15 BIELLA 97 (CORSIA 51 MM) CON VALVOLA ROTANTE E CONO Ø 19
CRANKSHAFT PIN Ø 15 ROD 97 (STROKE 51 MM) ROTATING VALVE - CONE Ø 19

5316595

€ 414.06

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
ETS 125 2T
PK 125 2T
PK FL 125 2T
PK XL 125 2T
PRIMAVERA 125 2T

ALBERO MOTORE CON SPINOTTO Ø 15 BIELLA 97 (CORSIA 51 MM) CON VALVOLA ROTANTE E CONO Ø 20
CRANKSHAFT PIN Ø 15 ROD 97 (STROKE 51 MM) ROTATING VALVE - CONE Ø 20

5316594

€ 414.06

PIAGGIO

* APE 50 2T <-1989

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
ETS 125 2T
PK 125 2T
PK FL 125 2T
PK XL 125 2T
PRIMAVERA 125 2T

ALBERO MOTORE CON SPINOTTO Ø 15 BIELLA 105 (CORSIA 57 MM) E VALVOLA ROTANTE
CRANKSHAFT PIN Ø 15 ROD 105 (STROKE 57 MM) ROTATING VALVE

5317510

€ 414.06

VESPA

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

ALBERO MOTORE CON SPINOTTO Ø 16 BIELLA 110 (CORSIA 57 MM) E VALVOLA ROTANTE
CRANKSHAFT PIN Ø 16 ROD 110 (STROKE 57 MM) ROTATING VALVE

5316082

€ 414.06

VESPA

PX E 200 2T

* **Da abbinare ai GRUPPI TERMICI**
art. 3115829 - 3117681
To be combined with CYLINDER KITS
art. 3115829 - 3117681

Alberi motore per carter a

VALVOLA LAMELLARE

**Crankshafts for cases with
REED VALVE**



L'**albero Malossi a spalle piene** – nuova frontiera degli appassionati della Vespa – è destinato unicamente ai motori Vespa modificati sostituendo la valvola rotante originale con un sistema di ammissione a **valvola lamellare**.

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**.

The **Malossi full crankshaft**, designed only for Vespa motors modified for use with a **reed valve** inlet systems instead of the original rotating valve, is the next level for Vespa enthusiasts.

As with the rotating valve version, this version is also guaranteed to offer **optimal balance**, having tungsten inserts.

Furthermore the **half crank on the transmission end** has a specially-designed **chamfer** to **ease fresh gas intake** under the sump.

The **circular mass structure** is the zone which benefits the most from this new shaft and sump configuration, receiving the maximum possible pressure level.

ALBERO MOTORE CON SPINOTTO Ø 15 BIELLA 97 (CORSA 51 MM) CON VALVOLA LAMELLARE E CONO Ø 20
CRANKSHAFT PIN Ø 15 ROD 97 (STROKE 51 MM) REED VALVE - CONE Ø 20

5316528

€ 414.06

PIAGGIO

* APE 50 2T <-1989

VESPA

** ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK FL 125 2T

PK XL 125 2T

** PRIMAVERA 125 2T

ALBERO MOTORE CON SPINOTTO Ø 16 BIELLA 110 (CORSA 60 MM) E VALVOLA LAMELLARE
CRANKSHAFT PIN Ø 16 ROD 110 (STROKE 60 MM) REED VALVE

5316176

€ 547.24

VESPA

COSA 200 2T

PX E 200 2T

ALBERO MOTORE CON SPINOTTO Ø 15 BIELLA 105 (CORSA 51 MM) CON VALVOLA LAMELLARE E CONO Ø 20
CRANKSHAFT PIN Ø 15 ROD 105 (STROKE 51 MM) REED VALVE - CONE Ø 20

5316517 ⚠

€ 414.06

PIAGGIO

* APE 50 2T <-1989

** ET3 PRIMAVERA 125 2T

ETS 125 2T

PK 125 2T

PK FL 125 2T

PK XL 125 2T

** PRIMAVERA 125 2T

⚠ **ATTENZIONE:**

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

ATTENTION:

Spacer cylinder base kit 8 mm IS ALSO NECESSARY, to be bought separately (art. 0717472).

* **Da abbinare ai GRUPPI TERMICI**

art. 3115829 - 3117681

To be combined with CYLINDER KITS

art. 3115829 - 3117681

** **ATTENZIONE:** Per montare gli alberi motore 5316517 - 5316528 su Vespa ET3 Primavera è necessario il kit 6619313 (da acquistare separatamente).

ATTENTION: In order to fit crankshafts 5316517 - 5316528 on Vespa ET3 Primavera, kit art. 6619313 is also necessary (to be bought separately).



Kit spessore base cilindro 8 mm per Vespa
Spacer cylinder base kit 8 mm for Vespa

0717472

€ 55.97

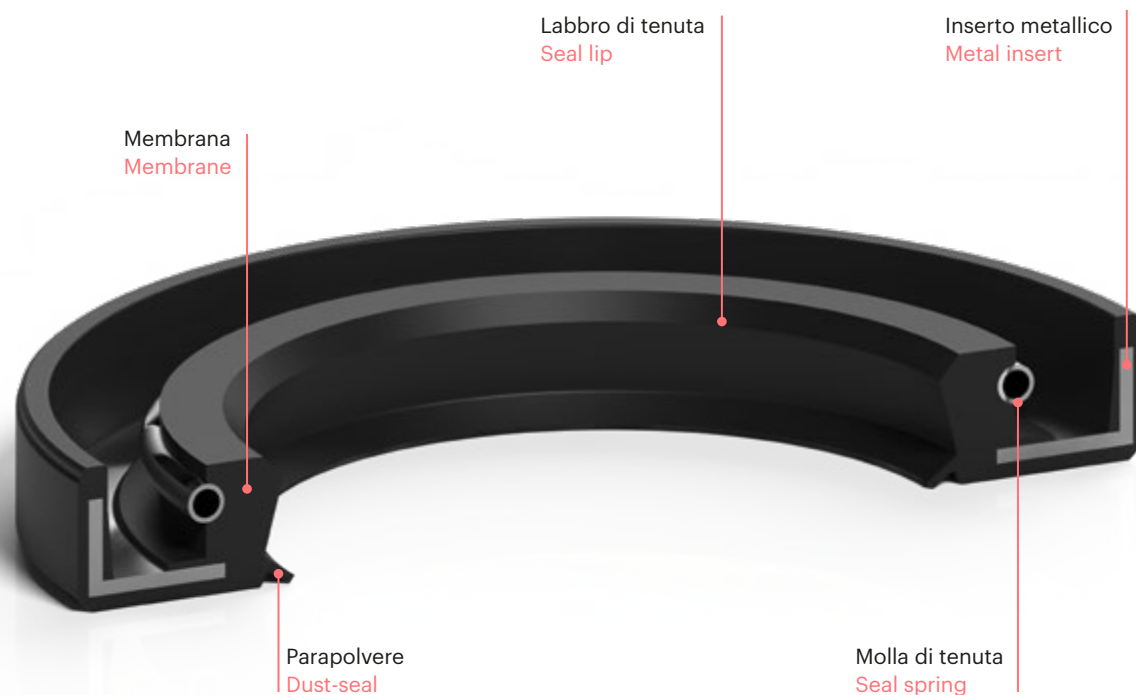


Kit cuscinetto a sfere e paraolio

6619313

€ 64.89

Oil seals



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

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

Malossi oil seals are technologically advanced and, despite having been specifically designed for competitions, are also excellent for road use.

The oil seal rings, made of the most prestigious of materials used in the area of motor sports that are able to perform even the most severe conditions, are the result of advanced technologies that boast state-of-the-art production standards that are required by Malossi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

I paraoli Malossi presentano la seguente architettura:

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

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

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

Analizziamo ora gli aspetti principali dei nostri paraoli:

1. Corpo principale realizzato con una miscela speciale di elastomero fluorurato denominata FKM, tra le più pregiate presenti sul mercato, caratterizzata da ottime proprietà fisiche in un ampio range di temperature (-15°C ÷ $+210^{\circ}\text{C}$), 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.

TECHNICAL SPECIFICATIONS

Malossi oil seals include the following design features:

*** Being outlined on a case by case basis by our technicians, shapes and profiles are purely indicative and may vary depending on each individual application. The image is included only for illustrative purposes regarding the features Malossi oil seals.**

The contact area between the sealing lip and the rotating component that passes through the oil seal hole is the most important and therefore the most protected.

The contact between the lip edge and the shaft is guaranteed by the spring and the walls (the membrane and the lip), which ensures that there is interference between the two components that is required for the development of the essential radial force to guarantee an optimal seal.

After a brief period of use, the edge of the sealing lip is modified and allows a thin film of fluid to be created between the shaft and the lip which, by preventing direct contact between the two components, facilitates lubrication and prevents oil leakage, exponentially increasing the lifetime of the ring.

The following includes the main features of our oil seals:

1. The main body is made with a special blend of fluorinated elastomer, called FKM, which is one of the most valuable on the market. It has excellent physical properties over a wide range of temperatures (-15°C to $+210^{\circ}\text{C}$), from a maximum operating speed which can reach 35-40 m/s, and provides infinite immersion resistance in hydrocarbons, a feature that determines the extremely long lifetime of our oil seals
2. Metallic steel insert (reinforcement), in compliance with regulations, which is able to provide the right degree of mechanical strength
3. Stainless steel inner spring that is designed to retain its properties over time

VESPA [marce / **gears]**
80 > 200
COSA - PX - T5 - LML
Star

**SERIE COMPLETA
PARAOLI
OIL-SEAL KIT**

6617310
€ 23.50



**SERIE COMPLETA
PARAOLI
OIL-SEAL KIT**

6618069
€ 23.50



**SERIE PARAOLI
per albero motore
OIL-SEAL SET
for crankshaft**

6617236
€ 16.00



asse ruota
wheel axis

Ø 27x47x6 mm

-

6617437B
€ 8.00

-



asse ruota
wheel axis

Ø 30x47x6 mm

6616199B
€ 8.00

-

-



Albero motore
(lato volano)
Crankshaft
(flywheel side)

Ø 24x35x6 mm

6616198B
€ 8.90

6616198B
€ 8.90

6616198B
€ 8.90



Albero motore
(lato frizione)
Crankshaft
(gearbox side)

Ø 31x62x5,8 mm

6616201B
€ 9.90

6616201B
€ 9.90

6616201B
€ 9.90



ET3 / Primavera 125 - PK / Special (1a serie / 1st serie) 50

SERIE COMPLETA PARAOLI OIL-SEAL KIT

6615751
€ 23.00



SERIE PARAOLI per albero motore OIL-SEAL SET for crankshaft

6615750
€ 15.00



asse ruota
wheel axis

Ø 27x37x7 mm

6617438B
€ 9.90



Albero motore
(lato volano)
Crankshaft
(flywheel side)

Ø 19x32x7 mm

6617347B
€ 8.90



6617347B
€ 8.90



Albero motore
(lato frizione)
Crankshaft
(gearbox side)

Ø 22,7x47x7 mm

6617346B
€ 9.90



6617346B
€ 9.90



ETS - PK XL 125

SERIE COMPLETA PARAOLI OIL-SEAL KIT

6618193
€ 15.50



SERIE PARAOLI per albero motore OIL-SEAL SET for crankshaft

6618072
€ 13.00



asse ruota
wheel axis

Ø 27x37x7 mm

6617438B
€ 9.90



Albero motore
(lato volano)
Crankshaft
(flywheel side)

Ø 19x32x7 mm

6616198B
€ 8.90



6616198B
€ 8.90



Albero motore
(lato frizione)
Crankshaft
(gearbox side)

Ø 22,7x47x7 mm

6617346B
€ 9.90



6617346B
€ 9.90



CUSCINETTI ALBERO MOTORE

Crankshaft bearings



	Dimensioni Size	Tipo Type	Ø Sfera Ø Ball	Gioco Clearance	Gabbia Cage	
PK 50 - PK HP 50 - PK XL 50 / Special 50 - PIAGGIO APE 50						
SERIE CUSCINETTI BEARING SET						6615669 € 29.13
1 CUSCINETTO LATO frizione 1 BEARING Clutch SIDE	17x47x14	SFERE BALLS	9,525	C3	POLIAM. POLYAM.	6614423B € 24.02
1 CUSCINETTO LATO volano 1 BEARING Flywheel SIDE	20x47x14	SFERE BALLS	9,525	C3H	POLIAM. POLYAM.	6611566B € 12.86
ET3 Primavera / Primavera / PK 125 (1a serie / 1st serie)						
SERIE CUSCINETTI BEARING SET						6615712 € 68.97
1 CUSCINETTO LATO frizione 1 BEARING Clutch SIDE	17x47x14	SFERE BALLS	9,525	C3	POLIAM. POLYAM.	6614423B € 24.02
1 CUSCINETTO LATO volano 1 BEARING Flywheel SIDE	20x47x14	RULLI ROLLER	7,5	C3	POLIAM. POLYAM.	6615711B € 49.75
Special 50 / ET 3 Primavera / Primavera 125						
1 CUSCINETTO LATO volano 1 BEARING Flywheel SIDE	25x47x14	SFERE BALLS	6,75	C3	POLIAM. POLYAM.	6616307B € 64.89
ETS / PK XL . 125						
SERIE CUSCINETTI BEARING SET						6615670 € 41.73
1 CUSCINETTO LATO frizione 1 BEARING Clutch SIDE	17x47x14	SFERE BALLS	9,525	C3	POLIAM. POLYAM.	6614423B € 24.02
1 CUSCINETTO LATO volano 1 BEARING Flywheel SIDE	25x38x15	RULLI ROLLER	-	STD	POLIAM. POLYAM.	6615445B € 24.48

	Dimensioni Size	Tipo Type	Ø Sfera Ø Ball	Gioco Clearance	Gabbia Cage	
COSA 125 > 200 / PX 80 > 200 - LML Star 125-150						
SERIE CUSCINETTI BEARING SET	SPORT					6615466 € 68.97
1 CUSCINETTO LATO volano 1 BEARING Flywheel SIDE	25x38x15	RULLI ROLLER	-	STD	POLIAM. POLYAM.	6615445B € 24.48
1 CUSCINETTO LATO frizione 1 BEARING Clutch SIDE	25x62x12 W	SFERE BALLS	10,319	C4	ACCIAIO STEEL	6615463B € 49.16
T5 125						
1 CUSCINETTO LATO volano 1 BEARING Flywheel SIDE	25x52x15	RULLI ROLLER	9	C3	POLIAM. POLYAM.	6615990B € 35.69
1 CUSCINETTO LATO frizione 1 BEARING Clutch SIDE	25x62x12 W	SFERE BALLS	10,319	C4	ACCIAIO STEEL	6615463B € 49.16

CUSCINETTI ALBERO CAMBIO

Gear shaft bearings

	Dimensioni Size	Tipo Type	Ø Sfera Ø Ball	Gioco Clearance	Gabbia Cage	
ET3 Primavera / Primavera 125 / ETS 125 / PK 50 - PK HP 50 - PK XL 50 - PK 125 - PK XL 125 / Special 50						
1 CUSCINETTO uscita cambio 1 BEARING gearbox output	10x30x9	SFERE BALLS	4,762	STD	POLIAM. POLYAM.	6615713B € 8.93
1 GUSCIO A RULLINI LATO volano 1 ROLLER SLEEVE Flywheel SIDE	16x22x12	RULLI ROLLER	3	STD	ACCIAIO STEEL	6615717B € 11.66
1 CUSCINETTO 1 BEARING	25x47x8	SFERE BALLS	5	STD	ACCIAIO STEEL	6615714B € 16.32

W = Anello interno carbonitrurato e sfere maggiorate.

W = Carbonitrided inner ring and oversize balls.

FILTRI

ARIA

Air filter

RED FILTER E3



E3	Ø Imbocco (mm) Ø Inlet (mm)	Carburatore Carburettor	Fissaggio Fastening
04 2944 € 12.99	15	• Carburatori elaborazioni varie Carburettors with various modifications • Dellorto SHB 16 var. F-M-N (Ø diffusore 10-12-16 mm) Dellorto SHB 16 var. F-M-N (Ø diffuser 10-12-16 mm) • Dellorto SHBC 19-20 var. E-D-L (19-20 mm)	• Scatto Snap-on
04 3073 € 15.75	17	• Dellorto SHB 16 var. L-G-H-N (Ø diffusore 10-12-16 mm) Dellorto SHB 16 var. L-G-H-N (Ø diffuser 10-12-16 mm) • VESPA SPECIAL 50	• Prigionieri interasse Ø 40 mm Studs inter-axis Ø 40 mm
04 2111 € 13.89	32	• Dellorto PHBG 15-21	• Filettato Threaded
04 3072 € 15.75	32-82	• Dellorto PHGB 15-21	• Centrato-filettato Centered-threaded

RED FILTER E4



E4	Ø Imbocco (mm) Ø Inlet (mm)	Carburatore Carburettor	Fissaggio Fastening
04 2703 € 14.72	-	• Dellorto SHB 19/19 - SHB 20/20 • Dellorto SHBC 18-19-20 (Ø diffusore 16-19-20 mm) Dellorto SHBC 18-19-20 (Ø diffuser 16-19-20 mm)	• Prigionieri interasse Ø52 mm Studs inter-axis Ø 52 mm

SERIE DISCHI FRIZIONE

Clutch disk kit



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.

Tourism -sport use

SPORT versions are intended to replace original parts in order to improve clutch performance, as regards modulation and consistency.

Sport-racing use

MHR versions are specifically designed for competitions and for the most demanding customers. They have friction materials made of blends without cork and rubber which allow an extreme use causing no problems of sticking and slipping.

Racing use

Designed to satisfy riders' needs, **MHR TEAM** versions were developed by Malossi technicians in close co-operation with riders directly on the race track. Made of special friction materials with no cork and rubber, thus being particularly well performing, they ensure maximum performance consistency even under extreme riding conditions.

	Applicazioni Applications	Nr. MOLLE Nr. SPRING	SPORT	MHR	MHR TEAM
PIAGGIO	APE 50 <-1989	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	APE FL 50 1989->1990	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	APE FL 50 1989->1990	6	5216523 € 26.50	5216524 € 30.77	5216525 € 63.20
	APE FL2 50 1990->1995	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	APE FL2 50 1990->1995	6	5216523 € 26.50	5216524 € 30.77	5216525 € 63.20
	APE FL3 50 1996->1999	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	APE FL3 50 1996->1999	6	5216523 € 26.50	5216524 € 30.77	5216525 € 63.20
VESPA	COSA 125 - 150	7	5216511 € 26.50	5216514 € 29.12	-
	COSA 2 125 - 150	8	5216515 € 32.73	5216516 € 66.70	-
	COSA 200	7	5216511 € 26.50	5216514 € 29.12	-
	COSA 2 200	8	5216515 € 32.73	5216516 € 66.70	-
	ET3 Primavera 125	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	ETS 125	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	PK 50	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	PK 125	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	PK FL 50	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	PK FL 50	6	5216523 € 26.50	5216524 € 30.77	5216525 € 63.20
	PK FL 125	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	PK FL 125	6	5216523 € 26.50	5216524 € 30.77	5216525 € 63.20
	PK HP FL 50	6	5216523 € 26.50	5216524 € 30.77	5216525 € 63.20
	PK XL 50	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	PK XL 125	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	Primavera 125	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	PX 80	6	5216505 € 26.20	5216510 € 30.87	-
	PX 125 - 150 euro 0-1	6	5216505 € 26.20	5216510 € 30.87	-
	PX 125 - 150 euro 2 -3	8	5216515 € 32.73	5216516 € 66.70	-
	PX E 200 <-1997	7	5216511 € 26.50	5216514 € 29.12	-
	PX E 200 1998->	8	5216515 € 32.73	5216516 € 66.70	-
	SPECIAL 50	1	5216520 € 24.54	5216521 € 32.73	5219917 € 50.90
	T5 125	7	5216511 € 26.50	5216514 € 29.12	-

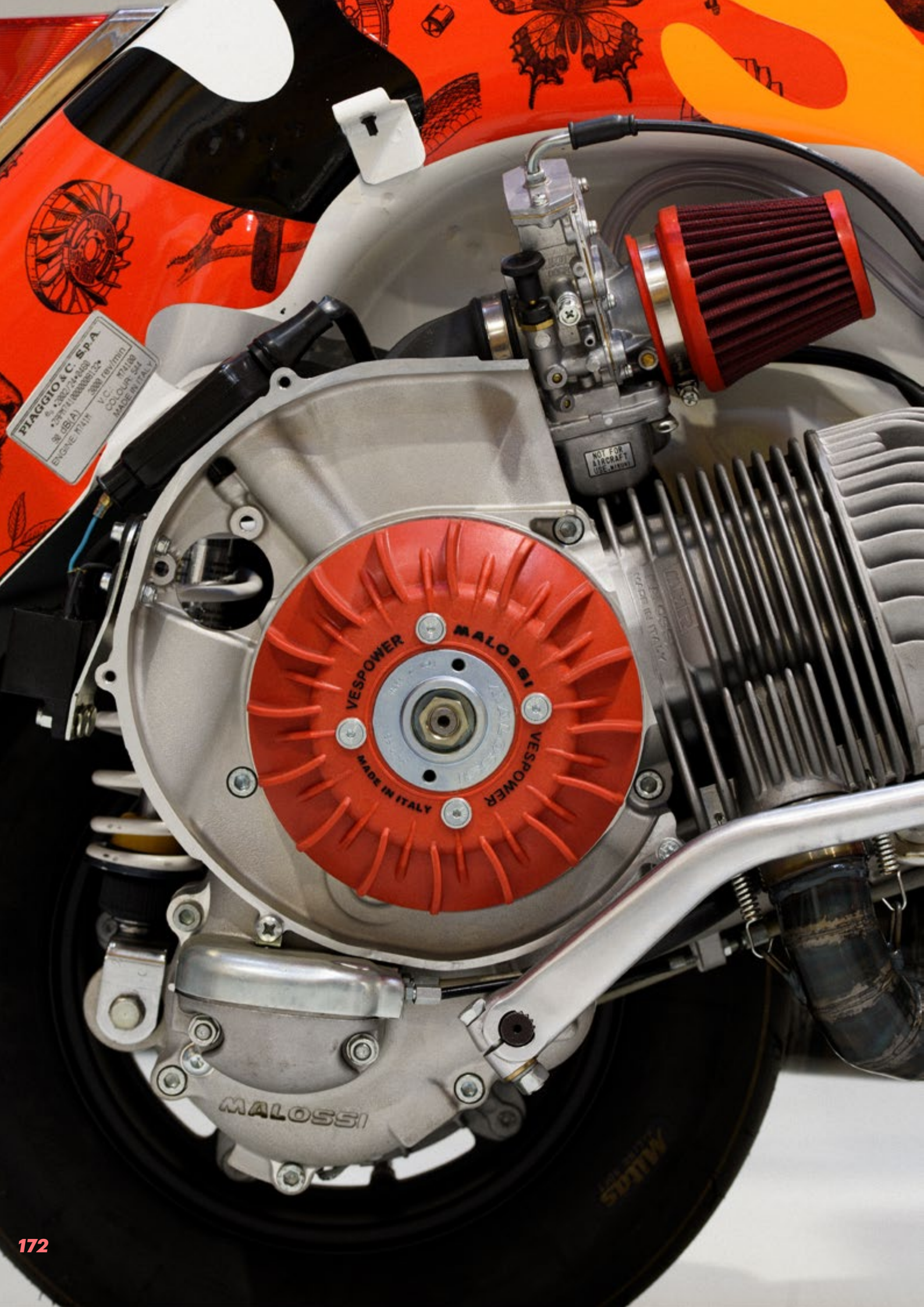


**8 molle frizione per frizione originale e POWER UP
CLUTCH BASKET**

**8 clutch springs for original clutch and POWER UP
CLUTCH BASKET**

2913482

€ 13.40



VESPOWER

La gamma di accensioni che infiamma

The range of ignitions that ignites



Linea di accensioni complete per l'intera gamma Vespa vintage a marce.

Per consentire una perfetta e facile installazione, è stata studiata una versione specifica per ogni modello.

L'accensione si distingue per:

- Volano alleggerito (peso kg 1,2) con momento di inerzia come da tabella, ricavato da un forgiato con predisposizione esterna di masse aggiuntive (non fornite nel kit).
- Statore a 4 poli 12 V (90 Watt) con uscita per ricarica batteria.
- Ventola in materiale plastico di colore rosso con alette secondarie booster di raffreddamento avanzate (profilo ventola, distribuzione assorbimento ottimizzati).
- Cablaggio dedicato ad ogni specifica applicazione.
- Bobina/centralina integrata.
- Regolatore di tensione: **attenzione - viene fornito solo in alcuni modelli.**

Range of complete ignitions for vintage gear Vespa.

In order to allow an easy and perfect installation, a specific version for each model has been studied.

The new ignition range features:

- Lightened flywheel (weight 1,2 kg) with moment of inertia equal to 28 Kg/cm² (see attached chart). It is made from forged with external set up for additional masses (not included into the kit).
- 12 V (90 Watt) 4-pole stator with output for battery charging.
- Red colored plastic fan with advanced booster cooling secondary fins (optimized fan profile and distribution absorption).
- Wiring dedicated to each specific application.
- Integrated coil/control unit.
- Voltage regulator: **attention - is only provided in some models.**

Codice / Applicazioni	Cono albero motore Crankshaft cone Ø	Peso statico Static weight kg.	Momento di inerzia Moment of inertia Kg/cm ²	Note
5516953 * € 357.43 VESPA COSA 125 2T COSA 150 2T COSA 200 2T PX 125 2T EURO 0-1 PX 125 2T EURO 2 (VLX2M) PX 125 2T EURO 3 PX 150 2T EURO 0-1 PX 150 2T EURO 2 (VLX2M) PX 150 2T EURO 3 PX E 200 2T	20	1,2	28	-
5516951 € 375.81 VESPA ET3 PRIMAVERA 125 2T PRIMAVERA 125 2T	19	1,2	28	**
5516955 € 375.81 PIAGGIO APE 50 2T <-1989 ET3 PRIMAVERA 125 2T PRIMAVERA 125 2T	20	1,2	28	**
5516952 € 375.81 VESPA SPECIAL 50	19	1,2	28	**
5518177 € 454.29 VESPA GL 150 2T EURO 0 1962->1965 (VLA1T)	17	1,8 ***	54 ***	**

***** **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.

****** È necessario sostituire tutte le lampade (da 6 a 12 V), rispettando i Watt originali

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

***** **NB:** If you wish to fit the battery into the models which do not have it, the optional wiring art. 5515703 is available: battery charger kit, consisting of wires and voltage regulator. In the original versions WITH battery and PARKING with lights on (German models 1980->1990) it is NECESSARY the purchase of battery charger kit (art. 5515703) supplied separately.

****** You need to replace all the lamps (from 6 to 12 V), respecting original power expressed in Watts

******* Values refer to flywheel with magnets, additional mass and 6 connecting screws.

Codice / Applicazioni	Cono albero motore Crankshaft cone Ø	Peso statico Static weight kg.	Momento di inerzia Moment of inertia Kg/cm ²	Note
5518372 € 375.81 VESPA ETS 125 2T PK 125 2T PK 50 2T PK FL 125 2T PK FL 50 2T PK HP FL 50 2T PK XL 125 2T PK XL 50 2T	20	1,2	28	Non è necessario sostituire le lampadine There is no need to replace the light bulbs

MASSE per volano

Flywheel masses

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.

One of the many strong points of VESPower ignition systems has forever been the possibility to purchase additional weights that can be attached to the flywheel, as an optional with the standard kit. We at Malossi truly care about your needs and those of your engine, so that's why we've ensured the availability of two different additional weights, and therefore different moments of inertia, in order to satisfy the broadest range of needs and configurations.

Codice Code	Dimensioni Dimensions	Peso statico gr. (comprensivo di viti) Static weight gr. (including screws)	Momento di inerzia Moment of inertia Kg/cm ²
1715715 € 75.82	Ø 144x105x18	824	34
1715716 € 75.82	Ø 134x105x18	420	19



Per TUTTE le VESPower TRanne l'art. 5516956
For ALL VESPower EXCEPT art. 5516956

VESPOWER



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!

Classic VESPower ignition systems are naturally followed by more extreme engines, which also feature a **flywheel** with a similarly upgraded design, but **lightened by a further 25% with respect to the sports version** and without the possibility to attach additional weights: a solution dedicated to true lovers of the meanest 2 stroke acceleration response!

Codice / Applicazioni	Cono albero motore Crankshaft cone Ø	Peso statico Static weight kg.	Momento di inerzia Moment of inertia Kg/cm ²	Note
5516956 * € 357.43 VESPA COSA 125 2T COSA 150 2T COSA 200 2T PX 125 2T EURO 0-1 PX 125 2T EURO 2 (VLX2M) PX 125 2T EURO 3 PX 150 2T EURO 0-1 PX 150 2T EURO 2 (VLX2M) PX 150 2T EURO 3 PX E 200 2T	20	0,9	17	Accensione con volano di inerzia ulteriormente alleggerito, privo di predisposizione esterna di masse aggiuntive. Ignition with further lightened inertia flywheel is available, void of external set up for additional masses.
5516958 € 375.81 VESPA ET3 PRIMAVERA 125 2T PRIMAVERA 125 2T	20	0,9	17	Accensione con volano di inerzia ulteriormente alleggerito, privo di predisposizione esterna di masse aggiuntive. Ignition with further lightened inertia flywheel is available, void of external set up for additional masses.

* **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.

* **NB:** If you wish to fit the battery into the models which do not have it, the optional wiring art. 5515703 is available: battery charger kit, consisting of wires and voltage regulator. In the original versions WITH battery and PARKING with lights on (German models 1980->1990) it is NECESSARY the purchase of battery charger kit (art. **5515703**) supplied separately.

VESPOWER

Accensioni per avviamento elettrico Ignitions for electrical ignition systems



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.

While maintaining product versatility and therefore the possibility for installation on practically all vintage Vespa models, from the classic 50 Special and 125 ET3 to the more modern PX, VESPower ignitions have been revised to guarantee even better reliability and performance, in addition to the possibility for installation on more modern models, equipped with electrical ignition systems.

One of the most impressive innovations in the VESPower range is represented by the kit dedicated to "large frame" Vespas, equipped with electrical ignition systems. Our engineers have designed the ideal detachable sprocket-wheel, perfectly suited to these types of engines.

This kit is also enriched by a brand new fan made from plastic, larger in size and featuring a completely redesigned blade profile, thanks to efficient computational fluid dynamics (CFD) simulations, for optimal engine cooling.

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.

The back of the fan also features a series of handy grooves to host an O-ring, in order to eliminate frustrating (and damaging) vibrations by the fan itself, which thanks to the computer simulations, has also been equipped with a number of holes to optimise the air flow at the rear, therefore allowing the improved thermal output of the magnets, while keeping them within the optimal temperature range.

One important feature of this innovative ignition system is the possibility to dismantle the sprocket-wheel and install a standard fan, allowing engines equipped with an electrical ignition system to compete with more classic kick start ignition engines.

Codice / Applicazioni	Cono albero motore Crankshaft cone Ø	Peso statico Static weight kg.	Momento di inerzia Moment of inertia Kg/cm ²	Note
5517175 € 484.84 VESPA PX 125 2T EURO 0-1 PX 125 2T EURO 2 (VLX2M) PX 125 2T EURO 3 PX 150 2T EURO 0-1 PX 150 2T EURO 2 (VLX2M) PX 150 2T EURO 3 PX E 200 2T	20	1,2	-	SOLO per veicoli con avviamento elettrico ONLY for vehicles with electric starter



Estrattore per volano accensione VESPower
Extractor for VESPower ignition flywheel

6016156B

€ 21.³⁴



VENTOLA DI RAFFREDDAMENTO MHR Ø 167

per accensione VESPower

MHR cooling fan Ø 167

for VESPower ignition

7419899

€ 192.40

PIAGGIO

APE 50 2T <-1989
COSA 125 2T
COSA 150 2T
COSA 200 2T
ET3 PRIMAVERA 125 2T
ETS 125 2T
GL 150 2T EURO 0 1962->1965 (VLA1T)
PK 125 2T
PK 50 2T
PK FL 125 2T
PK FL 50 2T
PK HP FL 50 2T
PK XL 125 2T
PK XL 50 2T
PRIMAVERA 125 2T
PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX E 200 2T
SPECIAL 50



Vento di prestazioni: arriva la nuova ventola Malossi Ø 167 MHR

Come gli appassionati della Vespa a marce sapranno, Vespower è la linea Malossi che potenzia i modelli classici "small frame", "large frame", Cosa e Ape.

E se già godete delle gioie che solo uno dei kit accensione elettronica Vespower – autentici best seller del catalogo Malossi – può regalarvi, abbiamo una notizia per voi: da oggi potete effettuare un upgrade, sostituendo la ventola di raffreddamento in materiale plastico in dotazione nel kit, con la nuova **ventola in alluminio Malossi Ø 167 MHR**, che offre numerosi vantaggi.

Alte prestazioni e ultralegerezza

La più grande sfida per vespisti e preparatori quando si parla di aria forzata? Trovare la quadra tra **leggerezza e massimo potere di raffreddamento**. Con la nuova ventola Ø 167 MHR, in Malossi siamo corsi in loro aiuto.

I nostri ingegneri sono partiti da un'evidenza: meno pale ha sempre significato meno inerzia (e di conseguenza maggiore reattività del motore) ma anche meno raffreddamento. Siamo riusciti – grazie a una progettazione d'eccellenza – a **diminuire il numero delle pale senza penalizzare le performance** di raffreddamento.

Questo nostro nuovo prodotto è quindi dedicato a tutti gli appassionati che montano **motori ad altissime prestazioni** (oltre 9000 giri/min.), necessitano del minor peso e, allo stesso tempo, del maggior spostamento d'aria possibili.

Giramento di pale

Per ottenere questo notevole risultato, il nostro team ha ridotto il **numero di pale principali da 16 a 12** – alternandole a 12 ausiliarie – pur **mantenendo lo stesso potere refrigerante**.

Il segreto dell'impressionante portata d'aria che la ventola è in grado di spostare, è dato dalla speciale curvatura delle pale principali: rispetto alla ventola 7416936B, le pale principali presentano infatti una

Performance wind: the new Malossi Ø 167 MHR fan arrives

As Vespa gearbox enthusiasts will know, Vespower is the Malossi line that upgrades the classic 'small frame', 'large frame', Cosa and Ape models. .

And if you already enjoy the joys that only one of the Vespower electronic ignition kits - authentic best sellers in the Malossi catalogue - can give you, we have news for you: from today you can upgrade, by replacing the plastic cooling fan supplied in the kit, with the new Malossi Ø 167 MHR aluminium fan, which offers numerous advantages.

High performance and ultralightness

What's the biggest challenge for Vespa enthusiasts and tuners regarding forced air? Striking the perfect balance between lightness and maximum cooling power. With the new Ø 167 MHR fan, we at Malossi have come to their aid..

Our engineers started from an obvious fact: fewer blades has always meant less inertia (and consequently greater engine responsiveness) but also less cooling. We have managed - thanks to excellent design - to reduce the number of blades without penalising cooling performance.

This new product of ours is therefore dedicated to all enthusiasts who mount very high-performance engines (over 9000 rpm), need the least weight and, at the same time, the greatest possible air displacement.

Blades in motion

To achieve this remarkable result, our team has reduced the number of main blades from 16 to 12 – alternating with 12 auxiliary blades – while maintaining the same cooling power.

The secret behind the impressive airflow that the fan can move lies in the special curvature of the main blades: compared to fan 7416936B, the main blades indeed have a greater curvature. It is precisely

curvatura maggiore. È esattamente grazie a questa nuova progettazione che la nuova 7419899 ha mantenuto lo stesso potere di raffreddamento pur diminuendo il numero di pale e, di conseguenza, **aumentando la leggerezza del componente.**

Splendida splendente

La nuova ventola di raffreddamento Ø 167 MHR, inoltre, è **ricavata completamente dal pieno in lega di alluminio** anodizzata in rosso e **rifinita con diamantatura nella zona di fissaggio.**

Solo un vezzo estetico? Nossignore: la diamantatura, oltre a garantire una **maggior durata** del prodotto, assicura una **perfetta aderenza** con la zona di alloggiamento. Questo comporta:

- un miglioramento nell'efficienza della **dissipazione del calore** generato,
- una **riduzione delle vibrazioni**,
- una **diminuzione dei rischi di allentamento.**

Anche la scelta dell'alluminio **al posto della plastica** contribuisce a rendere più fluida la guida. Infatti, l'alluminio – oltre a partecipare attivamente allo smaltimento del calore – non si deforma per effetto delle alte temperature: meno deformazioni corrispondono a **meno vibrazioni.**

Performance a pieno regime: ventola e accensioni Vespower Malossi

In quanto parte della linea MHR – la più performante delle linee Malossi – la nuova ventola di raffreddamento Ø 167 MHR è **compatibile con tutte le accensioni Vespower.**

Preparati a raffreddare anche le temperature più bollenti con un vortice che accarezza il motore, garantisce prestazioni incandescenti e un ottimale controllo del calore.

C'è aria di cambiamento nel tuo garage!

thanks to this new design that the new 7419899 maintains the same cooling power while reducing the number of blades and, consequently, increasing the component's lightness.

Gleaming beauty

Moreover, the new Ø 167 MHR cooling fan is entirely milled from solid anodized red aluminum alloy and finished with diamond-cutting in the mounting area.

Merely a cosmetic whim? Far from it: the diamond-cutting, in addition to ensuring a longer product lifespan, guarantees a perfect adherence to the housing area. This entails:

- improved efficiency in the dissipation of generated heat,
- a reduction in vibrations,
- a decreased risk of loosening.

Choosing aluminum over plastic also contributes to smoother riding. Indeed, aluminum – in addition to actively participating in heat dissipation – does not deform due to high temperatures: fewer deformations correspond to fewer vibrations.

Performance at full throttle: Malossi Vespower fan and ignition

As part of the MHR line - the highest performing of the Malossi lines - the new Ø 167 MHR cooling fan is compatible with all Vespower ignitions.

Get ready to cool down even the hottest temperatures with a vortex that caresses the engine, guarantees glowing performance and optimal heat control.

There's air of change in your garage!

Durata e potenza: la promessa della ventola di raffreddamento Ø 167 MHR

La ventola di raffreddamento Ø 167 MHR Malossi è un gioiello di ingegneria interamente ricavato dal pieno, espressamente dedicato ai motori Vespa che raggiungono **alti regimi di rotazione**.

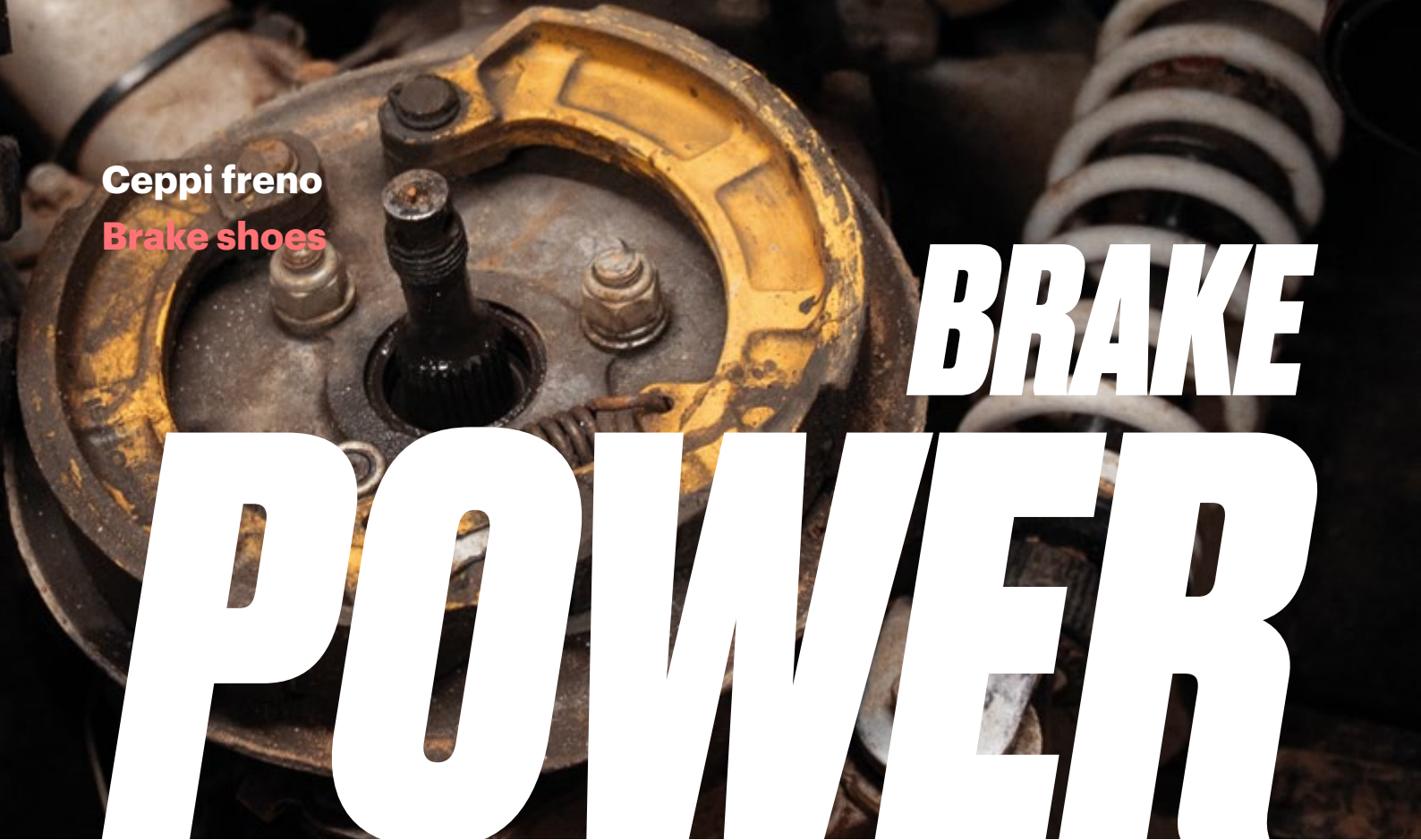
Un cilindro ben raffreddato è meno stressato, fornisce **più potenza** e soprattutto aumenta la durata e l'affidabilità dei componenti meccanici: la ventola MHR è una silenziosa compagna d'avventure che soffia freschezza nelle arterie del tuo motore.

Durability and power: the promise of the Ø 167 MHR cooling fan

The Ø 167 MHR Malossi cooling fan is a jewel of engineering, entirely machined from billet, expressly dedicated to Vespa engines that reach high speeds.

A well-cooled cylinder is less stressed, provides more power and, above all, increases the life and reliability of the mechanical components: the MHR fan is a silent companion that blows freshness into the arteries of your engine.





Ceppi freno
Brake shoes

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 notevole decelerazioni e costanza di rendimento alle temperature più elevate.

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

Le nuove mescole del materiale d'attrito sono ecologiche, offrono caratteristiche enormemente superiori alla media ed eccellenti caratteristiche 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.

Our engineers designed and tested them to easily withstand the stresses due to extreme use and above all they designed them for racing machines which need higher decelerations and performance consistency at elevated operating temperatures.

For this reason Malossi BRAKE POWER brake shoes are made of a special aluminiummagnesium alloy and feature a metallic fiber embedded friction material which improves resistance and is asbestos-free, in compliance with the new EEC regulations.

The new friction material mixtures are ecological and have excellent soundproofing features, beside considerably better characteristics than the average, thus guaranteeing modulated and progressive braking, shorter stopping distances, and a very low kilometric consumption of the friction material. The oblique edges for exhausting dust have been studied and tested for years in scooter racing.



6217602

€ 20.53

VESPA

PK HP FL 50 2T
PK XL 125 2T
PK XL 50 2T
PX 125 2T EURO 0-1
PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 125 2T EURO 3
PX 150 2T EURO 0-1
PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)
PX 150 2T EURO 3
PX E 200 2T

ANTERIORI - POSTERIORI 1992 ->
ANTERIORI - POSTERIORI 1986 ->
POSTERIORI 1986 ->
ANTERIORI - POSTERIORI 1978 ->
POSTERIORI 1998 ->
POSTERIORI 1998 ->
ANTERIORI - POSTERIORI 1978 ->
POSTERIORI 1998 ->
POSTERIORI 1998 ->
ANTERIORI - POSTERIORI 1978 ->

FRONT - REAR 1992 ->
FRONT - REAR 1986 ->
REAR 1986 ->
FRONT - REAR 1978 ->
REAR 1998 ->
REAR 1998 ->
FRONT - REAR 1978 ->
REAR 1998 ->
REAR 1998 ->
FRONT - REAR 1978 ->

6217603

€ 20.53

PIAGGIO

APE 50 2T <-1989
ET3 PRIMAVERA 125 2T
PK XL 50 2T
PRIMAVERA 125 2T
SPECIAL 50

ANTERIORI 1980-> 2005
ANTERIORI
ANTERIORI 1986 ->
ANTERIORI
ANTERIORI

FRONT 1980-> 2005
FRONT
FRONT 1986 ->
FRONT
FRONT

6217604

€ 20.53

VESPA

ET3 PRIMAVERA 125 2T
PRIMAVERA 125 2T
SPECIAL 50

POSTERIORI
POSTERIORI
POSTERIORI

REAR
REAR
REAR

AMMORTIZZATORI

Shock absorbers

RS³

Anteriore

Front

4614616

€ 181.⁰⁵



RS¹

Posteriore

Rear

4618912B

€ 138.³⁴



4620075

€ 138.³⁴

RS1

Questa gamma di sospensioni è nata dalla volontà di proporre alla nostra affezionata clientela una serie di prodotti di classe superiore, che garantisca un grande comfort di marcia unitamente ad una sicurezza di guida senza paragoni.

Questi ammortizzatori speciali hanno caratteristiche tecniche che rappresentano la massima espressione tecnologica oggi reperibile sul mercato.

Ammortizzatore oleopneumatico con regolazione precarico molla, interasse maggiorato di 35 mm rispetto all'ammortizzatore di serie.

RS1

This range of shock absorbers was born thanks to our firm's desire to offer their customers a range of products of superior class, capable of granting great riding comfort coupled with matchless driving safety.

The technical characteristics of these special shock absorbers demonstrate they are the most technically advanced on the market today.

Oil-gas shock absorber with adjustable spring preload, wheelbase increased by 35 mm compared to the standard shock absorber.

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.

RS3

Oil-pneumatic shock absorbers.

Each shock absorber has been designed for a specific scooter or moped with regard to both size and operation.

This shock absorber features:

- Excellent operation.
- Very long life thanks to the use of high-quality materials.
- Extremely low coefficient of friction.

TECHNICAL DATA

- Oil-pneumatic shock absorber
- LUBRIFLON-PTFE B70 piston guide shoe (bronze-loaded modified compound).
- Sliding on DU GUIDE bush (compound obtained by sinterization of a layer of spheroidal bronze on a strap of suitably shaped low-carbon steel with subsequent impregnation and coating with a PTFE + FB mixture).
- SEALTHANE 9345 grade polyester resin scraper ring.
- Micrometric regulation of spring preloading by means of ring nuts.
- Special low-viscosity oil, practically unaffected by temperature changes (SAE 5).
- Shock absorber rod d. 12mm in C48 steel-hardened and tempered.
- Piston in steel and sintered bronze.
- New laminar system in Swedish steel.

RS24

Anteriore
Front

4614615

€ 280.00



RS24

Posteriore
Rear

4615218

€ 280.00



4620074

€ 276.58

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 ghiere.
- 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.

RS24

Regenerable oil-pneumatic shock absorber with bi-lamination piston and baffle plate compensation.

- LUBRIFLON-PTFE B70 piston runner guide (bronze-loaded modified compound).
- Sliding on GUIDA DU guide bushing (a composite material obtained by sintering a layer of spheroidal bronze on a mild steel strap properly treated, followed by impregnation and coating with a mixture of PTFE + PB).
- Polyester resin SEALTHANE grade 9345 scraper ring.
- Micrometric regulation of spring preloading by means of ring nuts.
- Special low-viscosity oil, practically unaffected by temperature changes (SAE 5).
- Ø 36 mm piston with two independent lamellar packs, one in extension and one in compression.
- Lamellar system made of harmonic steel with leaf spring configuration.
- 38NCD4 alloy steel shock absorber rod ø 14 mm, hardened and tempered with hard chrome deposit thickness 25/30 microns (superficial hardness of the untreated shaft HRC 55/60).
- New laminar system in music steel for extremely precise calibration.
- Adjustment of hydraulic braking in expansion on about 24 positions.

Applicazioni Applications		RS¹		RS³		RS²⁴		RS²⁴	
		Posteriore Rear	Interasse Inter-axis mm	Anteriore Front	Interasse Inter-axis mm	Anteriore Front	Interasse Inter-axis mm	Posteriore Rear	Interasse Inter-axis mm
LML	STAR 125 2T	-		-		4614615	257	-	
	STAR 150 2T	-		-		4614615	257	-	
VESPA	ET3 Primavera 125 2T	4618912B	336	4614616	195	-		4615218	343
	PK 50 2T	4620075	336	4614616	195	-		4620074	336
	PK FL 50 2T	4620075	336	4614616	195	-		4620074	336
	PK HP FL 50 2T	4620075	336	4614616	195	-		4620074	336
	PK XL 50 2T	4620075	336	4614616	195	-		4620074	336
	Primavera 125 2T	4618912B	336	4614616	195	-		4615218	343
	PX 125 2T euro 0-1	4618912B	336	-		4614615	257	4615218	343
	PX 125 2T euro 2 (VLX2M)	4618912B	336	-		4614615	257	4615218	343
	PX 125 2T euro 3	4618912B	336	-		4614615	257	4615218	343
	PX 150 2T euro 0-1	4618912B	336	-		4614615	257	4615218	343
	PX 150 2T euro 2 (VLX2M)	4618912B	336	-		4614615	257	4615218	343
	PX 80 2T	4618912B	336	-		4614615	257	4615218	343
	PX E 200 2T	4618912B	336	-		4614615	257	4615218	343
	SPECIAL 50	4618912B	336	4614616	195	-		4615218	343





MALOSS!

CUPOLINI

Screens

L.507 X H.440 X SP.3 MM - FUMÉ CHIARO

L.507 X H.440 X SP.3 MM - LIGHT SMOKE

4515120

€ 82.68

LML

STAR 125 2T

STAR 150 2T

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX 80 2T

PX E 200 2T



L.335 X H.227 X SP.3 MM) - NEUTRO

L.335 X H.227 X SP.3 MM - CLEAR

4515122

€ 69.55

LML

STAR 125 2T

STAR 150 2T

VESPA

PX 125 2T EURO 0-1

PX 125 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 125 2T EURO 3

PX 150 2T EURO 0-1

PX 150 2T EURO 2 (VLX2M)

PX 150 2T EURO 3

PX 80 2T

PX E 200 2T



1220JAM

Rapid Sense System RPM

TEMP HOUR METER





**PER TUTTI I VEICOLI
FOR ALL VEHICLES**

5817540B

€ 107.⁷⁴

Si tratta di un unico e compatto strumento che consente il controllo di tre parametri fondamentali:

- **RPM del motore**
- **Temperatura del liquido di raffreddamento**
- **Ore di effettivo utilizzo del motore.**

Con la funzione **RPM** è possibile registrare sia RPM massimo che RPM motore istantaneo.

La funzione **TEMP** visualizza la temperatura del liquido di raffreddamento.

La funzione **HOUR** è un contaore 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

This only and compact meter allows to monitor three important parameters:

- **Engine RPM**
- **Cooling Temperature**
- **Engine working Hour**

With the **RPM** function both Max RPM and instantaneous engine RPM can be recorded.

The **TEMP** function will display the cooling temperature.

The **HOUR** function will show of how many hours the engine has been working in order to give precious information about when it is necessary to do maintenance.

- Display range: 0 ~ 15.000 Rpm
- Display unit: 10 rpm
- Display range: -25 ° c ~ 250 ° c (-13 ° f ~ 482 ° f)
- Display unit: 0.1 ° C (° f)
- Temperature warning. Display will flash when the temperature is higher or equal to the

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).

prescribed value.

- Total hour meter
 - » Display range: 0 ~ 99999 hours
 - » Display unit: 1 hour
- Hour meter a / b:
 - » Display range: 0.0 ~ 999.9 Hours
 - » Display unit: 0,1 hours
- Effective voltage: dc 12v
- Battery type: cr 2032
- Battery life time: 350 hours
- Effective temperature range: -10 ° c ~ +60 ° c
- Meter size: 69 x 32 x 16
- Meter weight: 48g

The device is resistant to a few drops of water, but it is not waterproof (therefore it is not recommended to place it under direct jets of water).



BATTERIE MALOSSl GEL

Malossi GEL Batteries

Caratteristiche tecniche

- Tecnologia: Gel
- 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
- Voltaggio 12V

Technical features

- Technology: Gel
- Ready to use & Maintenance free
- Actory activated (VRLA)
- Non spillable
- Multi-positional fitment
- Minimized plate sulfation
- Suitable for cold weather
- No acid handling
- Increased lifetime
- Compliant with 2021 European Regulation
- Voltage 12V





BATTERIA MALOSSI MB9-B gel
MALOSSI BATTERY MB9-B gel

4418917

€ 44.40

VESPA

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

Specifications

Voltage	Capacity	CCA (EN)
---------	----------	----------

12V

9.5 Ah (20h)

115 A

9.0 Ah (00h)

Dimensions

Lenght	Width	Height	Weight
--------	-------	--------	--------

135 mm

75 mm

139 mm

3.25 kg

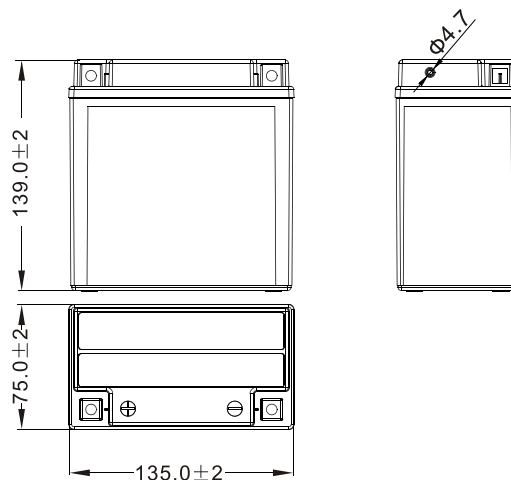
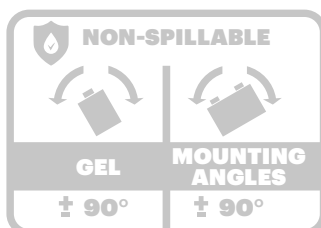
Polarity

Left	Right
------	-------

+

-

Terminals



BATTERIE MALOSSSI MF

Malossi MF Batteries

Caratteristiche tecniche

- Tecnologia : AGM
- Completa di confezione di acido
- Necessità di riempimento al primo utilizzo
- Nessuna manutenzione una volta attivata
- Nessun acido nelle celle prima dell'attivazione
- Ciclo di vita più elevato
- Installazione in posizione verticale
- Riduzione della solfatazione delle piastre
- Adatto a climi freddi
- Non necessita di ricarica durante la conservazione
- Voltaggio 12V

Technical features

- Technology : AGM
- Delivered with acid pack
- To be filled before first use
- No maintenance once activated
- No acid in cells before activation
- Higher life cycle
- Upright installation only
- Reduction of plate sulfation
- Suitable for cold weather
- Doesn't need to be recharged during shelf life
- Voltage 12V





BATTERIA MALOSSI MT9A-BS MF MALOSSI BATTERY MT9A-BS MF

4419991

€ 37.44

VESPA

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

Specifications

Voltage	Capacity	CCA (EN)
---------	----------	----------

12V

9.5 Ah (20h)

115 A

9.0 Ah (00h)

Dimensions

Length	Width	Height	Weight
--------	-------	--------	--------

135 mm

75 mm

139 mm

2.87 kg

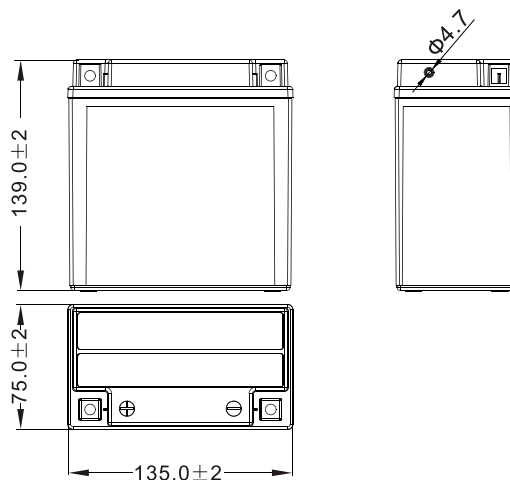
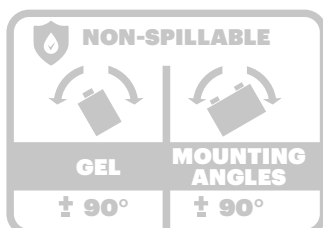
Polarity

Left	Right
------	-------

+

-

Terminals



7.1 LUBRICANTS



OLIO MOTORE 2T

2T Motor oil

76 8231B

Flacone da 1 L

Bottles of 1 L

€ 13.90



2T OIL SPORT ENGINE

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.

2T OIL SPORT ENGINE

Specifications: API TC - JASO FC

It is a special semi-synthetic lubricating oil of high quality tested for both liquid and air cooled racing engines, with or without mixer.

It is suitable for any 2-strokes engines and it offers very high performances.

7.1 is a lubricating oil composed of ash-free additives and it is able to guarantee the maximum cleanness of the involved components, absence of deposits, substantial reduction of smokes.

76 8230B

Flacone da 1 L

Bottles of 1 L

€ 19.46



2T OIL RACING FULL SYNT

Specifiche: API TC - JASO FC

Dall'esperienza Malossi nelle competizioni nasce un prodotto innovativo per motori 2 tempi ad alte prestazioni.

7.1 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.

2T OIL RACING FULL SYNT

Specifications: API TC - JASO FC

Thanks to the experience Malossi gained in races, an innovative product for 2-stroke engines with high performance was born.

7.1 is a completely synthetic lubricating oil obtained with a high quality synthetic base and carefully selected additives to guarantee the highest performance without neglecting the protection of the environment.

It has been designed for racing vehicles with or without separate mixer.

7.1 guarantees:

- High engine efficiency
- Reduction of the wear of the involved components and thereby a longer life of the vehicle.
- Minimum formation of incrustations and deposits in the combustion chamber and at the exhaust.
- It avoids piston rings to be stuck together and therefore it guarantees the perfect tightness of the compression for long.
- Substantial reductions of exhaust smokes.

7616711B

Flacone da 1 L

Bottles of 1 L

€ 29.08



2T OIL TOP RACING FULL SYNT

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

Sviluppato esclusivamente per motori a 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.

2T OIL TOP RACING FULL SYNT

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

Developed exclusively for racing 2-stroke engines, 7.1 TOP RACING is formulated using synthetic esters that ensure exceptional anti-wear properties, reducing internal friction and guaranteeing consistent performance over time.

7.1 TOP RACING ensures superior load-resistance and cleanliness characteristics for racing engines, requirements necessary for the full development of power even with very rich oil-gasoline (oil-petrol) blends.

7.1 TOP RACING is particularly resistant to sticking piston rings and the formation of residues on spark plugs, to help the engine to develop maximum power for the whole duration of the race.

The product forms a tough film between the cylinder, piston and piston ring, prolonging the life of the engine.

It can be mixed with any type of gasoline (petrol), in every season of the year, without any problem of mixing and stability of the mixture.


MALOSSI

FLACONE MISCELA 250 ML

Miscela bottle 250 ml

3019790

€ 4.70



**Watch
the video**



- Flacone dosatore olio per miscela 250 ml con tappo
- Estremamente semplice da utilizzare grazie alla pratica scala graduata con doppia numerazione
- 3 diverse colonne di gradazione che permettono di effettuare miscela al 2%, 2,5% e 3%
- Fabbricato in materiale resistente di altissima qualità che lo rende riutilizzabile nel tempo
- Grazie alle dimensioni ridotte potrete di trasportarlo facilmente

- 250 ml dispenser bottle with cap for mixing fuel and oil.
- Extremely simple to use thanks to the practical graduated scale with double numbering.
- 3 different gradation columns that allow you to mix at 2%, 2.5% and 3%.
- Made of very high quality resistant material which makes it reusable over time.
- Thanks to its small size you can transport it easily.



OLIO INGRANAGGI

Gear oil

7614336B

Flacone da 0,25 L

Bottles of 0,25 L

€ 4.75

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.



VESPA GEAR OIL (SAE 80W-90)

Specifications: API GL - 4

Oil formulated with first refining mineral bases and with latest generation additives that give maximum protection to the gearbox and transmission of all Vespas, from the most recent to the very first models!

It contains E.P. additives which protect transmission parts even under severe shock load conditions and give outstanding long life wear resistance.

By reducing viscous drag and friction, the product ensures smooth and slick gear changes, reducing wear and transmission power losses.

The unique thermally stable construction of these lubricants maintains higher protection in all climates.

This product has been tested on all models of Vespa wet clutches.

It grants higher performances and it prevents the overheating of the gear parts in such a better way compared to the traditional mineral oils.

Olio ingranaggi

Gear oil

Proprietà Properties	U.M. U.M.	Valore Values	Metodo Standard
Gradazione SAE – Olio cambio SAE Viscosity Grade – Gear Oil		80W	
Gradazione SAE – Olio motore SAE Viscosity Grade – Motor Oil		10W-30	
Viscosità a 40°C Viscosity 40°C	mm ² /s	62.0	ASTM D 445
Viscosità a 100°C Viscosity 100°C	mm ² /s	9.2	ASTM D 445
Indice di viscosità Viscosity Index		127	ASTM D 2270
Scorrimento Pour Point	°C	-30	ASTM D 97

OLIO FILTRI

Filter oil

7617078B

Flacone da 1 L

Bottles of 1 L

€ 5.60

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.



Air filter treatment synthetic lubricant

Surface treatment of high technology, developed to increase the efficiency of the air filters. Biodegradable over 90%.

It contains additives with high polarity that confer superior adhesiveness, preventing the passage of sand, dust and water without altering the air passage.

Developed to provide protection to the engine even under the most severe operating conditions. It reduces the risk of breakage and contributes to longer engine life.

Free of chlorinated solvents, does not damage the material from which the filter.

FLUIDO FRENI

Brake fluid

7613465B

Flacone da 1 L

Bottles of 1 L

€ 7.98



BRAKE FLUID DOT 4 (190°C - 295°C) SPORT

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.

SPORT BRAKE FLUID DOT 4 (190°C - 295°C)

Brake fluid fully synthetic for scooters and motorcycles, with additives specially designed to protect both all the components of brake system and the rubber parts.

This fluid grants extraordinary braking performances both at low and high speed.



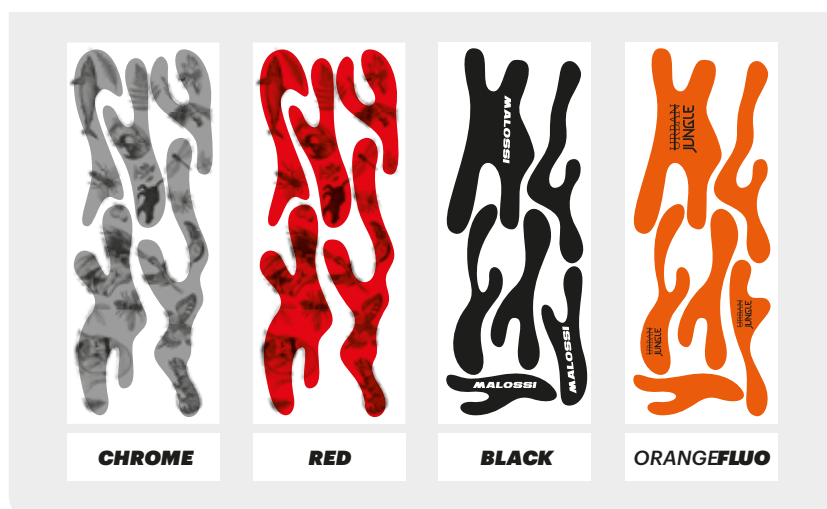
KIT ADESIVI URBAN JUNGLE

Kit of Urban Jungle stickers

3319284

€ 20.00

KIT COMPONENTS



Kit composto da 4 cartelle dimensioni 50 x 23 cm.

"Welcome to the jungle, it gets worse here every day".

In effetti, i Guns&Roses già negli anni 80 ci avevano visto giusto. Ma anche quando tutto ci sembra che stia andando a rotoli, almeno abbiamo il nostro fido destriero sue due ruote. Lui non tradisce. Lui è fido, ma può essere anche molto figo. Siete come noi: avete sempre paura di passare inosservati. Pensando a voi abbiamo pensato a gadget più wild per il vostro mezzo, una volta che avrete modificato tutto il modificabile. Un set di adesivi di altissima qualità per riservargli trattamenti degni del miglior tatuatore.

Kit composed of 4 sheets size 50 x 23 cm.

"Welcome to the jungle, it gets worse here every day".

Indeed, Guns&Roses were already right in the 80s. But even when everything seems to be falling apart, at least we have our trusty steed on two wheels. He does not betray. He is trusty, but he can also be very cool. You are like us: always afraid to go unnoticed. With you in mind, we have thought of wilder gadgets for your vehicle, once you have modified everything that can be modified. A set of top-quality stickers to give it a treatment worthy of the best tattoo artist.

CAMOUFLAGE
COMBO EXAMPLE



MANOROLE

Grips





MANOPOLE MHR

Applicabili su tutti i veicoli

MHR grips

Suitable for all vehicles



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.

The new Malossi MHR grips aim at a trio of elements: design-safety-comfort. Every detail has been designed and defined according to these three elements, which are essential for an aggressive design, grip safety and comfort while riding. In particular, their design helps vibration absorption, their dimensions make the grip safe and manageable and their ergonomic structure allows the palm to rest without the forearm getting inflamed.

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.

Pair MHR BLACK grips

Malossi MHR BLACK grips are made of a thermoplastic rubber with high mechanical characteristics and excellent heat resistance, which is the result of a long research aimed at selecting special polymers with high elasticity and soft touch. This material guarantees the **MHR BLACK** grips resistance in all conditions of use and, consequently, a great durability. Finally, the soft touch conveys a feeling of pleasantness and comfort to those who use the product.

Pair MHR fluo grips

Malossi MHR FLUO are made of a particularly soft PVC, which is the result of a long research aimed at selecting special polymers with high elasticity and whose soft touch conveys a pleasant and comfortable feeling to the user. This PVC is suitable for the most sophisticated colours and has excellent gloss levels. The aesthetics of **MHR FLUO** grips is extremely attractive and combines with high durability characteristics.



**2 MANOPOLE MALOSSI MHR
BLACK** (mod. con chiusura
a lato)

2 MALOSSI MHR BLACK GRIPS
(mod. with side fastening)

6918649.BO

€ 29.00

**2 MANOPOLE MALOSSI MHR
BLACK** (mod. senza chiusura
a lato)

2 MALOSSI MHR BLACK GRIPS
(mod. without side fastening)

6918700.BO

€ 29.00

**2 MANOPOLE MALOSSI MHR
FLUO ORANGE** (mod. con
chiusura a lato)

**2 MALOSSI MHR FLUO
ORANGE GRIPS** (mod. with
side fastening)

6918702.00

€ 29.00

**2 MANOPOLE MALOSSI MHR
FLUO ORANGE** (mod. senza
chiusura a lato)

**2 MALOSSI MHR FLUO
ORANGE GRIPS** (mod. without
side fastening)

6918701.00

€ 29.00

**2 MANOPOLE MALOSSI MHR
FLUO YELLOW** (mod. con
chiusura a lato)

**2 MALOSSI MHR FLUO
YELLOW GRIPS** (mod. with
side fastening)

6918702.YO

€ 29.00

**2 MANOPOLE MALOSSI MHR
FLUO YELLOW** (mod. senza
chiusura a lato)

**2 MALOSSI MHR FLUO
YELLOW GRIPS** (mod. without
side fastening)

6918701.YO

€ 29.00



MANOPOLE

Applicabili su tutti i veicoli

Grips

Suitable for all vehicles

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

The importance of grip is well known since the mists of time.

Man has always strived to create safer and more effective grips on tools and weapons, without neglecting to personalise them, sometimes embellished with precious materials.

At last today, your motorcycle too can have something special: Malossi took care of it! A firm grip is never missing, palm and fingers grasp the grip to convey riding commands, sometimes gently, sometimes with great force, according to your



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!

temperament or to your mood, and the engine, producing a sound that is music to the ears of every rider that lives for the ride, responds to your input for performance and carries you into the wind.

Malossi grips have no competition when concerning your motorcycle ride: they are safe, anatomically comfortable, indestructible, and stylish too, because the care for aesthetics has never been of secondary importance to us!

2 MANOPOLE BIANCHE con logo Malossi TRIBALE (Ø imp. 30 - chiusura a lato)

2 WHITE GRIPS with Malossi TRIBAL logo (handle Ø 30 - side fastening)

2 MANOPOLE BIANCHE con logo TRIBALE (Ø imp. 30 mod. senza chiusura a lato)

2 WHITE GRIPS with Malossi TRIBAL logo (handle Ø 30 mod. without side fastening)

2 MANOPOLE NERE con logo Malossi TRIBALE (Ø imp. 30 mod. senza chiusura a lato)

2 BLACK GRIPS with Malossi TRIBAL logo (handle Ø 30 mod. without side fastening)

6919246.WO

€ 27.46



6919245.WO

€ 27.46



6914574.BO

€ 26.92



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)

TECHNICAL CHARACTERISTICS

- Top quality material
- Resistant to atmospheric conditions, UV rays, Ozone
- Inner flange reinforced for hand support and to eliminate vibrations
- UP is marked at the ends of the grip to designate the correct orientation upon installation
- Anatomically designed for comfort and strength
- With folder of GAS Malossi mini stickers 8 x 14 cm (3318121)

2 MANOPOLE NERE logo Malossi TRIBALE (Ø imp. 30 - chiusura a lato)

2 BLACK GRIPS Malossi TRIBAL logo (Ø 30 - side fastening)

2 MANOPOLE NERE Malossi GAS (mod. senza chiusura a lato)

2 BLACK GRIPS GAS Malossi (mod. without side fastening)

2 MANOPOLE NERE Malossi GAS (mod. con chiusura a lato)

2 BLACK GRIPS GAS Malossi (mod. with side fastening)

6919246.BO

€ 27.46



6918092.BO

€ 28.84



6918091.BO

€ 28.84



CASCHI JET MALOSSİ

Malossi Jet Helmet

3915640

€ 109.00



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

Caratteristiche tecniche

- Omologato secondo la norma europea ECE 22.06.
- Calotta esterna in policarbonato.
- Calotta interna in EPS a doppia densità, ad alto assorbimento d'urto.
- Cinturino con regolazione micrometrica e sgancio rapido.
- Visiera trasparente realizzata in policarbonato, omologata classe A, trattata antigraffio.
- Visiera interna parasole in policarbonato a scomparsa, removibile a sgancio rapido senza uso di attrezzi.
- Anello in metallo per aggancio al veicolo.
- Cinturino con regolazione micrometrica e sgancio rapido.
- Peso 1300 gr (± 50).



Light and comfortable jet helmet with large visor for best protection.

Technical features

- Approved according to European standard ECE 22.06.
- Outer shell in polycarbonate.
- Inner shell in dual-density EPS, highly impact-absorbent.
- Micrometric adjustable strap with quick release.
- Transparent visor made of polycarbonate, class A approved, scratch-resistant treated.
- Retractable internal sun visor in polycarbonate, removable with quick-release without the need for tools.
- Metal ring for vehicle attachment.
- Quick release micrometric clip chin strap.
- Weight 1300 gr (± 50).



**Watch
the video**

V E S P A

N E V E R D I E S



9 9 2 0 1 3 5 . 2 5

