

catalogue 2019



MALOSSI



	TABLEAU RÉCAPITULATIF T-MAX	3
	TROPHÉES TMAX CUP	4
	T-MAX 500 - 2004->2011	6
	T-MAX 530 - 2012->2016	8
	T-MAX 530 - 2017	10
	AMORTISSEUR ARRIERE	37
	BI-CYLINDRE 4-STROKE	12
	COUPLE CORNETS pour BOÎTIER PAPILLON D'ORIGINE	34
	BOÎTIER PAPILLON	33
	BULLE	40
	FILTRE À AIR E19	32
	FORCE MASTER 2	14
	FORCE MASTER 3	16
	K-DRIVE	25
	KIT REGULATION POUR FOURCE	36
	MAXI WILD LION	29
	RESSORTS RACING POUR EMBRAYAGE D'ORIGINE	24
	RESSORTS DE CONTRASTE VARIATEUR	23
	MULTIVAR 2000 MHR	18
	HUILE MOTEUR	42
	OVER RANGE	19
	PHONE WALLET	44
	POWER TRANSMISSION	26
	RED CHILLI	42
	INSTRUMENTS DE MESURE	45
	JEU DISQUES POUR EMBRAYAGE D'ORIGINE	24
	TC UNIT	15
	TORQUE DRIVER	21
	TORSION CONTROLLER	22
	V FILTER	31
	VENTILVAR 2000	20
	W BOX FILTER	30
	WHOOOP DISC	35
	X K BELT MHR	20

Super T-Max

YAMAHA		
T MAX ie 2004->2011	T MAX ie 2012->2016	T MAX ie 2017->

		500 4T	LC	530 4T	LC	530 4T	LC
	BI-CYLINDRE 4-STROKE 560 cc. Ø 70	3113687 2004->2007 € 699,66		3115423		3115423	
	ALUMINIUM	3113666 2008->2011 € 699,66		€ 699,66		€ 699,66	
	PISTONS FORGÉS Ø 66 axe 15 avec 3 segments	3413706		-		-	
	À HAUTE COMPRESSION POUR CYLINDRE D'ORIGINE	€ 343,20					
	DOUBLE POWER CAMME	5913783		5915981		5915981	
	ARBRE A CAMES	€ 790,00		€ 826,00		€ 826,00	
	OVER RANGE	6114885		6117135		6117745	
		€ 571,78		€ 493,68		€ 493,68	
	MULTIVAR 2000 MHR	5114855		5117082		5117744	
		€ 177,16		€ 188,49		€ 188,49	
	X KEVLAR BELT	6114674		6116011		6118071	
	COURROIE	€ 114,22		€ 143,23		€ 143,23	
	VENTILVAR 2000 DEMI-POULIE	6113806B		6115285B		6115285B	
	AUSSI POUR VARIATEUR D'ORIGINE	€ 64,88		€ 64,88		€ 64,88	
	TORSION CONTROLLER	2514227		2514227		2514227	
		€ 45,00		€ 45,00		€ 45,00	
	TORQUE DRIVER	6113495		6115289		6115289	
	CORRECTEUR DE COUPLE	€ 202,98		€ 209,10		€ 209,10	
	RESSORT DE CONTRASTE VARIATEUR	+ 30 % 2914023.R0		2914023.R0		2914023.R0	
	RESSORT DE CONTRASTE VARIATEUR	+ 13 % 2912772.W0		2912772.W0		2912772.W0	
	RESSORT DE CONTRASTE VARIATEUR	+ 7 % 2914024.Y0		2914024.Y0		2914024.Y0	
	RESSORT DE CONTRASTE VARIATEUR	- 39 % 2914401.G0		2914401.G0		2914401.G0	
		€ 15,16		€ 15,16		€ 15,16	
	RESSORT D'EMBRAYAGE RACING	2913327		2915602		2915602	
	POUR EMBRAYAGE D'ORIGINE	€ 18,39		€ 18,39		€ 18,39	
	JEU DISQUES	5215401		5215608		5215608	
	POUR EMBRAYAGE D'ORIGINE	€ 92,56		€ 106,08		€ 106,08	
	MAXI WILD LION	3212721 2001->2007 € 499,01		3216407		3217786	
	ECHAPPEMENT HOMOLOGUE	3217721 2008->2011 € 670,00		€ 670,00		€ 685,00	
	AMORTISSEUR ARRIERE RS24 - RS24/10-R	4613598		4613598		4618356	
	SUSPENSION OLEOPNEUMATIQUE BREVETEE	€ 830,00		€ 830,00		€ 540,00	
	SUSPENSION BRACKET 25+	1813205		-		-	
	JEU SUPPORT AMORTISSEURS	€ 196,10					
	W BOX FILTER	1413703 2001->2007 € 49,00		1414213		1418001B	
	FILTRE A AIR	1414213 2008->2011 € 49,00		€ 49,00		€ 54,50	
	V FILTER	0414614		0415216		0415216	
	FILTRE A AIR	€ 423,84		€ 47,97		€ 47,97	
	RED CHILLI OIL FILTER	0313639		0313639		-	
	FILTRE A HUILE	€ 7,88		€ 7,88			
	COUPLE WHOOP DISC	6216320E 2004->2007 € 237,50		6216320E		6216320E	
	DISQUES DE FREIN AVANT	6213715 2008->2011 € 274,00		€ 237,50		€ 237,50	
	WHOOOP DISC	6213319		6215594		6215594	
	DISQUES DE FREIN ARRIERE	€ 129,50		€ 134,00		€ 134,00	
	PLAQUETTES DE FREIN MHR SYNT	6215029 2004->2007 € 22,65		6215022		6215022	
	AVANT	6215022 2008->2011 € 17,68		€ 17,68		€ 17,68	
	PLAQUETTES DE FREIN MHR SYNT	6215026		6215030BS		6215030BS	
	ARRIERE	€ 23,81		€ 18,75		€ 18,75	
	JEU DURITES DE FREIN RACING	2213103 2004->2007 € 175,00		2215529		-	
		2214135 2008->2011 € 252,20		€ 214,00			
	MHR SCREEN	4515361 2001->2007 € 68,90		4516328 MHR € 70,00		4517841B	
		4517810 2008->2011 € 70,00		4515359 SPORT € 65,00		€ 70,00	



LA TMAX CUP est la pointe de diamant 4t des Trophées Malossi. Performance, circuits de haut niveau et une grille de départ très bien chargée pour de compétitions sensationnels et amusants.



LE T-MAX passe à 560 cc grâce au kit Malossi qui fournit de performances explosives en mesure de durer pendant toute la saison de compétitions!

CYLINDRÉE 560 CC

PREPARATION

- KIT MOTEUR COMPLÈTE**
- Transmission OverRange
 - Pot Maxi Wild Lion avec collecteurs
 - Bicylindre 560 cc
 - Arbres à cames Power Cam
 - Filtre à air et filtre à huile
 - Boîtier Force Master 3
 - Bulle

KIT SUSPENSIONS ET FREINS

- Mono-amortisseur
- Kit fourche
- Disques et plaquettes de freins

VÉHICULES ADMIS

- YAMAHA modèle T-Max 500 du 2008 au 2011 inclus
- YAMAHA modèle T-Max 530 du 2012 au 2014

CIRCUITS

- Modena (MO)
- Cervolina (PV)
- Magione (PG)
- Varano de' Melegari (PR)
- Vallerlunga (Roma)
- + 2 Circuits à définir

PROMOTION

- Kit moteur complète prix net spécial euro 3.500,00
- Kit suspensions et freins prix net spécial euro 1.700,00
- Pour eux qui disputent toutes les 6 compétitions et achète:
 - le kit moteur, il y aura un remboursement de euro 1.000,00
 - le kit suspensions et freins, il y aura un remboursement de euro 500,00

FORMULE DE COMPÉTITION

Registration comme pilote individuel ou comme team jusqu'à 5 pilotes à la saison

FRAIS D'INSCRIPTION À LA COMPÉTITION

euro 180,00 (abonnement 6 compétitions euro 800)

LICENCES FMI ADMIS

Vitesse, Vitesse Élite

MONTANT DE PRIX FINAL TMAX CUP

- 1° classé 2.500,00 euro - net 2.000,00 euro
- 2° classé 1.875,00 euro - net 1.500,00 euro
- 3° classé 1.250,00 euro - net 1.000,00 euro

Sur le site officiel de Trophées Malossi vous trouverez les règlements ainsi que la liste définitive des circuits après approbation de la Fédération de Motocyclisme Italienne. L'organisateur se réserve la possibilité de faire d'éventuels changements au calendrier ou au montant de prix avant le début de la saison. Le montant de prix indiqué plus haut est valide pour ceux qui utiliseront la graphique officielle Malossi sur leur scooter. Dans le cas de couleurs différentes, on peut trouver le montant de prix dans les règlements disponibles sur le site trofei.malossi.com. L'organisateur se réserve la possibilité de modifier les conditions ici mentionnées dans n'importe quel moment.



TOUTES LES EVOLUTIONS des pilotes de la T Max Cup Malossi sont transmises en direct streaming sur Facebook, en étant si visibles aux milliers de spectateurs **DANS TOUT LE MONDE.**

LA PREPARATION technique est la même pour tous : l'installation du kit Malossi est la seule admise, sans ultérieur travail ou complication. Il sera le meilleur qui gagnera !



IL KIT pour la fourche d'origine ainsi que le mono-amortisseur postérieur Malossi permettent de prendre de l'angle de manière impressionnante comme ceci !



PERFORMANCES égales pour tous les participants signifie mêmes chances de s'amuser et de gagner. Avant le début de la saison tous les T-Max sont contrôlé chez l'établissement Malossi Spa avant de procéder au poinçonnage et cachetage. Cette procédure ainsi que les contrôles techniques précis et exacts garantissent que tous les pilotes respectent le règlement et que les compétitions soient plus spectaculaires.

BI-CYLINDRE 4-STROKE 560 cc.
3113666 - 2008-> 2011 € 699,66
3113687 - 2004-> 2007 € 699,66



TC UNIT O₂ controller
emulateur lambda
5514747 € 89,00

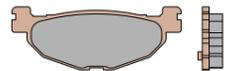


FORCE MASTER 2
boîtier électronique (injection)
5514756 - 2008-> 2011 € 271,19
5514854 - 2004-> 2007 € 255,84

MAXI WILD LION HOMOLOGUE
3217721 - 2008-> 2011 € 670,00
3212721 - 2001-> 2007 € 499,01



WHOOOP DISC
disque de frein arriere
6213319 € 129,50



BRAKE PADS MHR SYNT
arriere homologue
6215026 € 23,81

SUSPENSION BRACKET 25+
1813205 € 196,10



AMORTISSEUR ARRIERE RS24
4613598 € 830,00



POWER TRANSMISSION MHR
z 26/40
6714757 € 265,00



POWER TRANSMISSION SPORT -
z 26/40 pour chaine d'origine
6714418 € 148,00



PISTON FORGES Ø 66
AXE Ø 15 AVEC 3 SEGMENTS
POUR CYLINDRE D'ORIGINE
3413706 € 343,20



DOUBLE POWER CAMME
5913783 € 790,00



4 STROKE VALVE
2715092 € 164,80
 Valvole di aspirazione.
 Valvole di scarico.



Systeme de transmission
OVER RANGE - 6114885 € 571,78

MULTIVAR 2000 MHR NEXT
5114855 € 177,16

TORSION CONTROLLER
2514227 € 45,00

VENTILVAR 2000
6113806B € 64,88

X K BELT **TORQUE DRIVER**
6114674 € 114,22 **6113495 € 202,98**



MHR SCREEN BULLE

4515361 - 2001-> 2007 € 68,90
4517810 - 2008-> 2011 € 70,00



YAMAHA T-Max 500 ie 4T LC 2004->2011

RESSORT DE CONTRASTE VARIATEUR
€ 15,16

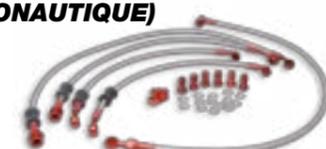
Ressorts en acier allié de silicium à cycle thermodynamique optimal du moteur; définis au banc d'essai et testés sur routes sinueuses et à forte déclivité.



KIT DE REGULATION DE PRECHARGE DU RESSORT POUR FOURCE D'ORIGINE
2015460 - 2008-> 2011 € 147,46

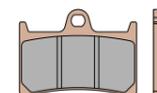


JEU DURITES (avant/arriere) pour FREIN MHR (AERONAUTIQUE)
2008-> 2011
2214135 € 205,20
2004-> 2007
2213103 € 175,00



BRAKE PADS MHR SYNT avant homologue
2004-> 2007

6215029 € 22,65
2008-> 2011
6215022 € 17,68



COUPLE WHOOP DISC
disques de frein avant
6213715 - 2008-> 2011 € 274,00
6216320E - 2004-> 2007 € 237,50



RESSORT DE EMBRAYAGE RACING
2913327 € 18,39



JEU DISQUES pour embrayage d'origine
5215401 € 92,56

V FILTER
0414614 € 43,84



RED CHILLI OIL FILTER
0313639 € 7,88



W BOX FILTER
1413703 - 2001-> 2007 € 49,00
1414213 - 2008-> 2011 € 49,00



Produits réservés aux compétitions se déroulant dans des lieux qui leur sont destinés dans le respect des dispositions des autorités sportives compétentes. Nous déclinons toute responsabilité en cas d'utilisation impropre.

**Systeme de transmission
OVER RANGE - 6117135 - € 493,68**

MULTIVAR 2000 MHR
5117082 € 188,49

TORSION CONTROLLER
2514227 € 45,00

TORQUE DRIVER
6115289 € 209,10

VENTILVAR 2000
6115285B € 64,88

X K BELT
6116011 € 143,23

2914023.R0 2912772.W0 2914024.Y0 2914401.G0

+ 30% + 13% + 7% - 39%

Rigidité par rapport à l'original

RESSORT DE CONTRASTE VARIATEUR
€ 15,16

Ressorts en acier allié de silicium à cycle thermodynamique optimal du moteur; définis au banc d'essai et testés sur routes sinueuses et à forte déclivité.

MAXI WILD LION
3216407
€ 670,00

BRAKE PADS MHR SYNT
arrière homologue
6215030BS
€ 18,75

WHOOOP DISC
disques de frein arrière
6215594
€ 134,00

RED CHILLI OIL FILTER
0313639
€ 7,88

V FILTER
0415216
€ 47,97

W BOX FILTER
1414213 € 49,00

AMORTISSEUR ARRIERE
RS24
4613598 € 830,00

RED FILTER E19
0417225 € 101,85

Prix H.T.

SCREEN BULLE
4516328 € 70,00 - MHR
4515359 € 65,00 - SPORT

TC Unit O₂ controller
emulateur lambda
5515720 € 95,00

Bi-Cylindre 4-stroke 560 cc.
3115423 - € 699,66

DOUBLE POWER CAMME
5915981 € 826,00

Force Master 3
boîtier électronique (injection)
5515730 € 332,00

COUPLE CORNETS
pour BOÎTIER PAPILLON
D'ORIGINE
0516195 € 155,00

JEU DURITES (avant/arrière)
pour FREIN MHR
(AERONAUTIQUE)
2215529 € 214,00

BRAKE PADS
MHR SYNT arrière
6215022 € 17,68

WHOOOP DISC COUPLE
disques de frein avant
6216320E € 237,50

JEU DISQUES
pour embrayage d'origine
5215608 € 106,08

KIT DE REGULAT. DE LA
PRECHARGE DU RESSORT
POUR FOURCHE D'ORIGINE
2015460 € 147,46
2012->2014

YAMAHA
T-Max 530
ie 4T LC 2012->2016



Produits réservés aux compétitions se déroulant dans des lieux qui leur sont destinés dans le respect des dispositions des autorités sportives compétentes. Nous déclinons toute responsabilité en cas d'utilisation impropre.

MULTIVAR 2000 MHR
5117744 € 188,49

TORQUE DRIVER
6115289 € 209,10

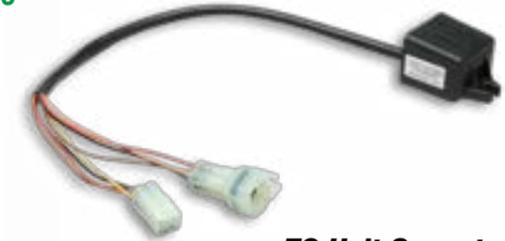
VENTILVAR 2000
6115285B € 64,88



**Systeme de transmission
OVER RANGE - 6117745**
€ 493,68



Bi-Cylindre 4-stroke 560 cc.
3115423 - € 699,66



**TC Unit O₂ controller
emulateur lambda**
5515720
€ 95,00



2914023.R0 +30%
2912772.W0 +13%
2914024.Y0 +7%
2914401.G0 -39%
Rigidité par rapport à l'original

RESSORT DE CONTRASTE VARIATEUR
€ 15,16

Ressorts en acier allié de silicium à cycle thermodynamique optimal du moteur; définis au banc d'essai et testés sur routes sinueuses et à forte déclivité.

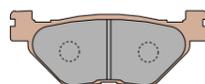


MAXI WILD LION
3217786
€ 685,00

WHOOOP DISC
disques de frein arriere
6215594 € 134,00



AMORTISSEUR ARRIERE
RS24/10-R
4618356 € 540,00



BRAKE PADS MHR SYNT
arriere homologue
6215030BS € 18,75

V FILTER
0415216
€ 47,97



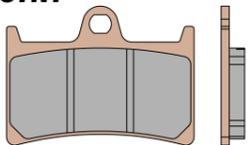
W BOX FILTER
1418001B € 54,20

**MHR SCREEN
BULLE**
4517841B
€ 70,00

DOUBLE POWER CAMME
5915981 - € 826,00



BRAKE PADS MHR SYNT
avant
6215022
€ 17,68



YAMAHA T-Max 530 ie 4T LC euro 4 2017->

COUPLE WHOOOP DISC
disques de frein avant
6216320E € 237,50



JEU DISQUES pour embrayage d'origine
5215608
€ 106,08



JEU RESSORTS RACING
2915602 € 18,39



Produits réservés aux compétitions se déroulant dans des lieux qui leur sont destinés dans le respect des dispositions des autorités sportives compétentes. Nous déclinons toute responsabilité en cas d'utilisation impropre.

NEW

Super T-Max

Malossi est heureuse de présenter le "Super T-Max", une revisitation intégrale et absolument Made In Italy du plus fameux Maxiscooter de chez Yamaha !

3113666 * € 699,66

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2011

(*) Aussi pour véhicules 2004-> 2007 avec le tendeur de chaîne hydraulique

3113687 € 699,66

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007

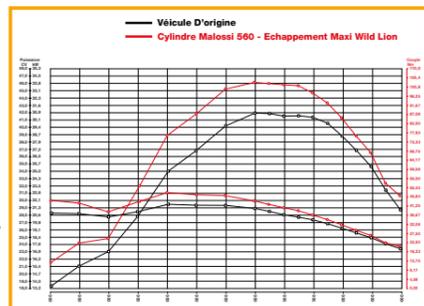
3115423 € 699,66

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)

T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



Caractéristiques Techniques

- Alésage Ø 70mm
- Course : 73 mm
- Cylindrée : 560 cc
- Rapport de compression : 1:12
- Puissance maximale à 7800 trs/min.
- Cylindre monolythique dédoublé en alliage spécial d'aluminium-silicium-cuivre, bonifié et stabilisé.
- Chemise en Cermet (ni-ca-sil) travaillé avec une extrême précision sur CNC de dernière génération.
- Rectification croisée à 110/130°
- Pistons forgés Ø 70, axe 15 avec 3 segments, en alliage spécial d'aluminium (cuivre-silicium), bonifié, ciel profilé avec les empreintes des soupapes, dessin racing, renforcé et allégé à épaisseur constante.
- Segments nr. 3 :
 - 1° Compression en acier chromé,
 - 2° Racler en acier phosphaté,
 - 3° Décomposé en acier chromé avec ressort.

Bi-Cylindre 4-stroke 560 cc.

- Augmentation de la puissance de plus de 15%
- Fiabilité extrême.
- Technologie made in Italy.
- Intégralement projeté et produit dans nos établissements de Calderara di Reno.
- Suivi de chaque phase de réalisation, du projet à la production, par les techniciens Malossi comme tout les produits qui porte la marque Malossi.

Le monobloc à 2 cylindres au dessin sec et propre créé par Yamaha a été personnalisé par Malossi en profondeur par des évolutions qui ont consentis une augmentation de l'alésage sans compromettre l'équilibre mécanique et thermique de l'origine.

Tout à fait particulier a été le réalisation des pistons, forgés dans un alliage spécial et étudié afin de supporter le stress d'utilisation sur longue distance.

Rien n'a été laissé au hasard, des joints à l'axe de piston bi-conique en acier super attaché et au segment élastique en acier chromé et nitruré.

Chaque élément est une précieuse contribution pour que ce groupe thermique soit vraiment exclusif : un produit pour une clientèle raffinée et compétente !

NEW

Double Power Cam

L'arbre à cames est la partie la plus importante du moteur 4 temps au niveau de la distribution.

Ce sont aux arbres à cames que sont confiés la gestion de l'ouverture et de la fermeture aussi bien des soupapes d'admissions pour l'alimentation de la chambre de combustion que l'ouverture et la fermeture des soupapes d'échappement pour l'évacuation des gaz brûlés.

Les Double Power Cam Malossi ont été mises au point afin d'obtenir une augmentation de puissance optimale et progressive si ils sont montés aux **pistons Malossi à haute compression pour le cylindre d'origine** ou bien exponentielle si ils sont montés au bi-cylindre 560cc Malossi.

Malossi a pensé aussi bien aux véhicules à carburateurs qu'aux véhicules à injection : chaque modèle, première ou deuxième série, peuvent se vanter, en effet, d'un gain de puissance sensible si ils sont montés avec les Double Power Cam Malossi. Les Double Power Cam Malossi sont le résultat d'un projet long et minutieux dans notre salle d'essais. Le procès de production industriel à scrupuleusement suivis le cahier des charges imposé par le département technique. Du choix des matériaux en passant par l'utilisation de CNC de dernière génération d'une très grande précision, aux traitements thermo-chimiques et enfin, aux essais de réglages et de montages.

Malossi S.p.A., une entreprise, depuis toujours, au service de la haute qualité.

Caractéristiques Techniques

En acier superliés, cémentés, trempés, nitrurés et rectifiés avec les lobes recalculés, majorés et reprofilés.

Pistons forgés ø 66 axe 15 avec 3 segments à haute compression pour cylindre d'origine

Caractéristiques Techniques

• Pistons forgés en alliage spécial d'aluminium (cuivre-silicium), bonifié, ciel profilé avec les empreintes des soupapes, dessin racing, renforcé et allégé à épaisseur constante.

- Segments nr. 3 :
 - 1° Compression en acier chromé,
 - 2° Racler en acier phosphaté,
 - 3° Décomposé : 2 anneaux en acier chromé plus ressort.

5913783 € 790,00

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007

T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011

T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003

5915981 € 826,00

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)

T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)

T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



Arbre à cames commandant les soupapes d'échappement



Arbre à cames commandant les soupapes d'admission

3413706 € 343,20

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2011



FORCE MASTER



Le Force Master se renouvelle!

Outre la nette amélioration de la cartographie, l'effort des techniciens Malossi s'est concrétisé dans le rehaussement du limiteur de tours de 1000/1500 suivant le véhicule, rendant le **Force Master** plus performant!

Force Master permet de changer l'injection pour s'adapter parfaitement aux cylindres 4 stroke Malossi et originaux.

- Réglage de la carburation
- ± 20% au min/medium/max
- Limiteur de tours : + 700 RPM
- 4 programmes différents

5514756 € 271,19

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011

5514854 € 255,84

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007



Boîtier	Type Boîtier	Limiteur de tours RPM		MAPS	Pot d'échappement	Cylindre	Ø KIT	CC	Culasse	Cames	Filtre
5514756 € 271,19	Force Master 2	Originaux 8.700	Malossi 9.400	courbe 0	Malossi	D'origine			Originaux	Originaux	Malossi
					Malossi	D'origine		D'origine	Malossi	Malossi	
					Malossi	D'origine		D'origine	Originaux	Malossi	
					Malossi	D'origine		D'origine	Malossi	Malossi	
5514854 € 255,84	Force Master 2	Originaux 8.700	Malossi 9.400	courbe 0	Malossi	D'origine			D'origine	Originaux	Malossi
					Malossi	D'origine		D'origine	Malossi	Malossi	
					Malossi	D'origine		D'origine	Originaux	Malossi	
					Malossi	D'origine		D'origine	Malossi	Malossi	

TC Unit O₂ controller

émulateur lambda

Afin d'encore optimiser la carburation et le rendement en régime transitoire nous conseillons l'utilisation de l'O₂ controller.

Dans les motos de dernières générations le boîtier électronique, grâce à la sonde Lambda, est en mesure de corriger la quantité de carburant qui doit être injecté afin que la carburation soit constante même durant la phase de closed loop.

L'O₂ controller permet de contrôler totalement la carburation, pour obtenir un rapport air/essence optimal.

L'émulateur lambda Malossi est un dispositif capable de simuler les signaux de la sonde lambda que le boîtier d'origine s'attend à recevoir. De cette manière la sonde lambda d'origine est utilisée pour obtenir la carburation optimale, sans que le boîtier électronique d'origine ne signale d'erreurs.

5514747 € 89,00

YAMAHA T MAX 500 ie T LC 2004->2011

5515720 € 95,00

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



FORCE MASTER 3

Unité de contrôle électronique (injection)



5515730 € 332,00

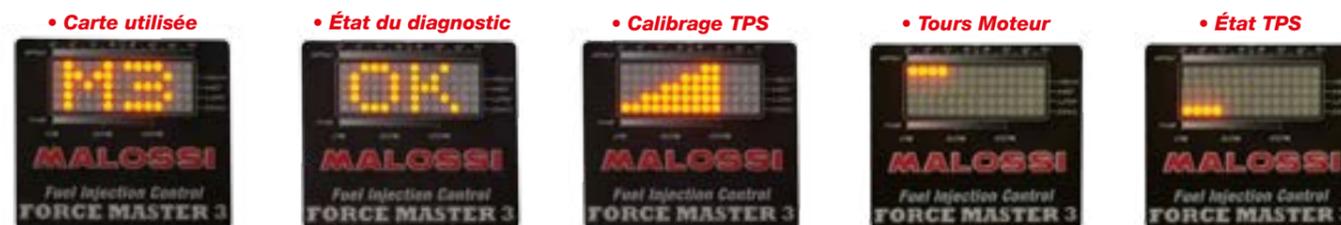
YAMAHA
T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)



Une attention particulière a été prêtée à l'amélioration de l'interface utilisateur, en utilisant un afficheur graphique qui montre les principaux paramètres fonctionnels du dispositif :

- Version firmware
- État système

• Position des commutateurs de correction de la carburation



LIMITLESS

Connaissez-vous la théorie qui affirme que nous n'utilisons que le vingt pourcent de notre cerveau? Avec ForceMaster 3 vous utiliserez le cent pourcent... de votre moteur!

Pour améliorer notre unité de contrôle la plus évoluée nous avons pensé en grand, en partant des buts atteints jusqu'à présent. C'est ainsi que naît Force Master 3, une unité de contrôle futuriste aussi bien en ce qui concerne le hardware que le software.

MODULATEUR LAMBDA

L'unité de contrôle originale du scooter pour analyser le titre et régler la carburation en conséquence, s'interface normalement avec la sonde lambda installée sur le pot d'échappement.

Force Master 3 intercepte le signal de la sonde originale, en envoyant à la centrale primaire les valeurs produites par une lambda "virtuelle" et en permettant une gestion dynamique et personnalisée du titre à tous les moments où le système original serait programmé pour analyser les résultats de la sonde lambda.

Voilà qu'il est finalement possible de gérer le titre de la carburation entre la zone de ralenti et celle de passage, c'est à-dire pour tous ces régimes de tours et ces conditions où le contrôle sur l'action de la lambda empêcherait toute intervention.

Grace à un circuit plus évolué les perturbations électriques normalement présentes sur le signal de la position papillon ont été éliminées, de façon à permettre une identification plus précise de son degré d'ouverture réel et à améliorer sensiblement les temps de réponse, tout à l'avantage des performances et de l'efficacité du moteur.

HARDWARE ET INTERFACE

Auprès d'un hardware si raffiné, il ne pouvait manquer un microprocesseur avec une très haute capacité de calcul permettant aux techniciens Malossi d'introduire de nouvelles stratégies software et d'exploiter toutes les potentialités de Force Master 3.

Caractéristiques Techniques:

- Réglage de la carburation
- ± 14% à LOW / HIGH / MID
- Limitateur de tours : + 1000 t/min
- 8 diverses cartographies
- Émulateur Lambda
- Plage de température = -20°C +80°C
- Tension minimum de fonctionnement = +7V
- Tension maximum de fonctionnement = +16V
- Intensité moyenne absorbée <- 200mA
- Protection environnementale = IP65



Force Master 3 est dotée d'une ligne de communication Can à laquelle, à l'avenir, il sera possible d'appliquer d'éventuelles extensions:

- Accord automatique (autotuning) par lambda linéaire externe
- Module pour le contrôle phase allumage
- Possibilité de mise à jour cartes par l'utilisateur, au moyen d'outils de communication

L'HÉRITAGE FORCE MASTER

Les incroyables innovations de Force Master 3 s'associent aux caractéristiques avant-gardistes de tous les modèles d'unités de contrôle Malossi :

- Calibrage carburant +-250%
- Cartographies correction carburant 8 * 20 break
- Gestion du carburant durant la phase de réchauffement moteur
- Pompe de reprise programmable
- Extension fonctionnement outre limiteur tours
- Là où possible, lecture paramètres moteur par K-Line KWP2000
- Compensation carburation utilisateur, par trois trimmers extérieurs, ± 14% au min/moyen/max
- Immunité des interférences électromagnétiques présentes sur le véhicule
- Câblage avec câbles et gaines compatibles avec huiles et hydrocarbures avec plage de température -20 +150°C

HUIT CARTOGRAPHIES

Les 4 cartes disponibles sur la Force Master 2, sont devenues 8 sur la Force Master 3! Le double du choix garantit la certitude de toujours trouver la bonne cartographie par rapport aux diverses combinaisons de produits Malossi installés sur votre scooter ! Les techniciens Malossi ont étudié chaque cartographie pour offrir à l'utilisateur final la solution optimale pour chaque style d'élaboration, en les développant avec une précision telle qu'elle garantit une constance des performances dans les conditions les plus disparates : un véritable prodige électronique !



MAPS	Cylindre	Pot d'échappement	Filtre	Cames	Culasse	Corps papillon	Cornets d'aspiration
• Courbe 0	D'origine	Malossi avec db-killer	D'origine	Originaux	D'origine	D'origine	Originaux
• Courbe 1	D'origine	Malossi avec db-killer	D'origine	Malossi	D'origine	D'origine	Originaux
• Courbe 2	Malossi 560	Originaux	D'origine	Originaux	D'origine	D'origine	Originaux
• Courbe 3	Malossi 560	Malossi avec db-killer	Malossi	Originaux	D'origine	D'origine	Originaux
• Courbe 4	Malossi 560	Malossi avec db-killer	Malossi	Malossi	D'origine	D'origine	Originaux
• Courbe 5	Malossi 560	Malossi sans db-killer	Malossi	Malossi	D'origine	D'origine	Originaux
• Courbe 6	Malossi 560	Malossi sans db-killer	Malossi	Malossi	Avec conduits majorés	Majoré	Originaux
• Courbe 7	Malossi 560	Malossi avec db-killer	Malossi	Malossi	D'origine	D'origine	Malossi

MULTIVAR 2000 MHR

L'équipe Malossi a travaillé pour améliorer ultérieurement un produit "must", un vrai point de repère pour tous les « T-Maxistes » : le mythique Multivar MHR pour Yamaha T-Max!

Pour renouveler le système de transmission ainsi qu'en exploiter les exceptionnelles caractéristiques techniques le variateur a été perfectionné : donc il est né le **Multivar MHR**. Ce nouveau variateur est l'évolution de précédentes générations, né de l'expérience pluriannuelle acquise sur les circuits et de la technologie Cad-Cam aujourd'hui disponible, et il permet d'atteindre des performances aux plus hauts niveaux.

La courbe de change met en évidence que le travail des techniciens a été concentré sur l'ultérieur agrandissement du range de fonctionnement du variateur, en particulier la vitesse courte, en gagnant encore plus d'accélération et de reprise ainsi que améliorant la linéarité de change, en gardant presque inchangé le régime du moteur pendant toute la phase de change du variateur.

Nous avons fait mieux : nous avons diminué ultérieurement les tolérances entre le moyeu et la douille et nous avons bien réduit au minimum les rugosité pour obtenir un variateur vraiment incomparable !

5114855 € 177,16

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011

5117082 € 188,49

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)

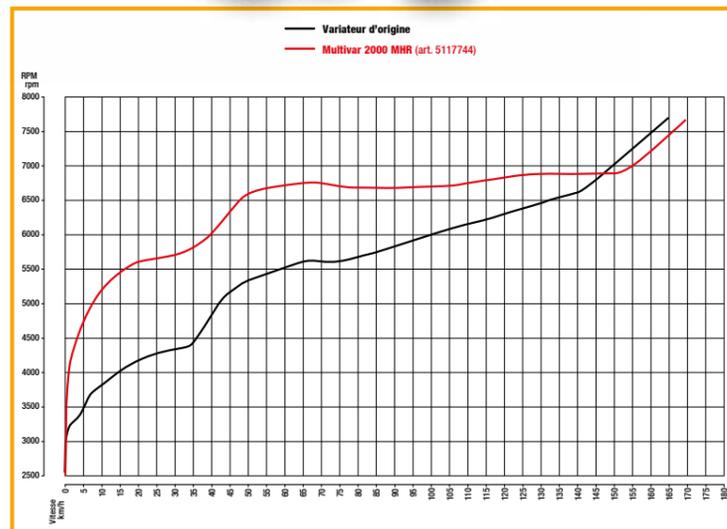
5117744 € 188,49

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



Caractéristiques techniques

- Range d change ultérieurement agrandis (en particulier la vitesse courte)
- Linéarité de change amélioré pendant toute la phase
- Traitement anodisé dur de couleur noir
- Rampe d'excursion des rouleaux modifiés afin de consentir un meilleur fonctionnement linéaire pour maintenir le régime moteur à la puissance maximale
- Douille de glissement en acier cémenté rectifié
- Moyeu en acier cémenté chromé rectifié
- Nouveaux rouleaux monolithiques en matériaux encore plus performant
- Fourni avec deux différentes séries des galets et deux cales pour changer le régime de la courbe de change de votre véhicule en réglant à la perfection vitesse et accélération



OVER RANGE

Même le Over Range se renouvelle : nouveau variateur et nouvelle courroie !

Ce nouveau système centré sur le variateur **Multivar MHR** qui, monté avec les autres pièces, permet d'atteindre des performances vraiment uniques !

Le **torque driver** (poulie mobile) a un diamètre majeur par rapport à la poulie d'origine et caractéristiques technologiques tout à fait à l'avant-garde qui permettent d'avoir une plage du rapport de transmission majeure par rapport à la poulie originale.

Les techniciens Malossi ont aussi soigné dans les moindres détails la réalisation de cette poulie, en utilisant des matériaux spéciaux et un type de traitement thermo-chimique spécial qui assure une très haute résistance à l'usure et aux abrasions, ainsi qu'une dureté superficielle considérable.

Pour exploiter à fond le range du nouveau groupe correcteur de couple et les puissances aujourd'hui disponibles sur les véhicules de compétition, la nouvelle courroie dentelée Malossi **X K Belt MHR** a été introduite, dans le but d'assurer le rendement maximum dans toutes les conditions de fonctionnement.

En complément de l'OVER RANGE vient la **semi-poulie fixe**, travaillée aux diamants sur la superficie d'excursion de la courroie et avec l'angle recalculé afin d'augmenter ultérieurement le range de changement.

Le **torsion controller** complète le système OVER RANGE.

6114885 € 571,78

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011

6117135 € 493,68

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)

6117745 € 493,68

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



VENTILVAR 2000

Nouvelle semi-poulie fixe pour Yamaha T-Max travaillée aux diamants sur la surface d'excursion de la courroie et avec l'angle recalculé afin d'augmenter ultérieurement le range de changement. Cet élément vient en complément du Multivar et le rend indispensable ! Adaptable même au variateur d'origine.

6113806B € 64,88

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003

6115285 € 64,88

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



NB : dans le cas où le Ventilvar est monté en même temps que le Multivar Malossi MHR il faut **ABSOLUMENT NE PAS UTILISER** la rondelle fournie dans le kit variateur afin que la courroie n'aille pas toucher le carter.

X K BELT MHR

La nouvelle courroie X Kevlar Belt est maintenant disponible, pour des prestations encore meilleurs ! Après la disponibilité du bicylindre 560cc, les techniciens Malossi, malgré les résultats obtenus, ont continué la recherche de matériaux innovants en mettant au point cette nouvelle courroie : à aujourd'hui, le maximum de la technologie disponible sur le marché!

6114674 € 114,22

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003

6118071 € 143,23

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



TORQUE DRIVER

Correcteur de couple

La demi-poulie conduite mobile Malossi naît de la grande expérience de notre "division course", et nous la fabriquons avec les meilleurs aciers spéciaux de Nitruration afin de garantir une durée considérable dans le temps.

Cet élément appelé correcteur de couple de par son rôle spécifique qui est de déterminer le moment précis de changement de vitesse, a été calculé de manière à doter le véhicule du maximum d'accélération possible, en rapport avec la puissance spécifique de chaque moteur. La forme particulière en spirale a été mise au point pour que la quantité de tours du moteur soit immuable sur le point maximum de la puissance. Il a été expressément conçu pour compléter le développement des véhicules intensifiés grâce à nos groupes thermiques, nos variateurs et les courroies spéciales en Kevlar® -Malossi K Belt- qui permettent d'exploiter dans sa globalité le couple et la puissance considérables de vos véhicules. La nouvelle demi-poulie conduite mobile Malossi vous garantit, sur les véhicules intensifiés, une accélération exceptionnelle et une distribution de couple à la roue, extrêmement progressive et fluide. Les pistes présentes sur la demi-poulie conduite mobile Malossi ont été étudiées et conçues sur des systèmes CAD-CAM et réalisées sur des machines-outils à contrôle numérique (C.N.), afin de garantir au client l'interchangeabilité avec l'original ; il s'agit d'une réalisation de très haute précision. Ce nouveau produit Malossi est un condensé de la technologie la meilleure existant aujourd'hui.

DuPont™ et Kevlar® sont des marques ou marques déposées de E.I. du Pont de Nemours et Compagnie.

6113495 € 202,98

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003

6115289 € 209,10

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



TORSION CONTROLLER

Roulement antifriction de centrage ressort de contraste variateur

Un secret du secteur des compétitions Malossi

Léger, Parfait: dans la simplicité un concentré de technologie; le projet et la formulation des matériaux déposés.

Extrait des archives du département technique Malossi Engineering
Systèmes de transmission CVT

Chapitre:
ressort de contraste pour Yamaha T-Max.

Objectif
Abattre les vibrations et stabiliser le fonctionnement du système à n'importe quel régime de rotation et température d'exercice.

Parcours
On a considéré théoriquement et pratiquement tous les systèmes de roulements existants en vente, à bille, à rouleaux et à glissement radial de type métallique, toutes les preuves ont donné résultats insatisfaisants.
On a réalisé prototypes avec des systèmes alternatifs, métalliques, en obtenant résultats négatifs. Seulement après preuves exténuantes en laboratoire et en piste nous avons mis au point le projet Torsion Controller.

Thèse
Le composant décrit dessus résout les problèmes suivants.
Pendant l'amplitude de la courbe de changement, la douille de la poulie mobile (correcteur de couple) glisse axialement dans le groupe poulie conduite en rasant le moyeu de la poulie fixe, que décrit une petite rotation en imprimant une torsion au ressort de contraste. Quelque fois le ressort perd sa position en frictionnant sur le flasque porte-masses métal sur métal à sec, et autre fois il reste solidaire en déterminant des forces de contraste, fortuitement différentes. Second problème, les forces centrifuges développées aux hauts régimes de rotation influencent le ressort, qui se déforme et commence à faire une embardée en créant des fortes vibrations, désagréables pour le pilote ou dangereuses pour le moteur, et qui rendent instable la courbe de changement.

Résultat
On approuve le projet après les tests dans la salle des essais et en piste sur tous les scooter examinés, avec pleine satisfaction.



2514227 € 45,00

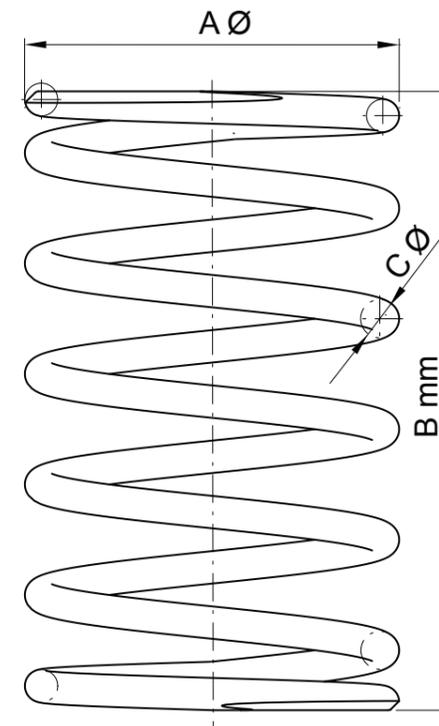
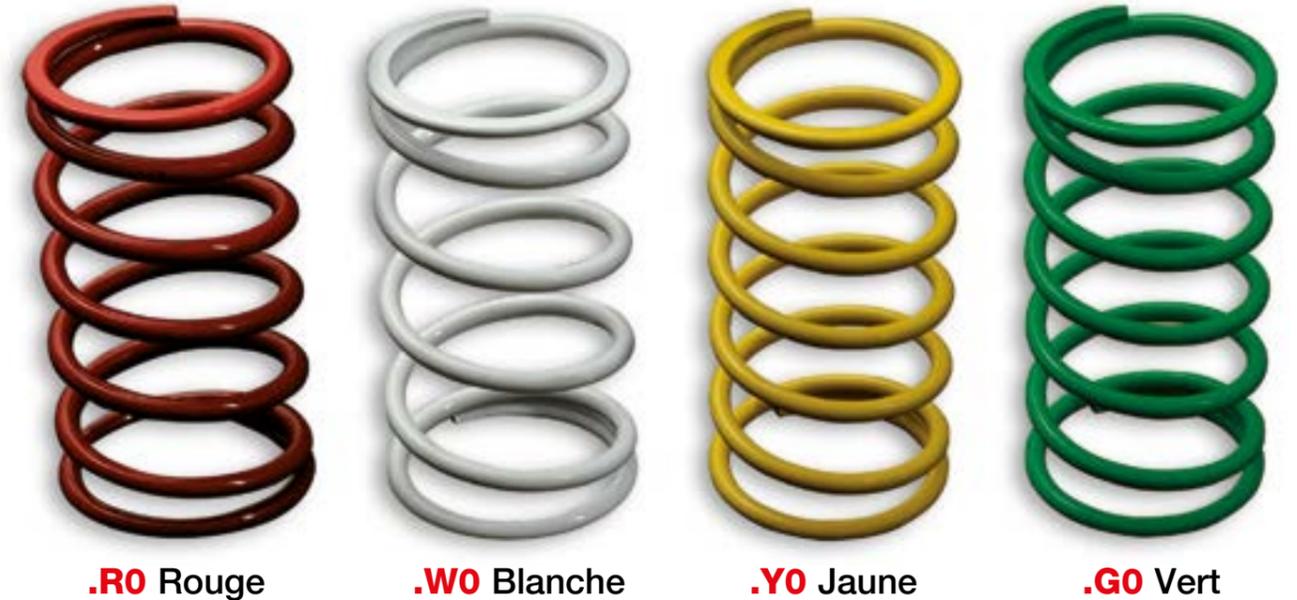
- YAMAHA** T MAX 500 ie 4T LC 2004->2011
T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



RESSORTS DE CONTRASTE pour VARIATEUR MAXI SCOOTER

Ressorts pour Multivar et variateur d'origine

Ressort en acier allié de silicium à cycle thermodynamique optimal du moteur; définies au banc d'essai et testées sur routes sinueuses et à forte déclivité.



- YAMAHA** T MAX 500 ie 4T LC 2004->2011
T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

ATTENTION:
lors de la commande il faut toujours spécifier après le numéro de référence le numéro spécifiant le ressort désiré.
Es. **2916465.RO** Rouge

Référence	€	MESURES RESSORTS			(K) = Rigidité du ressort
		A Ø	B mm	C Ø	
2914401.GO	15,16	70,30	156,5	5,5	6,81k
2914024.YO	15,16	70,50	138	6	9,78k
2914023.RO	15,16	70,50	126	6,5	13,79k
2912772.WO	15,16	71	129	6	11,95k

JEU DISQUES

pour embrayage d'origine

De l'expérience gagné dans le Trophée TMax naît le nouveau kit embrayage!

Mis-à-point directement sur la piste, ce nouveau jeu de disques embrayage est le résultat de l'expérience pluriannuelle acquise sur les circuits de compétition. Il s'adapte parfaitement aux caractéristiques du scooter en offrant le plus grand rendement ainsi que de performances excellents!

Le kit est fourni avec 3 jeux de ressort de contraste (facilement reconnaissables par la différent couleur qui marque la charge de chaque jeu de ressorts) qui permettent de régler votre véhicule au meilleur en augmentant le régime d'attache de l'embrayage jusqu'à 500 tours avec des pas de 150 tous pour chaque type de ressort.

Caractéristiques techniques

- Disques parachevés avec des matériaux contenant des fibres spéciales sans amiante
- Développés pour travailler dans un bain d'huile
- Optimisés en fonction de la résistance à la chaleur et de la progressivité de branchement
- Equipés avec 3 jeux de ressorts en acier carbone pré-trempé à haute charge d'énerverment, protégés par un traitement galvanique à haute résistance thermique

5215401 € 92,56

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003

5215608 € 106,08

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



RESSORTS RACING pour embrayage d'origine

Ressorts pour embrayage d'origine en acier carbone pré-trempé à haute charge d'énerverment, protégés par un vernis en différentes couleurs à haute résistance thermique. La coloration différente met en évidence la charge de chaque série de ressorts. Ce kit de ressorts permet d'augmenter le régime de prise de l'embrayage jusqu'à 500 trs/min par palier de 150 trs/min selon le type de ressorts.



2913327 € 18,39

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003

2915602 € 18,39

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

K-DRIVE MALOSSİ

Pignons et Couronnes

Malossi K-DRIVE est un rapport de transmission plus léger que l'original pour Yamaha Tmax 530.

Caractérisés par une esthétique recherchée les couronnes et pignons K-DRIVE ont des rapports différents afin de satisfaire toutes les nécessités du pilote.

Pignons

6117912B z 24
6117913B z 27 € 230,00
6117914B z 28
6117915B z 29

Couronnes

6117916B z 56
6117917B z 57 € 245,00
6117918B z 58

YAMAHA

T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017->
T MAX DX 530 IE 4T LC EURO 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 IE 4T LC EURO 4 2017-> (J415E)



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

PIGNONS K-DRIVE

Les pignons sont réalisés en aluminium avec une anodisation dure de 25 microns de profondeur. Avec ce traitement Malossi a maintenu une géométrie particulièrement légère de la pièce en garantissant sa grande résistance à l'usure. Le moyeu central est construit avec un acier allié particulier, non traité thermiquement pour ne pas trop augmenter sa dureté et donc éviter de créer des problèmes dans l'entraînement avec l'arbre de transmission moteur. Ils sont proposés dans les dentures z : 24, 27, 28, 29.

COURONNES K-DRIVE

Les couronnes sont réalisées en aluminium, soumises à anodisation dure et coloration noire. Avec ce traitement Malossi a maintenu une géométrie particulièrement légère de la pièce en garantissant sa grande résistance à l'usure. La denture est effectuée avec outil spécial façonné pour rendre la transmission du mouvement avec la courroie fluide et silencieuse. Les dentures disponibles sont z.56, 57, 58. La marquage s'effectue dans les tôles anodisées rouges vissées à l'engrenage qui contiennent la courroie.

Tableau accouplement couronne/pignon K DRIVE			
Pignons	Couronnes	Rapport	% Rapport
24	59	2,458	- 8.3%
26	59	2,269	Original
26	58	2,230	+ 1.7%
27	59	2,185	+ 3.7%
27	58	2,148	+ 5.3%
27	57	2,111	+ 6.9%
28	59	2,107	+ 7.1%
28	58	2,071	+ 8.7%
29	59	2,034	+ 10.4%
28	57	2,035	+ 10.4%
28	56	2,000	+ 11.9%
29	58	2,000	+ 11.9%
29	57	1,965	+ 13.4%
29	56	1,931	+ 14.9%

Attention: les accouplements de ce tableau sont les seuls possibles, autrement la courroie dentée résultera ou trop courte ou trop longue.

POWER TRANSMISSION SPORT

z 26/40 pour CHAÎNE D'ORIGINE

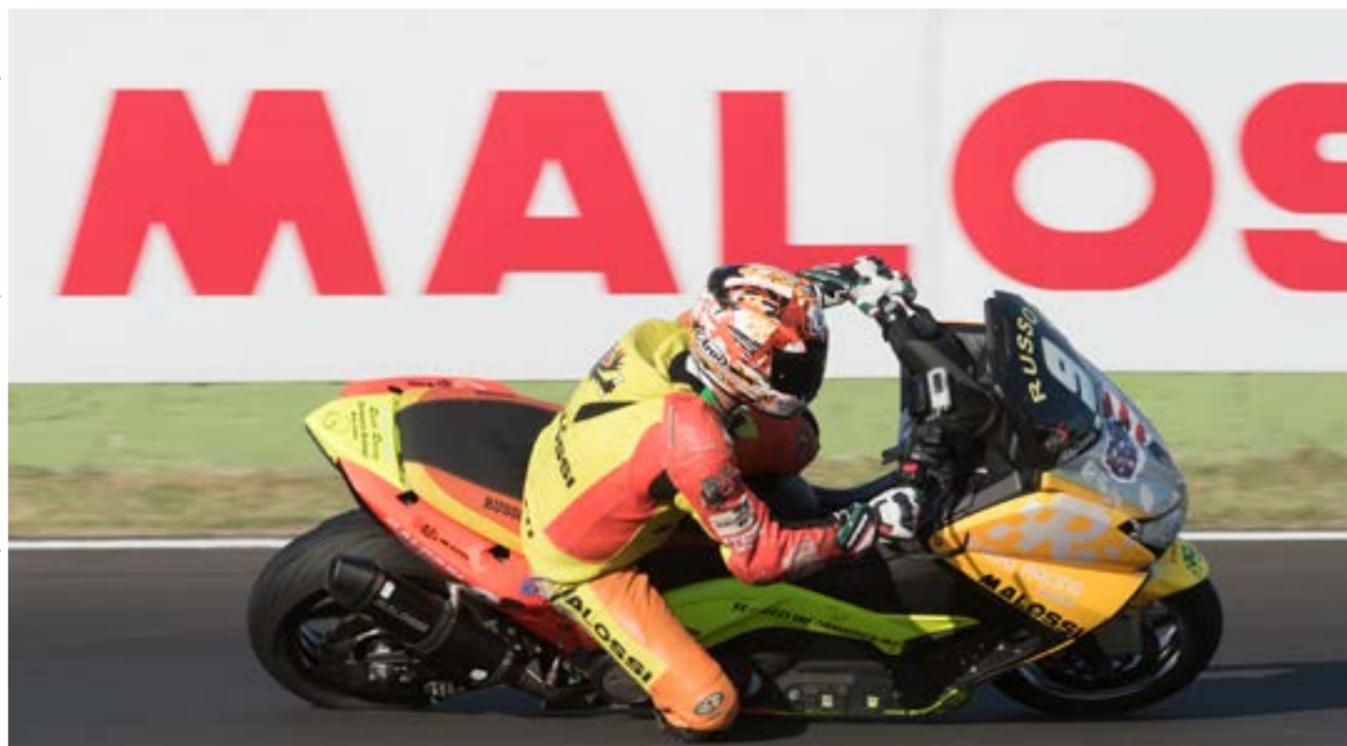
Allonger le rapport de transmission en gardant la chaîne d'origine avec Malossi c'est possible!

Nouveau rapport de transmission qui allonge la pas de 7%, à ne pas confondre avec le système Power Transmission Mhr art.6714757.

Cette version Sport doit être absolument montée avec la chaîne d'origine parce que la chaîne Racing Malossi est plus étroite et n'accepte pas les couronnes d'origine ou similaires.

6714418 € 148,00

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003



POWER TRANSMISSION MHR

Power Transmission Mhr, art.6714757, est un projet Malossi : couple pignon et couronne HTQ Z 26/40 avec rapport allongé, chaîne Malossi Morse Racing allégée, plus fine, sans frottement latéral.

Le système remplace intégralement le groupe transmission primaire d'origine (pignon de 25 dents et couronne de 41 dents) avec un pignon conducteur de 26 dents et une couronne conduite de 40 dents avec un rapport allongé de 7%. Ces rapports, outre le fait qu'ils aient un pas plus long, sont plus étroits afin de travailler avec la nouvelle chaîne Malossi Morse racing, non embrayé, sans les petits ressorts de contact et donc plus légère, avec une résistance et durée de vie supérieure au modèle d'origine parce que "les choses qui n'y sont pas ne risquent pas de casser".

Malossi est heureuse et orgueilleuse de présenter à sa clientèle un autre chef d'oeuvre de technologie moderne.

6714757 € 265,00

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003



Données Techniques

Couple Pignon et couronne HTQ Z 26/40

- 1) Couple de couronne dentées a flan étroit, formé d'un pignon conducteur de 26 dents et d'une couronne de 40 dents en alliage d'acier Cr Ni Mo 5, cémenté et trempé, travaillé sur dessin Malossi à l'aide de machines de grande précision.
- 2) Profil de la denture étudié pour garantir une résistance et un silence maximum.
- 3) Superficie de contact des dents réalisée avec une finition extrême afin d'assurer une durée de vie et une fiabilité de fonctionnement élevée.
- 4) Standard élevé de contrôle sur tous les composants du produit, de la matière première au composant fini prêt à la vente.

Chaîne Malossi Morse Racing

- Chaîne plus fine, étudiée pour éliminer les frottements latéraux de la chaîne d'origine.



NB: nous conseillons la modification pour adapter la chaîne Malossi Morse racing art.6114474B au couple pignon et couronne d'origine ou d'autres fabricants. Malossi décline toutes responsabilités et ne reconnaît donc aucune garantie en cas de problème.

MAXI WILD LION

pot d'échappement homologué

3217786

€ 685,00

3217786.K0

€ 810,00

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
 YAMAHA T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
 YAMAHA T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



Absolus

Perfectionnée dans le design, silencieuse et dont la puissance a été augmentée.

Inox / aluminium anodisé font que les nouveaux échappements Maxi Wild Lion homologués sont uniques par leur élégance et leur légèreté.

Maxi Wild Lion est un produit exclusif Malossi – Made in Italy.

Caractéristiques techniques

- Homologation Européenne valable seulement en montant le catalyseur (vendu séparément)
 - Corps en alliage d'aluminium avec traitement superficiel d'oxydation anodique noir marqué au laser, à section elliptique.
 - Silencieux en carbone.
 - Système d'insonorisation de type "chicane" ajouté à la fibre minérale à haut potentiel insonorisant antiéfritement.
- Tube d'échappement du cylindre ou du silencieux en acier inox.

MAXI SCOOTER	Pot d'échappement Maxi Wild Lion	Pot d'échappement Maxi Wild Lion homologué	Catalyseur	TYPE (*)
YAMAHA				
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003	3212721 (C) 499,01	---	---	SJ01 var.1 ver.1/2/3/4/7/ JX
T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007	3212721 (C) 499,01	---	---	SJ03 - SJ03 var.1 ver.1/2/3/5/6/7
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011	3217721 (A) 670,00	---	1514159B 154,00	SJ06 var.1 ver.1/2/3/5/6/7 - var.2 ver.8/9/10
T MAX 530 ie 4T LC 2012-> (J409E)	3216407 (A) 670,00	---	1516134 (D) 342,00	SJ09 var.1 ver.i/ii/iv/v/vi
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017	3217786 (A) 685,00	3217786.K0 (A) 810,00	---	(G)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)	3217786 (A) 685,00	3217786.K0 (A) 810,00	---	(G)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)	3217786 (A) 685,00	3217786.K0 (A) 810,00	---	(G)

(A) Matériau Alliage aluminium noir
 (C) Matériau Alliage aluminium titane
 (D) JEU

(E) VENDU SÉPARÉMENT
 (G) L'ABSENCE DE L'HOMOLOGATION NE LIMITE PAS LE MONTAGE DE LA PIÈCE

W BOX FILTER

Pour filtre à air d'origine

A partir d'aujourd'hui le filtre à air Malossi pour boîte à air d'origine est même plus performant grâce à sa structure entièrement projetée à nouveau. La partie filtrante est constituée par des trames de coton à fibres longues huilées multi-couches pour contenir les impuretés dans la partie extérieure du filtre; la maille protectrice d'aluminium revêtue de résine époxyde protège la structure du matériau filtrant en gardant le flux d'air direct. C'est nouveau même le look, avec structure en polyuréthane compact noir qui garantit un parfait jumelage avec la boîte à air d'origine.

1418001B

€ 54,40

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017->



1413703

€ 49,00

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003



1414213

€ 49,00

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- Portée d'air plus grande
- Trames de coton à fibres longues huilées multi-couches, contenues dans réseaux en aluminium à vernissage époxyde, plongées en PU expansé 30 ShA pour garantir une plus grande étanchéité
- Filtre lavable à haut rendement

V FILTER pour T MAX

Malossi est heureuse de présenter les nouveaux filtres à air variateur côté droit.

Il s'agit de filtres qui montrent une architecture tout à fait modernisée et une structure en polyuréthane compact couleur rouge.

Grâce à la portée plus grande, ils permettent au groupe CVT un meilleur rendement.

En étant lavables et réutilisables, ils offrent enfin une garantie de longue durée.

0414614

€ 43,84

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003



0415216

€ 47,97

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- Portée d'air plus grande
- Trames de coton à fibres longues pas huilées multi-couches, contenues dans réseaux en aluminium à vernissage époxyde, plongées en PU expansé 30 Kg/m3 à base adhésive pour garantir une plus grande étanchéité
- Filtre lavable à haut rendement

E19 Filtre à air Malossi pour Yamaha T-Max



0417225

€ 98,89

YAMAHA

T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)

T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)



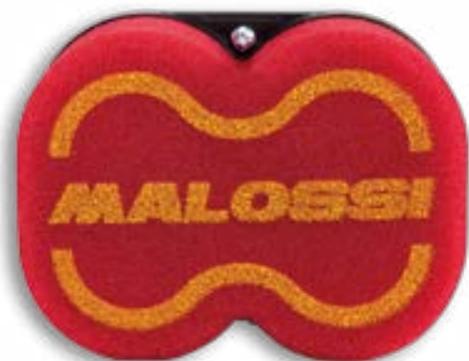
**SEULEMENT POUR
véhicules AVEC BOÎTIER
PAPILLON Malossi 1616722**

Inédit, **extrêmement performant et simple à installer**, le nouveau filtre à air E19 Malossi, dédié au Yamaha T-Max change les règles du jeu et enrichit la gamme de produits destinée à l'aspiration du bicylindre japonais.

E 19 a la partie externe en mousse de polyuréthane à cellules ouvertes et la partie interne est renforcée par une armature en filet métallique. L'élément filtrant mesure **15 mm** d'épaisseur, il est auto-extinguible et offre une grande capacité d'accumulation grâce à la densité de **60 pores/pouce**, alors que son filet interne maintient correctement la forme et la dimension du filtre.

Les cornets d'aspiration sont englobés à travers un **support en aluminium satiné** fixé sur les manchons des cornets eux-mêmes. Cette structure spéciale permet un **espacement d'aspiration de 180°**, en garantissant au moteur un apport important d'air frais. Des **raccords** sont présents sur le support pour le capteur de température, pour les événements des vapeurs d'huile et pour le conduit d'air du régime du minimum.

L'**installation et l'entretien** d'E19 sont une authentique vague « d'air frais » : toute la structure de ce filtre, en effet, se fixe avec **seulement deux vis et peut être démonté même sans démonter le carénage**. L'élément filtrant rouge brillant porte le logo Malossi jaune, il est soutenu par une structure en polyuréthane compact, rouge également, ce e comme le cœur de ton cœur de to T-Max.



BOÎTIER PAPILLON MHR

1616722

€ 750,00

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)

T MAX 530 ie 4T LC 2015->2016 (J409E)



Plus de puissance pour le T-Max

Les moteurs les plus performants exigent un apport de carburant adéquat et toujours constant. Augmenter les performances du Yamaha T-Max, recourant au catalogue Malossi exhaustif, a rendu indispensable la réalisation d'un boîtier papillon spécifique en mesure de garantir des performances indispensables pour l'unité de série.

Réalisé en Ergal 7975-T6 et anodisé noir, le boîtier papillon MHR a été conçu spécifiquement pour obtenir le maximum de rendement en combinaison avec le kit bi-cylindre Malossi de 560cc et avec les Double PowerCam, en fournissant la bonne aspiration au moteur dans cette configuration.

Le diamètre interne du boîtier papillon s'élargit jusqu'à 38 mm, alors que sa longueur reste identique à l'originale de sorte à pouvoir l'installer sans difficulté dans son positionnement de série entre la culasse et l'airbox.

Ses conduits internes sont cylindriques adossés aux cornets, pour devenir progressivement ovales en correspondance de la vanne papillon. Grâce à cette variation de forme à l'intérieur, les gaz frais sont poussés plus énergiquement dans la culasse qui, présentant deux vannes d'aspiration, exige une largeur considérable, offert par la section ovale, qui continue jusqu'à la fin du collecteur.

Les deux collecteurs fournis avec le kit sont augmentés et peuvent être installés uniquement sur une culasse façonnée sans exiger aucune autre modification. Les cornets spécifiques pour le boîtier papillon MHR sont calculés et améliorés pour obtenir le rendement maximal des sections ovales des corps, en exploitant l'harmonisation parfaite de tout le conduit.

Utilisation	Racing
Niveau d'élaboration compatible	Bi- Cylinder 4-stroke 560 cc. 3115423
 Finition culasse	Double Power Camme 5915981

MHR Intake Horns

COUPLE CORNETS en aluminium pour BOÎTIER PAPILLON D'ORIGINE

0516195

€ 155,00

YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)



MHR Intake Horns sont le couronnement du déjà très riche kit Malossi pour T-Max 530. Faites un grand souffle.

Les moteurs sont projetés par les hommes et, peut être c'est pour ça qu'ils nous ressemblent dans quelque manière. La respiration, en effet, est une des parties plus importantes de l'activité sportive donc, en retour, une correcte admission d'air dans un moteur représente **un de points fondamentaux** sur lequel travailler.

Malossi a projeté du zéro les **MHR Intake Horns**, la **couple de cornets** destinés à Yamaha **T-Max 530** pour garantir la meilleure performance possible si **associés au bi-cylindre 560** ainsi que au kit entière disponible pour ce maxi-scooter, en s'adaptant parfaitement sur les **volets d'origine** et en maintenant la **boîte du filtre originale**.

MHR Intake Horns sont obtenus par la masse d'un bloc de **ergal** de qualité et leur **diamètre** a été projeté pour avoir un parfait passage du carburant en réduisant plus qu'au minimum n'importe quelle rugosité. Par des **soigneuses simulations** effectuées grâce à des logiciels à l'avant-garde, la **longueur** a été calculée pour garantir une excellente performance fluïdo-dynamique et augmenter la poussée aux moyens et pleins régimes dans lesquels le banc d'essai a relevé une hausse de puissance de **deux chevaux**.

Ils se fixent à la boîte filtre d'origine au moyen d'un **raccord fileté** et il se referme avec un **joint torique**. Très simple à installer et **projetés pour résister toute la vie** à la corrosion et à l'humidité, qui sont à l'interne du système d'aspiration, grâce au traitement d'**anodisation**. Une fois installé, les 2 parties qui les composent seront **parfaitement raccordées** en réduisant les rugosités au-delà des limites.

La dernière **touche** est le finissage rouge et le logo Malossi gravé par laser, comme une signature. Parce que la beauté compte aussi !

WHOOOP DISC Disques de frein

Le "disque frein de dernière génération". Très léger, inoxydable, indéformable, anti-stress: étudié pour une utilisation prolongée dans toutes les conditions atmosphérique et type de parcours. Les WHOOP DISC ont été soumis à de nombreux tests aussi bien en compétitions que lors de parcours inaccessibles afin de permettre aux techniciens Malossi de mettre au point une série de disques pour les scooter les plus diffus. Les WHOOP DISC, en combinaison avec la gamme de plaquette de frein **BRAKE PADS** Malossi, sont en mesure de garantir un freinage progressif et sure jusqu'à l'arrêt complet du véhicule même après des heures d'utilisation.

Caractéristiques techniques:

Disque en acier inoxydable, usinage laser, bonifié et rectifié.

Profil défini au CAD calculé pour utiliser complètement la superficie du matériaux de freinage, décharger la poussière, évacuer l'eau et la boue pendant le freinage.

La superficie de dissipation de la chaleur est quand à elle doublée permettant de tenir basse la température de fonctionnement.



YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011



YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2007
T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2011
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003



YAMAHA T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)
T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)
T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

Produits réservés aux compétitions se déroulant dans des lieux qui leur sont destinés dans le respect des dispositions des autorités sportives compétentes. Nous déclinons toute responsabilité en cas d'utilisation impropre.

KIT de RÉGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT pour FOURCHE D'ORIGINE

Plage de réglage : de -5 à +25 mm

Grâce au nouveau kit Malossi vous pourrez régler la pré-charge du ressort de votre fourche en changeant la compression d'un minimum de -5 à un maximum de +25 mm par des infinis possibles réglages.

- -5 mm: permet de décharger le ressort par rapport à la pré-charge d'origine
- +25 mm: permet de pré-charge le ressort par rapport à la pré-charge d'origine

2015460 € 147,46

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011
T MAX 530 ie 4T LC 2012->2014 (J409E)



Caractéristiques techniques

- Très léger, entièrement réalisé en alliage d'aluminium série 6000 (avec magnésium et silicium)
- Bouchon de réglage de la pré-charge plage -5 / +25 mm
- Incision laser sur le bouchon pour un réglage plus facile avec remblai d'oxyde dur
- Tuyau en alliage d'aluminium série 6000 (avec magnésium et silicium), très léger avec oxydation anodique de couleur bleu de cobalt

L'installation est très simple : il suffit de dévisser les bouchons d'origine et enlever la relative entretoise originale, insérer le nouveau tuyau- entretoise et le nouveau bouchon avec réglage .

NB: si on utilise des pré-charges supérieures à +5 mm il vaut mieux remplacer l'huile par de l'huile pour fourche SAE20.

AMORTISSEUR ARRIERE RS24

Suspension oléopneumatique BREVETÉE

Cette suspension arrière exceptionnelle, compacte et très légère est née de la collaboration entre les techniciens Malossi et le constructeur Paioli.

Il s'agit d'une vraie suspension **oléopneumatique avec rangement variable et réglage de l'hydraulique en extension, compensée par une chambre d'azote pressurisée, équipé d'un système spécial de réglage de la pré-charge du ressort breveté**, capable d'assurer un très bon confort de conduite, soit pour un usage sportif que touristique, avec ou sans passer à bord.

Le projet a été étudié longtemps par les techniciens des deux entreprises qui, habitués depuis longtemps à travailler en équipe, ont unis leurs expériences pour créer une suspension innovatrice.

Dans le but de garantir la fiabilité de la nouvelle suspension, plusieurs prototypes ont été produits et après soumis aux plus rigoureux essais de laboratoire qui ont duré pour des semaines sur les bancs d'essai spécifiques avant d'être essayé sur la route et les circuits.

L'éclatisme de cet amortisseur est étonnant grâce aux **3 nouveaux systèmes de réglage qui font ressortir l'emploi sur la route et sur le circuit:**

- 1) Réglage du système hydraulique en extension afin d'absorber toutes les aspérités du sol.
- 2) Pré-charge du ressort pour adapter le véhicule en marche selon le poids des passagers. Cette suspension **utilise un système breveté particulier, unique au monde, qui permet d'effectuer tous les réglages nécessaires en agissant simplement avec une clé hexagonale sur la vis placée dans la tête de l'amortisseur, dans une position facilement accessible.**
- 3) Système de variation du rangement en virage si on fait un usage sportif du véhicule.

La particularité de ce projet consiste exactement dans la possibilité d'effectuer tous les réglages nécessaires rapidement et efficacement sans enlever l'amortisseur du véhicule

Pendant l'étude de ce projet rien n'a été négligé! Par exemple, la limitation du poids a été un des objectifs principaux à atteindre: c'est la raison pour laquelle la plupart des pièces est réalisée en ergal, forgé, extrudé et tiré du plein, grâce aux meilleures technologies existantes.

Le résultat de ce projet tant méticuleux nous a permis de gagner **une réduction de poids de 20% environ, en détail, on est passé de 4.838 grammes de l'original à 4.030 grammes de l'amortisseur RS24.**

Nous pensons que ce soit un résultat important vers la direction de la sportivité que le **Super T-Max Malossi** peut vanter!

RS24 Malossi pour Yamaha T-Max: une excellence "Made in Italy", un brevet duquel être fiers!

4613598 € 830,00

YAMAHA T MAX 500 ie 4T LC 2004->2011
T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016 (J409E)
T MAX (carb.) 500 4T LC 2001->2003

Caractéristiques Techniques

- Suspension oléopneumatique avec chambres d'azote pressurisées;
- Réglage de l'hydraulique en extension
- Réglage de la pré-charge du ressort breveté;
- Réglage du rangement du véhicule;
 - Course 48 mm;
- Housse extérieure en ergal 55 avec oxydation anodique de couleur bleu cobalt
- Fixation fourche réglable forgée en ergal 55 avec oxydation anodique;
- Fixation moteur obtenu par usinage en ergal 55 avec oxydation anodique
- Système de réglage de rangement scooter avec l'amortisseur monté.



SUSPENSION BRACKET 25+

1813205 € 196,10

Jeu support amortisseur pour une configuration racing. Grâce à l'élévation de 25 mm de la partie postérieure du véhicule on confère une plus grande stabilité au véhicule et, de plus, on contraste le problème de la collision avec le sol.

AMORTISSEUR ARRIERE

RS24/10-R

Amortisseur oléopneumatique à assiette variable.

4618356 € 540,00

YAMAHA

T MAX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

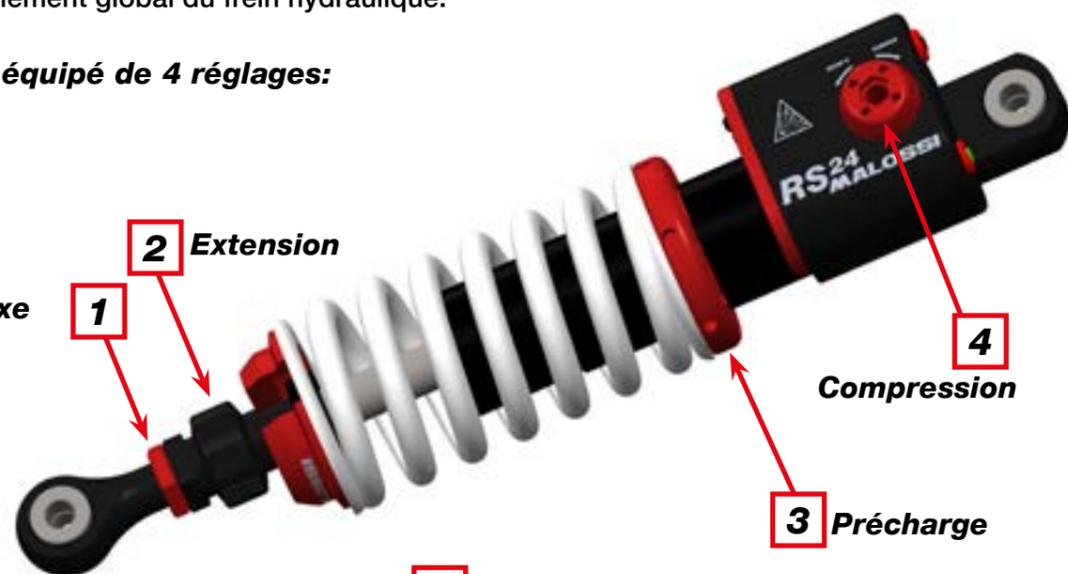
T MAX DX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)

T MAX SX 530 ie 4T LC euro 4 2017-> (J415E)



L'amortisseur arrière **RS24/10-R** pour maxi scooters est composé d'un corps unique traversé par un circuit hydraulique, se distinguant par un nouveau concept de fabrication, et qui permet d'intégrer l'ensemble des réglages tout en conservant les mêmes dimensions que l'amortisseur d'origine, sans réduire le dimensionnement global du frein hydraulique.

L'amortisseur est équipé de 4 réglages:



1 Réglage de l'entraxe.



Tournez pour changer la hauteur du train arrière,
- 2 mm + 8 mm, par rapport à celle d'origine.

2 Réglage en extension pour changer le frein lors de la phase de réouverture de l'amortisseur, après compression.



3 Réglage de la précharge du ressort pour augmenter ou diminuer la charge « initiale » de l'amortisseur, et, par conséquent, déterminer la rigidité initiale supérieure ou inférieure du système, c'est-à-dire l'effort nécessaire pour démarrer la suspension en réglant l'agilité, la maniabilité et la stabilité du véhicule;



ATTENTION

Le réglage de la précharge du ressort doit être effectué en fonction de l'extension, du poids du véhicule et du pilote avec passagers éventuels.



4 Réglage en compression pour contrôler le frein lors de la fermeture de l'amortisseur, et en faire varier le comportement en fonction de l'irrégularité du sol. Il est possible de définir une assiette sportive plus rigide, mais plus stable, ou une assiette de tourisme plus souple et plus confortable.

Le réglage agit à faible vitesse d'amortissement, c'est-à-dire pendant le fonctionnement de l'amortisseur dans les tournants ou dans les nids-de-poule légèrement accentués. En revanche, à haute vitesse, par exemple lorsqu'on fait face à des nids-de-poule prononcés, peut-être même en plein milieu d'une ligne droite, il y a intervention d'un frein composé d'un piston fritté de 20 mm avec un jeu de soupapes spécialement calibré.



L'**RS24/10-R** dispose de deux réservoirs d'azote pour la compensation de la tige.

Ce système permet de modifier complètement les courbes de charge en fonction de la pression de chaque chambre, c'est-à-dire les modalités de manutention pendant les phases de compression et d'extension.

De plus, il garantit une plus grande compacité de l'amortisseur par rapport au système à réservoir externe unique, des frottements moins importants, ainsi qu'une dispersion plus considérable de la chaleur produite par le fonctionnement du système.

- Corps et attaches en ergal anodisé, composants internes en ergal anodisé dur, tige de 16 mm avec traitement en chrome dur en épaisseur.
- Piston diamètre 40 et double effet (compression et extension)
- Diaphragmes en matériau technique à faible frottement et haute durabilité.
- Tampon en néoprène pour Yamaha T Max 530, Kymco AK 550.
- Tampon en polyuréthane pour BMW C 600/650.
- Huile à faible indice de viscosité pour minimiser les variations de comportement des freins hydrauliques en fonction de la température.

L'amortisseur est entièrement fabriqué en Italie par une main-d'oeuvre italienne spécialisée.

BULLES



Une ligne attractive de bulles aérodynamiques, protectrices, parfaitement interchangeables à celles d'origine, fabriquées en PMMA acrylique de première qualité, couleur fumé.

Conçues en CAO et dimensionnées pour favoriser la visibilité du pilote pendant les compétitions, elles confèrent au scooter un agrément sportif de premier plan.

4515361 (L.465 x H.505 x Sp.3 mm) € 68,90

YAMAHA

T MAX 500 4t LC (carb.) 2001->2003

T MAX 500 ie 4T LC 2004>2007



4514760 (L.460 x H.688 x Sp.3 mm) € 63,00

YAMAHA

T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011

SPORT



4517810 (L.460 x H.574 x Sp.3 mm) € 70,00

YAMAHA

T MAX 500 ie 4T LC 2008->2011



Attention: sur la bulle il n'y a pas les fentes pour la fixation des rétroviseurs d'origine. Nous conseillons d'utiliser des rétroviseurs avec la fixation au guidon.



4515359 (L.445 x H.430 x Sp.3 mm) € 65,00

YAMAHA

T MAX 530 ie 4T LC 2012-> (J409E)

SPORT



4516328 (L.460 x H.280 x Sp.3 mm) € 70,00

YAMAHA

T MAX 530 ie 4T LC 2012-> (J409E)

MHR



4517841B (L.450 x H.280 x Sp.3 mm) € 70,00

YAMAHA

T MAX 530 ie 4T LC 2017->

MHR



HUILE MOTEUR POUR SCOOTER 4T

4T OIL RACING FULL SYNT

Caractéristiques : API SG, SH, SJ - JASO MB

[6] Flacons de 1 L

Lubrifiant 100% synthétique pour moteur de motos et scooters 4 temps de compétition.

Offre une excellente constance de prestation couplée à une très haute protection anti-corrosion et anti-usure.

- Une prestation supérieure du film lubrifiant assure une protection totale durant toute la période d'utilisation de l'huile.
- Compatible avec les pots catalytiques avec prolongement de la durée de vie du catalyseur.
- Basse volatilité, réduction de la consommation et rejet des émissions contenu.
- Gradation viscosimétrique qui permet un fonctionnement optimal et un démarrage facilité à chaque saison.
- Excellente prestation anti-usure et anti-rouille sur tout les composants lubrifiés, réduction du frottement et prestation du moteur gardée dans le temps.



7613473 € 80,01
(SAE 5W-40)



7614123 € 65,51
(SAE 10W-50)

7615800 € 76,74

4T OIL RACING FULL SYNT (SAE 5W-40)

Caractéristiques : API SG, SH, SJ - JASO MA, MA2

[6] Flacons de 1 L

Lubrifiant 100% ester synthétique top-racing, pour moteurs 4 temps à hautes performances surtout de moto pour compétition.

La réduite friction interne, grâce à la basse viscosité, permet au moteur de délivrer une puissance plus grande.

La durée d'exercice et la protection des pièces lubrifiées sont garantis par la grande stabilité du film lubrifiant à toutes les températures.

La forte puissance détergente garantit un parfait nettoyage au moteur et continuité de performances.

Compatible avec pots catalytiques.

Basse volatilité et réduction des consommations et d'émissions.

Ce produit peut être utilisé même sur embrayages à bain d'huile.

RED CHILLI OIL FILTER

0313639 € 7,88

YAMAHA

T MAX 500 ie 4T LC 2004->2011

T MAX 530 ie 4T LC 2012->2016



Caratéristiques techniques

- Qualité du matériaux filtrant inaltérable dans le temps et insensible aux différences de températures à partir de -20°C jusqu'à la température de marche la plus élevée
- Capacité de maintenir de particules métalliques infiniment petites et une grande quantité de dépôt grâce à sa grande capacité d'accumulation et à sa spéciale micro porosité de l'élément filtrant en lui-même



RACING FILTER OIL FULL SYNT



7617078 [12] Flacons de 0,25 L

€ 62,01

LUBRIFIANT SYNTHETIQUE POUR TRAITEMENT DE FILTRE A AIR

Traitement de surface hautement technologique développé pour augmenter l'efficacité des filtres à air. Biodégradable à plus de 90%. Il contient des additifs à polarité élevée qui confèrent une adhésivité, empêchant ainsi le passage du sable, de la poussière et de l'eau sans altérer le passage de l'air. Développé pour fournir une protection au moteur, également dans les conditions de fonctionnement les plus difficiles. Il réduit le risque de ruptures et contribue à prolonger la durée de vie du moteur. Il est exempt de solvants chlorés et n'endommage pas les matériaux composants le filtre.

APPLICATION:

Utiliser un produit dégraissant /détergent normal pouvant être éliminé avec de l'eau pour le nettoyage normal du filtre. Rincer à l'eau et laisser sécher.

Plonger dans le lubrifiant synthétique pour le traitement des filtres à air ; retirer l'excès de produit et laisser sécher pour permettre la formation d'un voile lubrifiant avant de réinstaller le filtre et de démarrer le moteur.



LIQUIDE FREINS

7613465 € 51,08

SPORT BRAKE FLUID (DOT 4)

[12] Flacons de 0,25 L

LIQUIDE FREINS.

Liquide pour freins complètement synthétique, pour scooters et motos, avec additifs conçus pour protéger tous les pièces du système de freinage ainsi que les pièces en caoutchouc. Ce liquide garantit extraordinaires performances de freinage soit à basse qu'à haute vitesse.



7613467 € 67,00

RACING BRAKE FLUID FULL SYNT (DOT4+)

[12] Flacons de 0,25 L

LIQUIDE FREINS.

Liquide pour freins complètement synthétique, pour scooters et motos, avec additifs conçus pour protéger tous les pièces du système de freinage ainsi que les pièces en caoutchouc. Ce liquide garantit extraordinaires performances de freinage soit à basse qu'à haute vitesse.



MHR GREASE



7615375S € 46,80

MALOSI 7.1 GREASE MRG MHR

[6] Tubes de 40 gr

Conseillée pour les utilisations les plus extrêmes ou quand les températures d'exercice dépassent 160°.

Description

MALOSI 7.1 MHR GREASE est indiqué pour la lubrification de variateurs et correcteurs de couple pour scooter, qui travaillent dans de sévères conditions de charge et de température; en particulier il garanti dans l'accouplement moyeu-buselure une parfaite et continue lubrification permettant de ce fait des temps d'entretien plus espacé.

Le MALOSI 7.1 MHR GREASE est une graisse de très haute qualité dont la formule utilise une combinaison d'huile à base minérale et synthétique dont la densité a été augmentée avec du savon de lithium complexe et un paquet équilibré d'agents antioxydants, anti rouille, anti usure et E.P.

La composition chimique lui confère une propriété de résistance à l'oxydation élevée ainsi qu'à haute sollicitation thermique même en conditions d'utilisations extrêmement difficile.

Spécifications

Recommandé pour remplir les spécifications suivantes :

- ISO 6743-9 L-XCCEB 2/1
- DIN 51502 KP 2/1 P-30

Avantages

- Excellente hydrofugation et stabilité à l'action de l'eau.
- Point de goutte très haut.
- Capacité exceptionnelle d'être pompé.
- Intervalles de re-lubrification plus longues, c'est à dire une plus grande économie en frais de gestion.
- Caractéristiques très efficaces de protection anticorrosion des organes lubrifiés.



Caractéristiques techniques			
Propriétés	U. M.	Valeur	Méthode
Consistance NLGI		2	DIN 51818
Aspect		Pommade	Visuel
Couleur		Brun clair	Visuel
Pénétration travaillée	mm/10	280 / 310	DIN ISO 2137
Point de goutte	°C	> 250	IP 396 / 93
Corrosion acier EMCOR Test, 3% NaCl	Degré	0 - 0	DIN 51802
Corrosion sur cuivre, 24 heures à 140°C	Degré	2 - 2	DIN 51811
Séparation huile, 7 jours à 40°C	%	< 2	DIN 51817
Résistance au lavage de l'eau	Niveau	1 - 3	DIN 51807 - 1
Champs températures d'exercice	°C	1 - 90	DIN 51825
Résistance à l'oxydation	bar	-0,188	DIN 51808
Huile base, type		< 0,5	
Viscosité huile base, mm²/s		Huile minérale / PAO	
	40°C	2800	DIN 51562 - 1
	100°C	22	

PHONE WALLET

4218251

€ 4,50

Étui / Porte carte bancaire pour portable avec adhésif pour protection carte bancaire
Matériau: silicone souple
Mesures: 56 x 86 mm



MALOSI RAPID SENSE SYSTEM METERS

Malossi est fière de vous présenter une nouvelle série d'instruments pour mesurer les paramètres du moteur. Le design compact et la présence de batteries internes permettent d'utiliser ces instruments sur plusieurs véhicules. Si vous préférez, en branchant directement l'alimentateur au véhicule, vous pouvez utiliser l'instrument uniquement sur le véhicule en question.

RAPID SENSE SYSTEM DUAL TEMP METER

5817491B € 80,00

Pour tous les véhicules avec refroidissement à eau



Cet instrument permet de surveiller la température du liquide de refroidissement grâce à deux capteurs placés à deux endroits différents du circuit de refroidissement et de mesurer la température du liquide de refroidissement aussi bien en entrée qu'en sortie pour évaluer le fonctionnement correct du système. Il est possible de monter deux capteurs de manière à ce que le premier contrôle la température du liquide de refroidissement et l'autre celle de l'environnement extérieur.

Intervalle écran:

-25 ° c ~ 250 ° c (-13 ° f ~ 482 ° f)

Unité de visualisation:

0.1 ° C (° f)

Signal de température

L'écran clignotera quand la température est supérieure ou égale à la valeur programmée.

Type de batterie:

cr2032

Durée de vie de la batterie:

230 heures

Gamme de température effective d'utilisation:

-10 ° c ~ 60 ° c

Dimensions de l'instrument:

69 x 32 x 16

Poids de l'instrument:

48 g

RAPID SENSE SYSTEM A / F RADIO METER

5817539B € 130,00

Pour tous les véhicules 4T.



Pour les moteurs à combustion interne le rapport air/carburant est fondamental pour que tout le carburant puisse être utilisé efficacement. C'est en effet la quantité d'oxygène présente dans le cylindre qui détermine la quantité de combustible qui sera brûlée alors que celle en excès sera éliminée à travers la soupape d'échappement. En installant le capteur d'oxygène fourni (Lambda) dans le parcours d'échappement, A/F RATIO METER affichera instantanément le rapport air/carburant (idéalement 14,7 pour l'essence) et indiquera si le mélange de combustible est trop riche (R) ou trop maigre (L).

Intervalle écran:	12.2 ~ 17.2
Unité de visualisation:	0.1
Tension effective:	dc 12v
Type de batterie:	cr 2032
Durée de vie de la batterie:	450 heures
Gamme de température effective:	-10 ° c ~ +60 ° c
Dimensions de l'instrument:	69 x 32 x 16
Poids de l'instrument:	48 g

RAPID SENSE SYSTEM RPM TEMP HOUR METER

5817540B € 80,00

Pour tous les véhicules.



Il s'agit d'un seul instrument compact qui permet de contrôler trois paramètres fondamentaux:

Les tours/minute du moteur

La température du liquide de refroidissement

Les heures d'utilisation effective du moteur

Avec la fonction tours/minute, il est possible d'enregistrer aussi bien les tours/minute maximum que les tours/minute instantanés du moteur. La fonction TEMP affiche la température du liquide de refroidissement. La fonction HOUR est un compteur horaire qui mémorise les heures effectives de fonctionnement du moteur pour déterminer précisément le meilleur moment pour effectuer les entretiens nécessaires

Champ de visualisation:	0 ~ 15 000 tours/minute
Unité de visualisation:	10 tours/minute
Gamme de visualisation:	-25 ° c ~ 250 ° c (-13 ° f ~ 482 ° f)
Écran:	0.1 ° C (° f)

Signal de température

L'écran clignotera quand la température est supérieure ou égale à la valeur programmée.

Instrument total des heures	
Gamme de visualisation:	0 ~ 99 999 heures
Unité de visualisation:	1 heure

Instrument heure a / b	
Intervalle de visualisation:	0.0 ~ 999.9 heures
Unité de visualisation:	0,1 heure

Tension effective:	dc 12v
Durée de vie de la batterie:	350 heures
Gamme de température effective d'utilisation:	-10 ° c ~ +60 ° c

Dimensions de l'instrument:	69 x 32 x 16
Poids de l'instrument:	48g



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



9918334.19

