

Line **EUC%**


MALOSSSI

malossi.com

Cylinder kits
Zylinderkits

Art. 31 3765

Piaggio Vespa Px 80cc

Art. 31 4049

Piaggio Vespa Cosa 200cc

Piaggio Vespa Px 200cc

Art. 31 4093

Piaggio Vespa Cosa 125-150cc

Piaggio Vespa Px 125-150cc

Art. 31 5102

Piaggio Vesta T5 125cc



ENGLISH	Article	31 3765 Ø61	31 4093 Ø61	31 4049 Ø68,5	31 5102 Ø65
	Displacement	139	167	210	170
	Stroke	47,5	57	57	52
	Compression ratio	1:11	1:11	1:10,5	1:11
	Piston rings	No. 2 semi-trapezoidal section	No. 2 semi-trapezoidal section	No. 2 semi-trapezoidal section	No. 2 semi-trapezoidal section
	No. of transfers	7	7	7	5
	Head	hemisferical	hemisferical	hemisferical	hemisferical
	Piston	aluminium alloy 21%	aluminium alloy 21%	aluminium alloy 21%	aluminium alloy 21%
	Ignition	18° before the PMS	18° before the PMS	18° before the PMS	13-14° before the PMS

DEUTSCH	Artikel	31 3765 Ø61	31 4093 Ø61	31 4049 Ø68,5	31 5102 Ø65
	Hubraum	139	167	210	170
	Hub	47,5	57	57	52
	Verdichtungsverhältnis	1:11	1:11	1:10,5	1:11
	Kolbenringe	2 Stck Halbtrapezringe	2 Stck Halbtrapezringe	2 Stck Halbtrapezringe	2 Stck Halbtrapezringe
	Kanäle	7	7	7	5
	Zylinderkopf	hemisphärisch	hemisphärisch	hemisphärisch	hemisphärisch
	Kolben	Alluminium 21%	Alluminium 21%	Alluminium 21%	Alluminium 21%
	Zündung	18° vor dem oberen Totpunkt	18° vor dem oberen Totpunkt	18° vor dem oberen Totpunkt	13-14° vor dem oberen Totpunkt

TECHNICAL FEATURES

Art. 31 4049 –31 5102

ALUMINIUM CYLINDER -- Technology

- 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.
- Heat exchange surfaces recalculated.
- Exhaust and transfer ports designed and tested for maximum thermodynamic performance.
- Shape and surface texture dimensional checks.
- Cylinder and piston selected for a fit of 0.010-0.005 mm.
- Checking of all the seals carried out.

TECHNISCHE DATEN

Art . 31 4049 - 31 5102

ZYLINDER aus ALUMINIUM -- Technologie

- Hergestellt durch Schwerkraftfusion in speziellen Stahlformen.
- Material: Primäre Aluminiumlegierung mit hohem Siliziumanteil, vergütet und stabilisiert.
- Bearbeitung auf rechnergesteuerten Präzisionsmaschinen.
- Büchse mit Einsatz aus Siliziumkarbit in einer Matrize aus galvanisiertem und kreuzgeschliffenem Nickel mit Diamantschliff mit engen Toleranzen.
- Neu berechneten Wärmeaustauschflächen.
- Abgas- und Abfülleitungen für eine maximale thermodynamische Leistung entworfen und getestet.
- Dimensionskontrolle der Form und Rauheit.
- Kolben-Zylinderanpassung in Abschnitten von 0,010-0,005 mm.
- Hydraulische Dichtigkeitstest bei 100%.

Art . 31 3765 - 31 4093**CAST IRON CYLINDER -- Technology**

- 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 heat exchange surfaces.
- Exhaust and transfer ports designed and tested for maximum thermodynamic performance.
- Shape and surface texture dimensional checks.
- Cylinder and piston selected for a 100% fit of 0.010-0.005 mm.
- Checking of all the seals carried out.
- C.V.F. patented timing system; reduced fuel consumption during the pumping phase, lower working temperature and stronger reciprocating parts; improved control system for the scavenging of the combustion chamber.

Art . 31 3765 - 31 4093**ZYLINDER aus GUSSEISEN -- Technologie**

- Material: Spezielle selbstschmierende Gusseisenlegierung, verschleißfest und hoher Veredelungsgrad Hergestellt durch Schwerkraftfusion im Shell Moulding Formprozess.
- Bearbeitung auf rechnergesteuerten Präzisionsmaschinen.
- Neu berechnete Wärmeaustauschflächen.
- Abgas- und Abföhrleitungen für eine maximale thermodynamische Leistung entworfen und getestet.
- Dimensionskontrolle der Form und Rauheit.
- 100% Kolben-Zylinderanpassung in Abschnitten von 0,010-0,005 mm.
- Hydraulische Dichtigkeitstest bei 100%.
- C.V.F. patentiertes Steuerzeitemsystem; reduziert Treibstoffverbrauch in der Ansaugphase, niedrigere Arbeitstemperatur und stärkere bewegliche Teile; verbessertes Kontrollsystem für die Reinigung des Brennraums.

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.

HEAD

- Material: special die-cast aluminium alloy.
- Geometry of heat exchange surfaces recalculated and increased.
- Machining: numerically controlled high precision machines with diamond tools.

PISTON RINGS

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

KOLBEN

- Material: Speziallegierung aus Aluminium mit hohem Siliziumanteil, mit geringer Wärmeausdehnung.
- Bearbeitung: Auf rechnergesteuerten Präzisionsmaschinen.
- Erleichtert und verstärkt.
- Wärmeaustauschflächen vergrößert.

KOPF

- Material: Speziallegierung aus Aluminiumdruckguss.
- Vergrößerte und gestauchte Geometrie der Wärmeaustauschflächen (luftgekühlte Modelle).
- Bearbeitung auf rechnergesteuerten Präzisionsmaschinen mit Diamantwerkzeugen.

KOLBENRINGE

- Kolbenringe in sehr starkem Grauguss mit Beschichtung, verschleissfest, Hartchrombeschichtet.

ASSEMBLY INSTRUCTION

For a correct assembly of this kit, we suggest you to entrust yourself to a specialized and equipped workshop able to follow scrupulously the following instruction.

Disassembly

Remove the old cylinder kit and carefully clean the housing where the cylinder rests.

ATTENTION: Art. 31 4093 - 31 3765

Hone down a little the sharp edge formed by the combustion chamber and the top of the cylinder in order to lessen the incidence edge among piston and segment.

Wash with petrol and blow with compressed air all the parts of the kit and checking carefully that all the cylinder ports have not any foreign bodies. Then, lubricate the cylinder jacket, the crankshaft, and the roller bearing with engine oil (if the roller bearing is worn or damaged, replace it).

Piston

Place the piston with the emptying holes turned toward the additional transfer ports, insert the pin by hand and make it go on, without forcing it, using a suitable tool. Then fit the gudgeon pin circlip properly. Please ensure they are perfectly fitted in their seats.

MONTAGEANLEITUNG

Für die einwandfreie Montage des Umrüstsatzes empfehlen wir, eine gut ausgerüstete Fachwerkstatt bei genauer Befolgung folgender Anweisungen heranzuziehen.

Demontage

Alten Zylinder-KPL abnehmen und die Auflagefläche am Gehäuse gründlich reinigen.

ACHTUNG: Art. 31 4093 – 31 3765

Mit einem Schaber die Bohrungskanten des neuen Zylinders abfasen, um den Anstellwinkel zwischen Kolben und Segment zu schwächen.

Mit Benzin auswaschen und sämtliche Umrüstteile mit Druckluft ausblasen, bis alle Kanäle des neuen Zylinders restlos frei von möglichen Fremdkörpern sind. Abschließend Zylinderlaufbuchse, Pleuelstangen und Nadellager mit Motoröl abschmieren (nachdem diese gründlich kontrolliert und ggf. ausgewechselt wurden).

Kolben

Kolben mit den Entleerungsbohrungen, gerichtet auf die zusätzlichen Öffnungen, einbringen. Kolbenbolzen von Hand anlegen und ohne Gewalt einschieben (entsprechendes Werkzeug verwenden). Kolbenbolzensicherungen einsetzen und kontrollieren, ob sie ordnungsgemäß sitzen.

Inserting the cylinder and aligning the piston

Fit the base gasket and feed the piston without rings into the cylinder. Push it down to the crankcase making sure that it goes right in without any friction, leaving a minimum of play in its crankcase housing. If there is any friction look for the causes of resistance and remedy them.

Then secure the cylinder to the crankcase using the relative nuts, inserting spacers in place of the head. Turn the engine over by hand a few times to see whether the piston is well aligned in the cylinder, checking with a feeler gauge on the gudgeon pin axis whether there is a difference in the gap between the cylinder liner and the piston on the two opposite sides.

If the top part of the piston always tends to rest on one side of the cylinder, remove the latter and insert a pin in the hole and lever it slightly to straighten the rod. When you think that you have succeeded in removing the problem, refit and then repeat the aforementioned operations several times until the cylinder liner and the piston are perfectly aligned.

Piston rings

Remove the cylinder and fit the two semi-trapezoidal piston rings, following the instructions given in the following assembly diagram (Fig. 1).

Einsetzen des Zylinders und Anpassung des Kolbens

Zylinderfußdichtung einbauen und Kolben (ohne Kolbenringe) am Zylinder in Eingriff bringen. Sich vergewissern, daß dieser ohne Widerstand bei minimalem Spiel in die entsprechende Gehäuseöffnung eindringt. Andernfalls sind bei einem eventuellen Widerstand die Ursachen ausfindig zu machen und zu beseitigen.

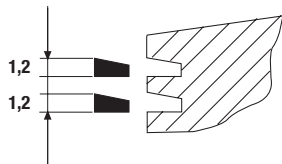
Anschließend Zylinder am Gehäuse festmachen und, anstelle des Kopfes, Distanzstücke einlegen. Mit einer Lehre feststellen, ob Kolben in der Laufbuchse ordnungsgemäß ausgerichtet ist.

Sollte der Kolbenoberteil dazu neigen, gegen eine Zylinderseite aufzuliegen, so ist er herauszunehmen. Pleuel durch Aufdrücken geraderichten sowie durch Einbringen des Stiftes in die Zapfenbohrung (Operationen wiederholen, bis die Anpassung von Laufbuchse und Kolben einwandfrei sind).

Kolbenringe

Entfernen Sie den Zylinder und montieren Sie die beiden Halbrapezeiringe, wie in dem folgenden Montagediagramm (Fig. 1) angegeben.

Fig. 1



Cylinder

Position the rings in the relevant seats; join the ends at the ring peg on the piston and fit the piston, sliding it as far as the base without forcing it.

Malossi head- Art 31 4093 – 31 3765

Fit the head, with the relevant gasket, tightening down the nuts in crosswise order to 1.4 Kgm.

Original head - Art 31 4049 – 31 5102

On the original head, round off the corner formed by the combustion chamber and the head base to 45 degrees for 1.5 mm. To avoid that the piston hits on. To obtain better performances, before doing the abovementioned operation, we suggest you lower 1 mm the gasket face. Then, reassemble the head with the relevant gasket, tightening down the nuts in crosswise order to 1.8 Kgm

**In order to obtain greater performance, we suggest carrying out the following operations:
CRANKSHAFT**

The crankshaft can be modified for a maximum performance as shown in the following illustration.

Zylinder

Positionieren Sie die Kolbenringe in den entsprechenden Nuten; die Enden der Kolbenringe an den Körnern auf dem Kolben zusammenstecken und den Kolben ohne Gewalt in den Zylinder bis zum Gehäuse setzen.

Malossi Kopf - Art 31 4093 – 31 3765

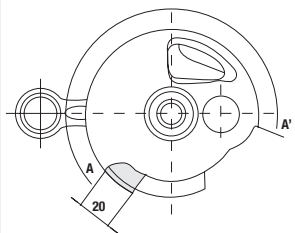
Den Kopf mit dazugehöriger Dichtung einbauen und Muttern mit 1,4 kgm kreuzweise festziehen.

Original Kopf - Art 31 4049 – 31 5102

Am original Zylinderkopf ist der Brennraum rundum auf 1,5 mm um 45° anzugleichen, um ein Anschlagen des Kolbens zu vermeiden. Zur Erreichung einer besseren Leistung empfehlen wir, bevor die oben erwähnte Massnahme ausgeführt wird, die Dichtfläche um 1 mm abzusenken. Dann den Zylinderkopf mit der entsprechenden Dichtung wieder montieren. Die Zylinderkopfmutter mit 1,8 Kgm kreuzweise anziehen.

**Zur Erreichung einer besseren Leistung empfehlen wir die Durchführung der folgenden Arbeiten:
KURBELWELLE**

Die Kurbelwelle kann zur Leistungsmaximierung wie in der folgenden Illustration modifiziert werden.

Fig. 2

How to modify the original crankshaft:

remove the shaded section from the crank web on the clutch side, being very careful not to damage the outer face between points A and A' (Fig. 2).

CRANKCASE

Widen the intake duct by removing the shaded areas shown in the illustrations below. The dimensions must be exactly like the ones shown.

When completed, surface H must have no scratches on it, as even the slightest blowby between flywheel and the crankcase would be harmful to the engine.

Finally, match the transfer ports on the crankcase with those on the cylinder, using the base gasket as a template (Fig. 3).

Modifikation der original Kurbelwelle:

Entfernen Sie die schraffierte Sektion von der Kurbelwange auf der Kupplungsseite. Beachten Sie dabei, dass die äussere Oberfläche zwischen den Punkten A und A' (Fig. 2) nicht beschädigt wird.

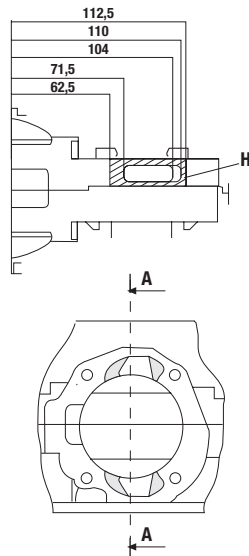
KURBELGEHÄUSE

Erweitern Sie den Einlasstrakt durch entfernen der schraffierten Sektion wie in der Illustration unten angezeigt. Die Massangaben sind genau einzuhalten.

Nach Komplettierung darf die Oberfläche H keine Kratzer aufweisen, weil auch der kleinste Fehler zwischen Polrad und Gehäuse schädlich für den Motor sein können.

Letztlich sind die Überströmkanäle im Gehäuse denen am Zylinder anzugleichen, indem Sie die Zylinderfussdichtung als Schablone benutzen (Fig. 3).

Fig. 3



Original fuel system

If keeping the original fuel system observe absolutely the settings indicated in the following schedule:

CARBURETTORS SETTING

Article	Max jet	Min jet	Nozzle Needle	Gas valve	Setting kit
31 3765	ORIGINAL	ORIGINAL	ORIGINAL	ORIGINAL	-
31 4049	55-160	130	BE3	ORIGINAL	-
31 4093	52-140	115	ORIGINAL	ORIGINAL	68 4013
31 5102	ORIGINAL	120	ORIGINAL	ORIGINAL	-

Using an advanced crankshaft, increase the main jet of 5-7 points.

CLUTCH AND PRIMARY GEARS

Check if the disks are in perfect condition and, if they are damaged, replace them with a new disks set. In order to exploit all the power it is necessary to use lengthened primary gears (24-58 teeth).

Original Einlasssystem

Falls das original Einlasssystem beibehalten wird, ist auf die Abstimmungshinweise in der folgenden Tabelle genau zu achten:

VERGASEREINSTELLUNG

Artikel	Leerlaufdüse	Hauptdüse	Nadeldüse	Gasschieber	Einstell kit
31 3765	ORIGINAL	ORIGINAL	ORIGINAL	ORIGINAL	-
31 4049	55-160	130	BE3	ORIGINAL	-
31 4093	52-140	115	ORIGINAL	ORIGINAL	68 4013
31 5102	ORIGINAL	120	ORIGINAL	ORIGINAL	-

Bei Verwendung einer Kurbelwelle mit früherem Einlass ist eine um 5 – 7 Punkte grössere Hauptdüse zu verwenden.

KUPPLUNG UND PRIMÄRANTRIEB

Kontrollieren, ob sich die Scheiben in einwandfreiem Zustand befinden. Andernfalls sind diese durch einen Satz neuer Scheiben auszuwechseln. Um die Kraftleistung optimal auszunutzen, sollte unbedingt ein verlängerter Primärantrieb eingebaut werden (24-58 Zähne).

**GEARS
GETRIEBE****CLUTCH KIT
KUPPLUNG KIT****SPRINGS KIT
FEDERNKIT****VESPA PX**

80cc	67 3730	Ratio 23/64, Übersetzung 23/64	52 7188	29 4029
125cc - 150cc	67 3730	Ratio 23/64, Übersetzung 23/64	52 7188	29 4029
200cc	67 3888	Ratio 23/64, Übersetzung 23/64	52 7186	29 4586
	67 5235	Ratio 24/63, Übersetzung 24/63		

VESPA COSA

125cc - 150cc	67 5235	Ratio 24/63, Übersetzung 24/63	-	29 4029
200cc	67 3888	Ratio 23/64, Übersetzung 23/64	-	29 4586
	67 5235	Ratio 24/63, Übersetzung 24/63		

VESPA T5

125cc	67 3888	Ratio 23/64, Übersetzung 23/64	52 7186	29 4586
-------	---------	--------------------------------	---------	---------

SPARK PLUG

Denso W 24 FS-U: per standard use. Denso W 27 FS-U for extreme use or sparkplug which have equal heat degree.

FUEL

Use 95 octane lead-free or V-power petrol or similar fuels.

LUBRICANT

We recommend using MALOSSI 7.3 synthetic oil and MALOSSI 7.1 100% synthetic oil for heavy-duty running.

RUNNING IN

After fitting the kit it is advisable not to press more than halfway on the accelerator and not to exceed 6,000 rpm for the first 40-60 minutes of running.

After this time the running in stage may be considered complete.

If these instructions are followed the engine can begin to give excellent performance.

ZÜNDKERZE

Denso W 24 FS-U: bei Normaleinsatz. Bei Extremeinsatz: Denso W 27 FS-U, oder Zündkerzen mit gleichwertigem Wärmegrad.

KRAFTSTOFF

Bleifreies Benzin 95 Oktan oder V-Power oder gleichwertigen Kraftstoff verwenden.

SCHMIERÖL

Es wird empfohlen die Ölsorte MALOSSI 7,3 oder bei hartem Einsatz 100% Synthetik MALOSSI 7.1 zu verwenden.

EINFAHREN

Nach Montage des Sets die ersten 40-60 Minuten nur mit maximal Halbgas fahren und 6000 U/min nicht überschreiten.

Nach dieser Zeit wird das Fahrzeug als eingefahren betrachtet.

Werden diese Angaben befolgt, steht der Motor für optimale Leistungen bereit.

MAINTENANCE

Every 3,000 km decarbonize the head, the piston crown, the exhaust and the silencer. Check that the Piston Rings are not carbonised and check also for wear at the meeting point. The gap must never exceed 7-8 tenths of a millimetre. If it does, replace the Piston rings with specific original MALOSI Piston rings.

GENERAL CARE

Every time the cylinder kit is disassembled, replace the head and cylinder bottom gaskets with a new series in order to guarantee a perfect seal. Never demand maximum performance from the engine until it has reached its optimum working temperature.

WARTUNG

Alle 3000 km die Verbrennungsreste vom Kopf, der Kolbenfläche und der Auspuffanlage entfernen. Prüfen, dass die Kolbenringe nicht blockiert sind und den Verschleiß am Verbindungspunkt kontrollieren. Der Abstand darf 7-8 Zehntel Millimeter nicht überschreiten, andernfalls die Ringe mit entsprechenden MALOSI Originalteilen austauschen.

ALLGEMEINE HINWEISE

Bei jedem Ausbau der KPL die Dichtungen an Zylinderkopf und –fuß ersetzen, um perfekte Dichtigkeit zu garantieren. Die volle Motorleistung erst nach Erreichen der optimalen Betriebstemperatur fordern.

We hope you found the above instructions sufficiently clear. However, if any points are not particularly clear, please contact us completing the special form inserted in the "contact" section on our Internet site (www.malossi.com).

We thank you in advance for any comments and suggestions you may wish to send us.

So goodbye from us all at Malossi, and please accept our compliments. Have Fun. GOOD LUCK and ... see you next time.

The descriptions in this publication are not binding. Malossi reserves the right to make modifications, if it considers them necessary, and does not accept any responsibility for any typographic or printing errors. This publication replaces all previous publications referring to the updating matters contained therein.

WARRANTY

Dear Sir/Madam, Thank you for choosing our products.

Customer approval is the greatest form of encouragement a company can have for creativity and efficiency.

Each Malossi product sold is conceived, designed and developed at the factories of the parent company with the precise aim of satisfying the needs of the most demanding motorcyclists who wish to race tune their vehicle.

High-tech production, stringent testing and quality control certified to ISO 9001 all ensure a very low defective product rate.

Should our product present defects in spite of having:

Wir hoffen, Ihnen mit den hier beschriebenen Anleitungen ausreichend Auskunft gegeben zu haben. Sollten Sie noch Fragen haben, so ersuchen wir Sie das spezielle Formular auf der "Kontakt" Seite auf unserer Internetseite auszufüllen (www.malossi.com).

Wir danken Ihnen bereits im voraus für die an uns gerichteten Tipps und Anmerkungen.

Malossi verabschiedet sich nun, wünscht Ihnen viel Spaß und Hals- und Beinbruch ... bis zum nächsten Mal.

Die Beschreibungen in dieser Anleitung sind nicht bindend. Malossi behält sich das Recht vor, notwendige Änderungen durchzuführen und kann nicht für etwaige inhaltliche oder Druckfehler verantwortlich gemacht werden. Diese Anleitung ersetzt alle vorhergegangenen bezogen auf die erfolgten Änderungen darin.

GARANTIE

Sehr geehrter Kunde, vielen Dank für Ihre Wahl unseres Produkts. Die Zustimmung unserer Kunden ist die wichtigste Anregung für die Kreativität unserer Entwerfer, sowie des gesamten Unternehmens. Jedes von Malossi verkaufte Produkt wird in unserem Unternehmen mit der Absicht entworfen und konzipiert, den Erwartungen der anspruchsvollsten Motorradfahrer zu entsprechen, die eine technische Individualisierung ihres Fahrzeugs wünschen. Das hohe technologische Produktionsniveau, die strengen Abnahmen und die zertifizierte Qualitätskontrolle ISO 9001 garantieren einen extrem niedrigen Fehlergrad.

Falls unser Produkt Funktionsstörungen aufweisen sollte, trotz:

- Einer Montage unter genauer Befolgung der Montageanleitung;

-
- been assembled exactly as per the assembly instructions given;
 - undergone a correct running in procedure with the vehicle in good condition;
 - been fitted with either original or Malossi parts;

you can look up our Internet site at www.malossi.com, where you will find all the correct technical information by examining the relative tables for your vehicle. If this is not enough you can, along with your mechanic, explain the problem in greater detail by completing the special form inserted in the "contact" section of our Internet site.

If after one or two consultations it proves necessary to send the faulty product in question to our headquarters for technical assessment, the procedure is as follows.

The authorized sales Malossi outlet where the vehicle was purchased will have it shipped back to us, along with all the necessary details, including the receipt, so that Quality Control can assess the existence of any defect and trace the vehicle's production lot.

If warranty approval is granted, only the faulty part (which will be retained by us) will be replaced.

However, should the warranty not be approved, the product will be sent back to our sales outlet, carriage forward, the same shipment method used by Malossi srl when it approves a warranty.

- Goods not purchased from our sales outlets cannot be returned to us.
- Warranty approval will not be granted for any products which have been tampered with.
- The warranty becomes void if parts manufactured by us which we deem defective due to production errors or other circumstances are replaced, and does cover any damage to the vehicle or to property or persons.
- We decline all responsibility for improper use of our products.

-
- Korrekten Einfahrens mit einem Fahrzeug in gutem Zustand;
 - Vermeidung der Kombination mit Produkten, die weder vom Hersteller, noch von Malossi stammen;

können Sie auf unserer Internetseite www.malossi.com genaue technische Informationen mit Hinweisen für Ihr Fahrzeug finden. Sollten diese Informationen nicht ausreichen, können Sie gemeinsam mit Ihrem Mechaniker das Problem detailliert beschreiben und das spezielle Formular auf der "Kontakt" Seite auf unserer Internetseite ausfüllen.

Sollte sich nach einer oder mehrerer Kontaktaufnahmen herausstellen, dass das betroffene Produkt zwecks technischer Prüfung an unser Unternehmen geschickt werden muss, ist folgendes Prozedere durchzuführen.

Der autorisierte Malossi-Händler, bei dem Sie das Produkt gekauft haben, kümmert sich um die Spedition, nachdem Sie ihm die erforderlichen Daten und den Kassenbon übergeben haben.

Auf diese Weise wird es unserer Qualitätskontrolle ermöglicht, den Fehler zu bewerten und die Produktionsserie des Produkts zu identifizieren.

Wird die Garantie anerkannt, wird nur das von uns einbehaltene defekte Teil ersetzt.

Bei Ablehnung der Garantie wird das Teil per Nachnahme an unseren Verkaufspunkt zurückgesendet, also mit dem gleichen Speditionsverfahren, nach dem Malossi srl auch bei anerkannter Garantie verfährt.

- Waren die nicht von unseren Verkaufsstellen stammen, werden nicht angenommen.
- Bei manipulierten Produkten verfällt die Garantie.
- Die Garantie umfasst nur den Ersatz der Teile aus unserer Produktion, die durch uns aufgrund von Produktionsfehlern oder anderen Gründen als defekt anerkannt werden.

Eventuelle Schäden an Fahrzeug, Gegenständen oder Personen sind von der Garantie ausgeschlossen.

The end use of all our products is for sports purposes, having been designed for many International Trophies, for private use and for hire. Like all products for competition purposes Malossi products must be considered differently to those destined for road use and cannot comply with the laws and highway codes of the different nations in which they are sold.

Malossi products belonging to the MHR competition line, are highly select products, constructed using prestigious materials, and are destined for the toughest competitions. As such they are exempt from any form of warranty, except in the rare instance of a component which has escaped testing and has a real manufacturing defect from source; the warranty does not cover their failure through fatigue or seizure.

These products are reserved solely for races in locations reserved for those purposes and in accordance with the regulations issued by the competent authorities for sports events. We decline any and all responsibility for improper use.

- Wir übernehmen keine Verantwortung bei unsachgemäßem Gebrauch unserer Produkte.

Unsere Produkte sind für den Sportgebrauch vorgesehen und wurden für die zahlreichen internationalen Wettbewerbe, den Privatgebrauch und den Verleih geschaffen.

Wie alle für Wettrennen bestimmte Artikel sind Malossi-Produkte nicht gleichzusetzen mit Ersatzteilen, die für den Gebrauch auf öffentlichen Straßen vorgesehen sind.

Sie unterliegen nicht den Gesetzen und Straßenverkehrsverordnungen der Länder, in denen sie verkauft werden.

Malossi-Produkte der Rennserie MHR sind hochwertige Produkte aus wertvollen Materialien, die für Rennen mit extremen Belastungen geschaffen wurden. Sie sind daher von jeglicher Garantie ausgeschlossen, es sei denn, es handelt sich um den sehr seltenen Fall einer Komponente, die durch die Abnahme übersehen wurde und die einen realen Produktionsfehler aufweist, also keine Beschädigung durch Materialermüdung oder Verschleiß. Wir danken Ihnen für ihre freundliche Zusammenarbeit und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Diese Produkte sind ausschließlich für Wettkämpfe an den hierfür nach den Vorschriften der zuständigen Sportaufsichtsbehörden vorgesehenen Austragungsstätten bestimmt. Bei zweckwidriger Verwendung besteht keine Haftung.

PLEASE NOTE

SOME INFORMATION ON THESE PAGES MAY VARY AS IT HAS COME FROM GENUINE EDITED
LAMBRETTA-VESPA BOOKS / ARCHIVE / ETC.
MODERN FUELS-OILS-ETC MAY NOT BE THE SAME AS SHOWN
ON SOME OF THE CHARTS.THESE ARE JUST A GUIDE.



©2006 Allstyles Scooters