

5518480




MALOSI

FORCE MASTER 3

Centralina elettronica (iniezione)

Il dispositivo Force Master 3, ultimo step della naturale evoluzione tecnologica delle centraline di taratura carburazione della Malossi, ha permesso un ulteriore incremento prestazionale grazie ad una profonda revisione hardware e software. L'integrazione del modulatore Lambda può permettere ai tecnici Malossi una gestione dinamica del titolo nelle zone ove il controllo della lambda è attivo. E' quindi possibile differenziare il titolo della carburazione tra la zona del minimo con la zona di passaggio, per ottenere una più pronta risposta del motore ai transitori.

Per aumentare la precisione della lettura del sensore di posizione farfalla, è stato utilizzato un circuito differenziale necessario per migliorare la reiezione ai disturbi di modo comune, che normalmente inquinano il segnale di posizione del demand. L'impiego di questa topologia, oltre ad una migliore precisione di lettura del segnale, permette una più rapida interpretazione della reale posizione della farfalla da parte della centralina grazie ad una riduzione delle filtrature normalmente impiegate in una architettura circuitale classica. L'impiego di un nuovo microprocessore ad alta capacità di calcolo, e l'introduzione di nuove strategie software hanno creato un ottimale effetto sinergico con l'hardware. Particolare attenzione è stata rivolta al miglioramento dell'interfaccia utente, introducendo un display

grafico per permettere di mostrare i principali parametri funzionali del dispositivo.

Sono quindi visualizzabili i seguenti dati:

- Posizione dei commutatori di correzione
- Mappa utilizzata
- Stato della diagnostica
- Versione firmware
- Taratura della farfalla
- Stato sistema
- Giri motore
- TPS

Il numero delle mappe è passato dalle 4 disponibili sul Force Master 2 alle 8 attuali.

Questo per permettere un maggiore numero di stage di elaborazione per ogni modello. Punto di forza di tutta la serie Force

Master è la sinergia tra i molteplici componenti meccanici Malossi che possono essere utilizzati per aumentare le prestazioni del veicolo e l'accurata messa a punto operata dai tecnici. Lo studio dei diversi stage elaborativi e mappature dedicate, assicura all'utente una perfetta ripetibilità delle performance verificate in sala prova.

Rimane come eredità dal precedente dispositivo la struttura principale che ha permesso sino ad oggi di avere grandi soddisfazioni dal Force Master 2.

I punti salienti sono i seguenti:

- Taratura carburante +250%
- Piani quotati correzione carburante 8 * 20 break
- Gestione del carburante nella fase di warm up motore

- Pompa di ripresa
- Estensione funzionamento oltre limitatore giri, ove possibile
- Lettura parametri motore tramite K-Line KWP2000
- Compensazione carburazione utente, tramite tre trimmer esterni, $\pm 14\%$ al min/medio/max
- Immunità ai disturbi elettromagnetici presenti sul veicolo
- Cablatura con cavi e guaine compatibili con oli ed idrocarburi con range temperatura -20 +150°C

Dati tecnici

- Regolazione della carburazione
- $\pm 14\%$ al LOW / HIGH / MID
- Limitatore di giri : + 1000 RPM
- 8 diverse mappature
- Emulatore Lambda

- Range di temperatura = -20°C +80°C
- Minima tensione di funzionamento = +7V
- Tensione massima funzionamento = +16V
- Corrente media assorbita < 200mA
- Protezione ambientale = IP65

Istruzioni di montaggio

Connettore diagnosi

- Posizionare la centralina Force Master 3 sotto la sella (**Fig. 1**) e inserire i cavi nel veicolo portandoli al motore, avendo cura che non rimangano danneggiati.
- Individuare il connettore diagnosi rosso posto sotto il vano portacasco (**Fig. 2 – part. 1**).

- Applicare il connettore proveniente dalla centralina Malossi (Fig. 3).

Iniettore

- Scollegare il connettore posto sopra l'iniettore e collegarlo alla coppia di connettori presenti sulla centralina Malossi (Fig. 4, part. 2-3).

Massa

- Collegare il cavo nero (polo negativo) che esce dalla centralina Malossi alla vite sopra il corpo farfallato (Fig. 5).

Bobina

- Individuare la bobina e collegare il rubacorrente al cavo rosa/nero (Fig. 6).

- Inserire il faston proveniente dalla centralina Malossi (cavo arancione) (Fig. 7).

ATTENZIONE: una volta collegato il cavo al rubacorrente suggeriamo di nastrare il gruppo cavi, in modo da evitare che le oscillazioni del rubacorrente causate dalle vibrazioni del motore usurino i cavi stessi.

Lambda

- Individuata la sonda lambda posizionata sulla marmitta, seguire il cablaggio fino al connettore (Fig. 8, part. 4).
- Separare i due connettori e interporre i connettori provenienti dalla centralina Malossi (Fig. 8).
- Fissare la centralina.

Display stato centralina

Sulla centralina è presente un display di stato centralina (Fig. 9).

Le seguenti visualizzazioni sono possibili solo a veicolo in moto o nella fase di accensione:

Info

- Trimmer MAPS regolato su INFO: il display visualizza modello veicolo e software della centralina.

Maps

- Muovendo il trimmer MAPS il display visualizza sulla destra la mappa impostata e sulla sinistra lampeggia la nuova mappa selezionata. Alla fine dell'operazione, la nuova mappa selezionata verrà visualizzata per circa 3 secondi sul display.

Diag

- Trimmer MAPS regolato su DIAG: il display visualizza i possibili messaggi inerenti alla diagnosi
 - » **NO ERROR:** non ci sono errori
 - » **INJ1 S.C.:** iniettore 1 in corto circuito verso la batteria
 - » **INJ1 O.C.:** iniettore 1 non collegato alla centralina
 - » **INJ2 S.C.:** iniettore 2 in corto circuito verso la batteria
 - » **INJ2 O.C.:** iniettore 2 non collegato alla centralina
 - » **VBATT LOW:** tensione di batteria troppo bassa (<11V per 20 secondi consecutivi)
 - » **VBATT HIGH:** tensione di batteria troppo alta (> 15.5V per 20 secondi consecutivi)

Error

In presenza invece di uno o più errori con il commutatore non sulla

posizione di diagnosi il messaggio è generico: "ERROR"

Normale funzionamento

- Girando chiave e non facendo avviamento per circa 3 sec appare mappa impostata.
- Facendo avviamento il display mostra la mappa impostata e successivamente in sequenza lo stato dei trimmer.
- In fase di normale funzionamento vengono mostrati contagiri (**Fig. 10**) e stato TPS (**Fig. 11**) come da immagini.

Attenzione: questo display deve essere utilizzato in fase di messa a punto del veicolo a veicolo fermo.

Funzionamento

La centralina Force Master 3 è mappata con 8 curve di base. Le curve sono selezionate usando il

commutatore contrassegnato con MAPS.

Queste curve regolano il flusso di carburante in base a posizione del corpo farfallato e RPM, fornendo la giusta quantità di carburante in ogni condizione. Le 8 curve di alimentazione corrispondono a diversi livelli di mappatura.

Ruotando la chiave su ON per qualche istante sul display apparirà l'indicazione della mappa selezionata (**Fig. 12**).

Otto mappature (Tabella 1)

Oltre alle 8 curve ci sono 3 potenziometri che permettono di mettere a punto ulteriormente la curva selezionata. Questi potenziometri consentono di regolare la curva del carburante da +14% a -14% in 3 differenti range di RPM:

- basso : 0 – 2.000 RPM
- medio : 2.000 – 6.000 RPM
- alto : 6.000 – max RPM

Per aumentare il flusso di carburante ruotare il potenziometro in senso antiorario. Per diminuire il flusso, ruotare il potenziometro in senso orario.

Con il potenziometro posizionato sullo zero (rivolto verso il logo Malossi) si ha una regolazione dello 0%.

Con il potenziometro posizionato sul segno “ - ” si ha una regolazione di -14%.

Con il potenziometro posizionato sul segno “ + ” si ha una regolazione di +14%.

Regolando il potenziometro tra questi due punti si aggiungerà o sottrarrà una quantità di carburante

proporzionale a quanto la tacca viene spostata dallo zero.

Regolazione

Per selezionare la curva adatta, cominciare verificando che tutti e tre i potenziometri siano posizionati sullo zero.

Procedere quindi selezionando la curva che corrisponde alla configurazione del proprio veicolo.

Questo consentirà al veicolo di ottenere prestazioni migliori ad ogni RPM.

Qualora la configurazione/preparazione del vostro veicolo non corrisponda a quella indicata nel paragrafo “Funzionamento”, è possibile procedere con un’ulteriore messa a punto regolando i potenziometri come suindicato.

ATTENZIONE: si raccomanda di non procedere con le regolazioni con veicolo in movimento.

Speriamo che lei abbia trovato sufficientemente esaustive le indicazioni che precedono. Nel caso in cui qualche punto le risultasse poco chiaro, potrà interpellarci per iscritto compilando l'apposito modulo inserito nella sezione "contatti" del ns. sito Internet

(**malossistore.com**). Ringraziamo fin d'ora per le osservazioni e suggerimenti che vorrà eventualmente farci pervenire.

La Malossi si commiata e coglie l'occasione per complimentarsi ulteriormente con Lei ed augurarle un Buon Divertimento. In BOCCA al LUPO e ... alla prossima.

Le descrizioni riportate nella presente pubblicazione, si intendono non impegnative.

Malossi si riserva il diritto di apportare modifiche, qualora lo ritenesse necessario, al fine di

migliorare il prodotto, e non si assume nessuna responsabilità per eventuali errori tipografici e di stampa. La presente pubblicazione sostituisce ed annulla tutte le precedenti riferite agli aggiornamenti trattati.

Garanzia

Consulta le condizioni relative alla garanzia sul nostro sito **malossistore.com**.

Prodotti riservati esclusivamente alle competizioni nei luoghi ad esse destinate secondo le disposizioni delle competenti autorità sportive. Decliniamo ogni responsabilità per l'uso improprio.

FORCE MASTER 3

Electronic control module (injection)

Force Master 3, the latest step in the natural technological evolution of Malossi fuel control modules, allows a further increase in performance with its in-depth hardware and software revision. The integration of the Lambda sensor gives Malossi engineers dynamic control of the air/fuel ratio in areas where the lambda controller is active. Therefore, it is possible to differentiate the air/fuel ratio between the idle and transmission zones, thus obtaining faster engine response during transitions. In order to increase the accuracy of the reading of the throttle position sensor, a differential circuit was

used to improve the common mode rejection ratio (CMMR) of unwanted input signals that normally pollute the positional demand signal. Besides better precision when reading the signal, this configuration allows for a more rapid interpretation of the actual throttle position due to a reduction of the filters normally used in a typical circuit architecture. The use of a new microprocessor with a high calculation capacity and the introduction of new software strategies have created an optimal synergistic effect with the hardware. Particular attention was given to improving the user interface by adding a graphic display that shows the main functional parameters of the device.

The following data can also be displayed:

- Position of the correction switches
- Map used
- Diagnostics status
- Firmware version
- Throttle calibration
- System status
- Motor RPM
- TPS

The number of maps has increased from the 4 available on Force Master 2 to 8 current maps.

This allows a greater number of tuning stages for each model. The strong point of the entire Force Master series is the synergy between the various Malossi mechanical components that can be used to increase the performance of the vehicle and the fine tuning performed by our technicians. The study of

the different tuning stages and dedicated maps ensures the user perfect reproduction of the performance achieved during testing.

The main structure of the previous model, the Force Master 2, has been retained as it was highly satisfying.

The main features are:

- Fuel adjustment $\pm 250\%$
- Fuel correction levels 8 * 20 break point
- Fuel management during engine warm up
- Acceleration pump
- Extended operation over rev limiter, where possible
- Engine parameter reading via K-Line KWP2000
- User carburetion compensation using three external trimmer

switches $\pm 14\%$ at min/average/ max

- Shielded from electromagnetic disturbances from the vehicle
- Oil and fuel resistant cables with operating temperatures ranging from -20 to $+150^{\circ}\text{C}$

Technical details

- Carburation adjusting
- $\pm 14\%$ al LOW / HIGH / MID
- RPM limiter : + 1000 RPM
- 8 different maps
- Lambda Emulator
- Temperature range = -20°C + 80°C
- Minimum operating voltage = +7V
- Maximum operating voltage = +16V
- Average current consumption < - 200mA
- Environmental protection = IP65

Assembly instructions

Diagnosis connector

- Place the Force Master 3 CDI under the seat (**Fig. 1**) and run the wires to the engine, taking care that they will not be damaged.
- Identify the red diagnosis connector located under the helmet holder (**Fig. 2 – part. 1**).
- Apply the connector which comes from the Malossi ECU (**Fig. 3**).

Injector

- Disconnect the injector and connect it to the pair of connectors on the Malossi CDI (**Fig. 4, part. 2-3**).

Earth wire

- Connect the black wire (negative pole) which comes from the

Malossi CDI to the screw on the throttle body (Fig. 5).

Coil

- Locate the coil and connect the cable clamps to the pink/black cable (Fig. 6).
- Insert the faston which comes from the Malossi CDI (orange wire) (Fig. 7).

WARNING: once the wire is connected to the electrical tap connector we suggest to tape the wire bunch, to avoid electrical tap vibrations damaging the wires.

Lambda

- Locate the Lambda sensor and follow its cable until you reach its connector (Fig. 8, part. 4).
- Disconnect the connector and insert, into the circuit, the

connectors which comes from the Malossi CDI (Fig. 8).

- Fix the CDI.

Control module status display

The ECU has a control module status display (Fig. 9).

The following displays are only possible with the vehicle moving or during the ignition phase:

Info

- MAPS Trimmer adjusted on INFO: the display will show the vehicle model and control unit software.

Maps

- By moving the MAPS trimmer, the display will show the map set up on the right and the new map selected will be flashing on the left. When the operation is complete, the new map selected

will be shown for about 3 seconds on the display.

Diag

- MAPS Trimmer adjusted on DIAG: the display will show the possible diagnostics messages
 - » **NO ERROR:** there are no errors
 - » **INJ1 S.C.:** injector 1 in short circuit to the battery
 - » **INJ1 O.C.:** injector 1 not connected to the control module
 - » **INJ2 S.C.:** injector 2 in short circuit to the battery
 - » **INJ2 O.C.:** injector 2 not connected to the control module
 - » **VBATT LOW:** battery voltage too low (<11V for 20 consecutive seconds)

- » **VBATT HIGH:** battery voltage too high (>15.5V for 20 consecutive seconds)

Error

However, if there are errors when the switch is not in the diagnostics position, the message is generic: "ERROR"

Normal operation

- When the key is turned without ignition for about 3 secs, the set map appears.
- Upon ignition the display shows the map set and then the trimmer status.
- During normal operation, the tachometer (**Fig. 10**) and TPS status (**Fig. 11**) are shown, as in the image.

WARNING: this display must be used when fine tuning the vehicle, with it stopped.

Working

The Force Master 3 CDI is preprogrammed with 8 base fuel curves. The curves are selected using the switch labeled MAPS.

These curves adjust fuel delivery based on throttle position and RPM, providing the right amount of fuel under all conditions. The 8 fuel curves correspond to varying levels of modifications.

When the key is turned to ON for a few seconds, the display will show the indication for the selected map (**Fig. 12**).

Eight mapping (Table 1)

In addition to the 8 curves, there are 3 potentiometers that allow you

to fine tune the curve you select. These potentiometers allow you to adjust the fuel curve from +14% to -14% in 3 different RPM ranges:

- low: 0 – 2,000 RPM
- mid: 2,000 – 6,000 RPM
- high: 6,000 – max RPM

To add fuel, turn the potentiometers counterclockwise. To subtract fuel, turn the potentiometer clockwise.

With the potentiometer pointed straight up at the zero mark (towards the Malossi logo), that is 0% adjustment.

With the potentiometer pointed straight up at the " - " mark is -14%.

With the potentiometer pointed straight up at the " + " mark is +14%.

Adjusting the potentiometer between these points will result in

adding or subtracting an amount of fuel proportional to how far the knob was moved from zero.

Calibration

To select the right curve, start by making sure that all 3 of the RPM pots are set to zero adjustment.

Then select the base curve which corresponds to the vehicle level of modification.

This should make the vehicle run better at all RPMs.

In case the configuration/setting of your vehicle does not correspond to any of those indicated in the paragraph "Working", it is possible to get a new tuning adjusting the potentiometers as above explained.

WARNING: do not attempt to adjust while riding.

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 (malossistore.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

Look up warranty terms in our website malossistore.com.

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.

FORCE MASTER 3

Boîtier électronique (injection)

Le dispositif Force Master 3, dernière évolution technologique naturelle des boîtiers de réglage de la carburation de Malossi, a permis une nouvelle augmentation des prestations grâce à une profonde révision matériel et logiciel. L'intégration du modulateur Lambda permet aux techniciens Malossi de gérer de façon dynamique la valeur dans les zones où le contrôle du lambda est actif. Il est donc possible de différencier la valeur de la carburation entre la zone de minimum et la zone de passage, pour obtenir une réponse plus rapide du moteur aux transistors.

Pour augmenter la précision de lecture du capteur de position papillon, un circuit différentiel a été utilisé, nécessaire pour améliorer le rejet des bruits qui normalement polluent le signal de position du papillon. L'utilisation de ce type, outre l'amélioration de la précision de lecture du signal, permet une interprétation plus rapide de la position réelle du papillon par le boîtier, grâce à une réduction des filtrages normalement utilisés dans une architecture de circuit classique. L'utilisation d'un nouveau microprocesseur à haute capacité de calcul et l'introduction de nouvelles stratégies logiciel ont créé un effet synergique optimal avec le matériel. Une attention particulière a été accordée à l'amélioration de l'interface utilisateur, en introduisant un afficheur graphique pour permettre de montrer les principaux

paramètres fonctionnels du dispositif.

Les données suivantes sont donc visibles :

- Position des commutateurs de correction
- Carte utilisée
- Etat de diagnostic
- Version firmware
- Réglage du papillon
- Etat du système
- Tours moteur
- TPS

Le nombre de courbes est passé de 4 (disponibles sur le Force Master 2) à 8.

Ceci permet un plus grand nombre de stades d'élaboration pour chaque modèle. Point de force de toute la série Force Master, est la synergie entre plusieurs

composants mécaniques Malossi qui peuvent être utilisés pour augmenter les prestations du véhicule et la mise au point rigoureuse réalisée par les techniciens. L'étude des différents stades d'élaboration et des cartes dédiées, assurent à l'utilisateur une parfaite répétabilité des performances vérifiées au banc d'essai.

La structure principale, grande caractéristique du Force Master 2, reste la même que celle de son prédécesseur.

Les points caractéristiques sont les suivants :

- Réglage carburant +250%
- Plans cotés correction carburant 8 * 20 arrêts
- Gestion du carburant dans la phase de chauffage du moteur

- Pompe de reprise
- Extension du fonctionnement au-delà du limiteur de tours, si possible
- Lecture des paramètres du moteur par l'intermédiaire de K-Line KWP2000
- Compensation de la carburation par l'utilisateur, à travers trois trimmers externes, $\pm 14\%$ au min/moyen/max
- Immunité aux bruits électromagnétiques présents sur le véhicule
- Câblage avec des câbles et des gaines compatibles avec des huiles et des hydrocarbures dont la plage de température est comprise entre -20 +150°C

Données Techniques

- Réglage de la carburation
- $\pm 14\%$ au LOW / HIGH / MID

- Limiteur de tours : + 1000 RPM
- 8 programmes différents
- Emulateur Lambda
- Plage de température = -20°C +80°C
- Tension minimale de fonctionnement = +7V
- Tension maximale de fonctionnement = +16V
- Courant moyen absorbé <- 200mA
- Protection environnementale = IP65

Instructions de montage

Connecteur diagnostic

- Positionnez le boîtier électronique Force Master 3 au-dessous de la selle (**Fig. 1**) et insérez les câbles dans le véhicule en les menant au

moteur, en prenant soin de ne pas les abîmer.

- Repérer le connecteur diagnostic rouge situé sous le coffre porte-casque **(Fig. 2 – pièce 1)**.
- Appliquer le connecteur en provenance du boîtier électronique Malossi **(Fig. 3)**.

Injecteur

- Déconnectez le connecteur positionné sur l'injecteur et connectez-le à la paire de connecteurs sur le boîtier **(Fig. 4, part. 2-3)**.

Masse

- Connectez le câble noir (pôle négatif) provenant du boîtier Malossi sur le corps à papillon **(Fig. 5)**.

Bobine

- Localisez la bobine et connectez le connecteur rapide au câble rose/noir **(Fig. 6)**.
- Insérez le connecteur faston en provenance du boîtier électronique Malossi (câble orange) **(Fig. 7)**.

ATTENTION: après avoir connecté le câble à l'aiguille prise de tension nous vous conseillons de guiper le groupe câbles, pour éviter que les oscillations de l'aiguille provoqués par les vibrations du moteur usent les câbles.

Lambda

- Une fois la sonde lambda trouvée sur l'échappement en suivre le câblage jusqu'au connecteur **(Fig. 8, part. 4)**.
- Déconnecter les deux connecteurs et y insérer les deux

connecteurs en provenance du boîtier électronique Malossi **(Fig. 8)**.

- Fixez le boîtier.

Afficheur d'état du boîtier

Le boîtier a un afficheur d'état boîtier **(Fig. 9)**.

Les affichages suivants sont possibles uniquement si le véhicule est en marche ou au cours de la phase d'allumage :

Info

- Trimmer MAPS réglé sur INFO : l'afficheur visualise le modèle du véhicule et le logiciel du boîtier.

Maps

- En déplaçant le trimmer MAPS, l'afficheur visualise à droite la carte définie et, à gauche, la nouvelle carte

sélectionnée particulière. A la fin de l'opération, la nouvelle carte sélectionnée s'affichera pendant environ 3 secondes sur l'afficheur.

Diag

- Trimmer MAPS réglé sur DIAG : l'afficheur visualise les possibles messages inhérents au diagnostic
 - » **NO ERROR**: il n'y a pas d'erreur
 - » **INJ1 S.C.**: injecteur 1 en court-circuit vers la batterie
 - » **INJ1 O.C.**: injecteur 1 non branché au boîtier
 - » **INJ1 S.C.**: injecteur 2 en court-circuit vers la batterie
 - » **INJ1 O.C.**: injecteur 2 non branché au boîtier
 - » **VBATT LOW**: tension de batterie trop faible (<11V

pendant 20 secondes consécutives)

- » **VBATT HIGH**: tension de batterie trop élevée (<15.5V pendant 20 secondes consécutives)

Error

En présence en revanche d'une ou plusieurs erreurs avec le commutateur non sur la position de diagnostic, le message est général : "ERROR"

Fonctionnement normal

- En tournant la clé et en ne faisant pas le démarrage pendant environ 3 s., la carte définie apparaît.
- En faisant le démarrage, l'afficheur montre la carte définie puis l'état des trimmers.
- En phase de fonctionnement normal, les comptes-tours (**Fig.**

10) et l'état du TPS (**Fig. 11**) sont montrés comme sur les images.

ATTENTION : cet afficheur doit être utilisé en phase de mise au point du véhicule avec le véhicule à l'arrêt.

Fonctionnement

Le boîtier électronique Force Master 3 est programmé avec 8 courbes différentes. Pour sélectionner les courbes il faut utiliser le commutateur marqué avec MAPS.

Ces courbes règlent le flux d'essence sur la base de position du corps à papillon et RPM, en fournissant l'exacte quantité d'essence dans chaque condition. Les 8 courbes correspondent à différents niveaux de programmation.

En tournant la clé sur ON pendant quelques instants, l'afficheur

visualisera l'indication de la carte sélectionnée (**Fig. 12**).

Huit cartographies (Table 1)

En plus des 8 courbes il y a 3 potentiomètres qui permettent de régler ultérieurement la courbe sélectionnée. Ces potentiomètres permettent de régler la courbe du carburant de +14% à -14% dans 3 ranges de RPM différents:

- bas: 0 – 2.000 RPM
- moyen: 2.000 – 6.000 RPM
- haut: 6.000 – max RPM

Pour augmenter le flux du carburant tournez le potentiomètre dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour diminuer le flux, tournez le potentiomètre dans le sens des aiguilles d'une montre.

Avec le potentiomètre positionné sur le zero (tourné ver le logo Malossi) on a une régulation du 0%.

Avec le potentiomètre positionné sur l'encoche " - " on a une régulation de -14%.

Avec le potentiomètre positionné sur l'encoche " + " on a une régulation de +14%.

En réglant le potentiomètre entre ces deux positions vous pouvez ajouter ou enlever une quantité de carburant proportionnelle au déplacement de l'encoche du zero.

Régulation

Pour sélectionner la courbe appropriée, il faut commencer en vérifiant que les 3 potentiomètres soient positonnés à zéro.

Procédez en sélectionnant la courbe qui correspond à la configuration de votre véhicule.

Cette opération consentira au véhicule d'obtenir prestations optimales dans tous les RPM.

Si la configuration/préparation de votre véhicule ne correspond pas à celle indiquée dans le paragraphe "Fonctionnement", il est possible de régler ultérieurement les potentiomètres comme indiqué précédemment.

ATTENTION: nous vous recommandons de ne pas régler le véhicule en marche.

Nous espérons que vous avez trouvé suffisamment claire les indications qui ont précédé. Dans le cas où certains points ne vous seraient pas clairs, il vous est possible de nous interpeller en remplissant le module se trouvant dans la section "contact" de notre site internet (**malossistore.com**). Nous vous remercions d'avance des éventuelles observations et suggestions que vous voudrez bien nous faire parvenir. Malossi prend maintenant congé et profite de l'occasion pour vous féliciter une fois encore et vous souhaiter un Bon Divertissement. BONNE CHANCE et...à la prochaine!

Les descriptions reportées dans cette publication n'engagent à rien. Malossi se réserve le droit d'apporter toutes les modifications qu'elle jugera nécessaires et décline toute responsabilité pour

d'éventuelles coquilles et erreurs d'impression. Cette publication remplace et annule toutes les publications précédentes relatives aux thèmes mis à jour.

Garantie

Consultez les conditions relatives à la garantie sur notre site **malossistore.com**.

Ces articles sont uniquement destinés aux compétitions dans les lieux qui leur sont réservés, conformément aux dispositions des autorités sportives compétentes. Nous déclinons toute responsabilité en cas d'utilisation abusive.

Tabella 1 / Table 1 / Table 1 - Art. 5518480

MAPS	Cilindro Cylinder Cylindre	Scarico Exhaust system Pot d'échappement	Filtro Filter Filtre	Camme Camshaft Cames	Testa Camshaft Culasse
Curva 0	Originale	Originale	Originale	Originale	Originale
Curve 0	Original	Original	Original	Original	Original
Courbe 0	Original	Original	Original	Original	Original
Curva 1	Originale	Malossi	Originale	Originale	Originale
Curve 1	Original		Original	Original	Original
Courbe 1	Original		Original	Original	Original
Curva 2	Malossi	Originale	Originale	Originale	Originale
Curve 2		Original	Original	Original	Original
Courbe 2		Original	Original	Original	Original
Curva 3	Malossi	Malossi con db-killer	Originale	Originale	Originale
Curve 3		Malossi with db-killer	Original	Original	Original
Courbe 3		Malossi avec db-killer	Original	Original	Original
Curva 4	Malossi	Malossi senza db-killer	Originale	Originale	Originale
Curve 4		Malossi without db-killer	Original	Original	Original
Courbe 4		Malossi sans db-killer	Original	Original	Original
Curva 5	(*) -	-	-	-	-
Curve 5					
Courbe 5					
Curva 6	(*) -	-	-	-	-
Curve 6					
Courbe 6					
Curva 7	(*) -	-	-	-	-
Curve 7					
Courbe 7					

(*) centralina esclusa / CDI excluded / boîtier électronique exclu

Fig. 1



Fig. 2

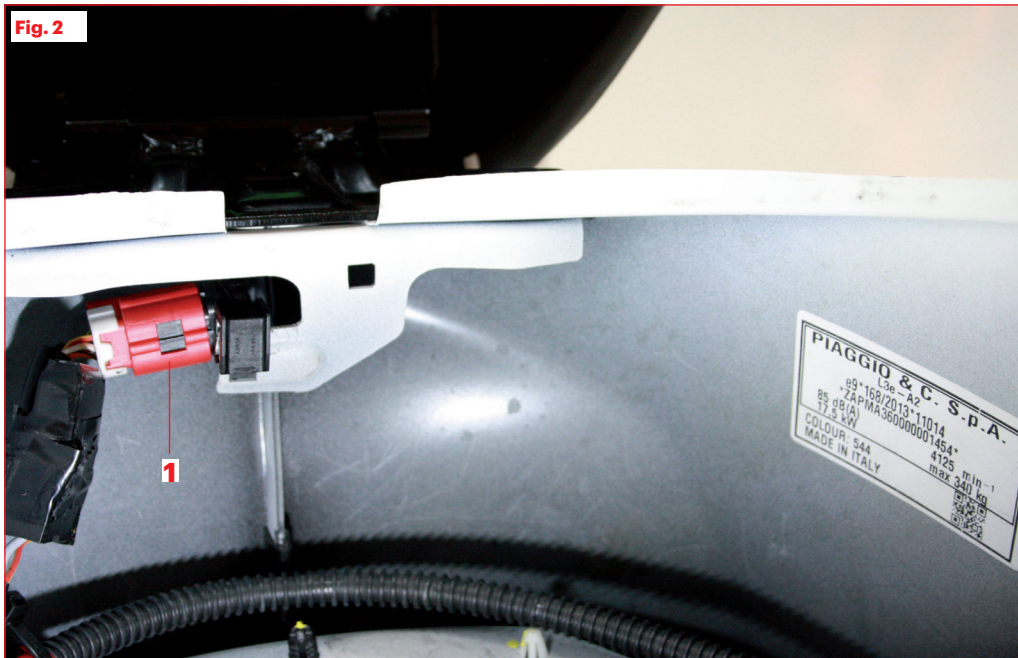


Fig. 3



Fig. 4

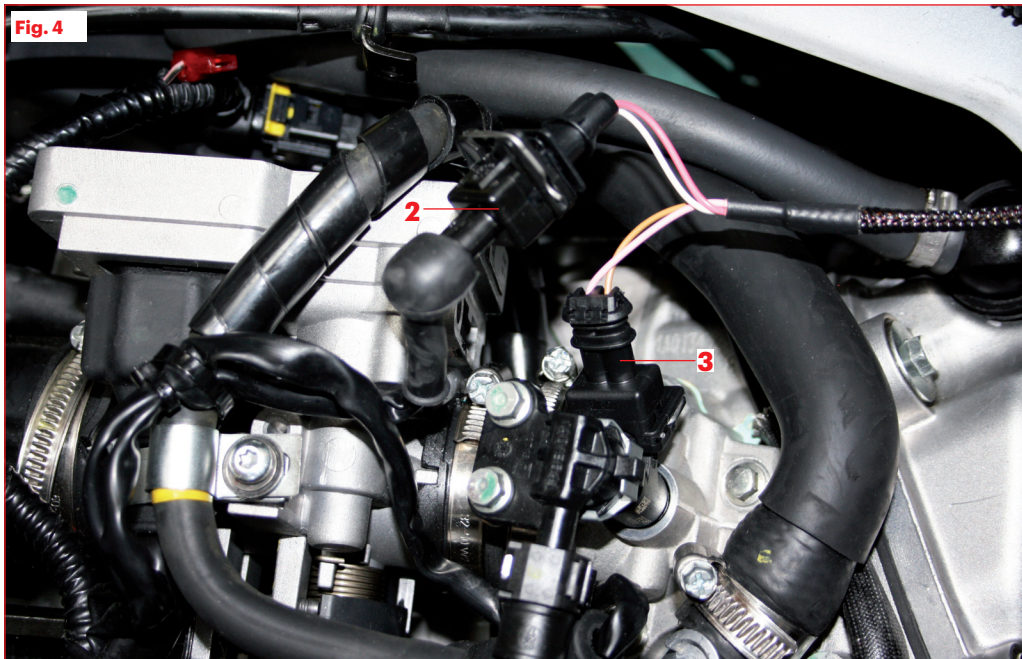


Fig. 5

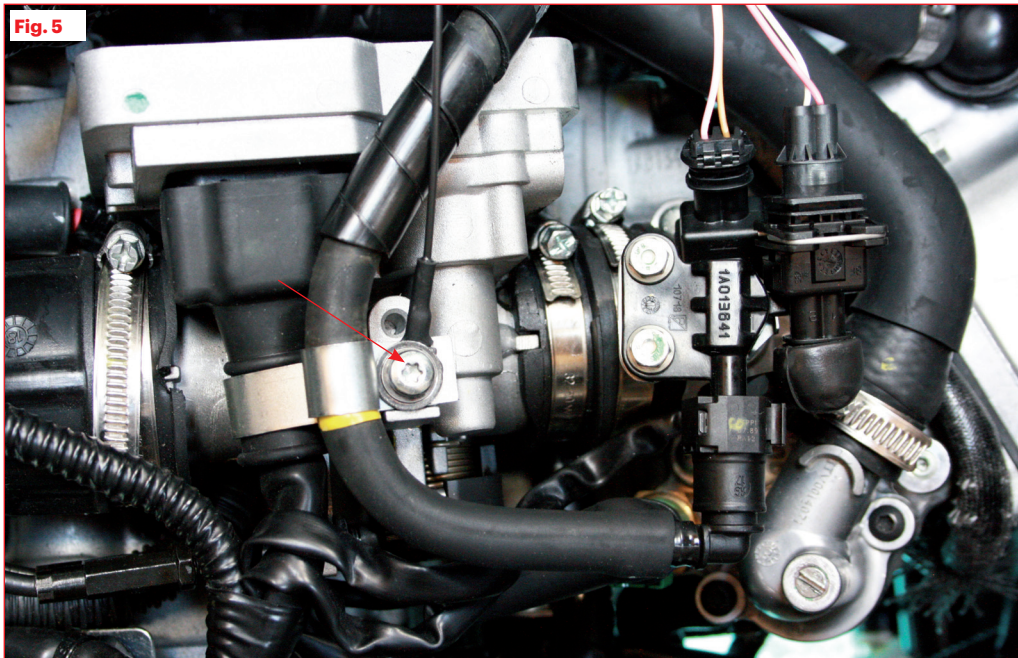


Fig. 6

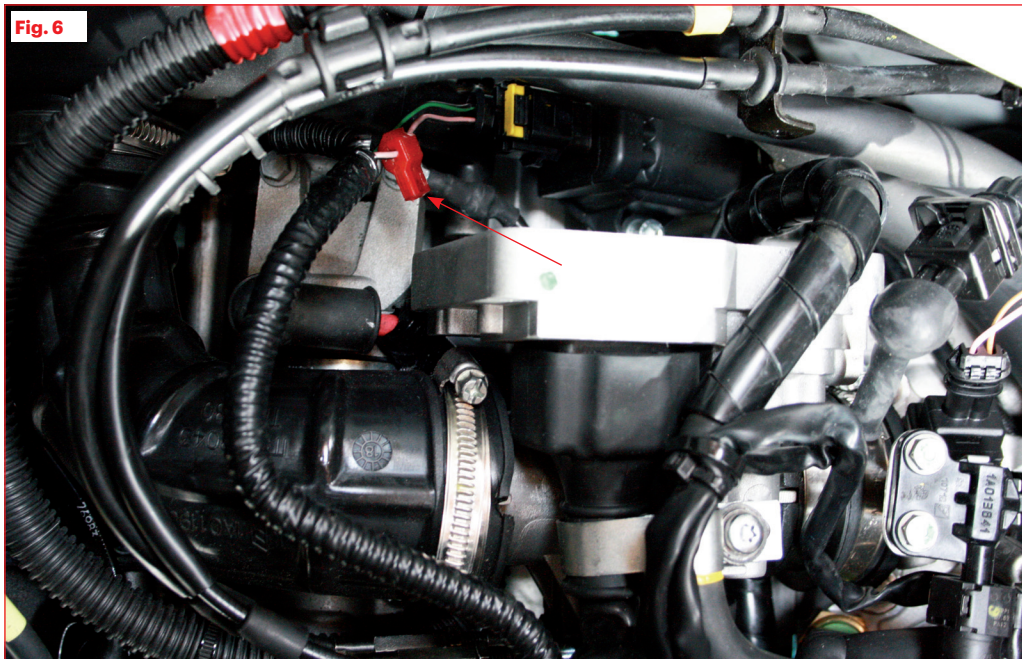


Fig. 7

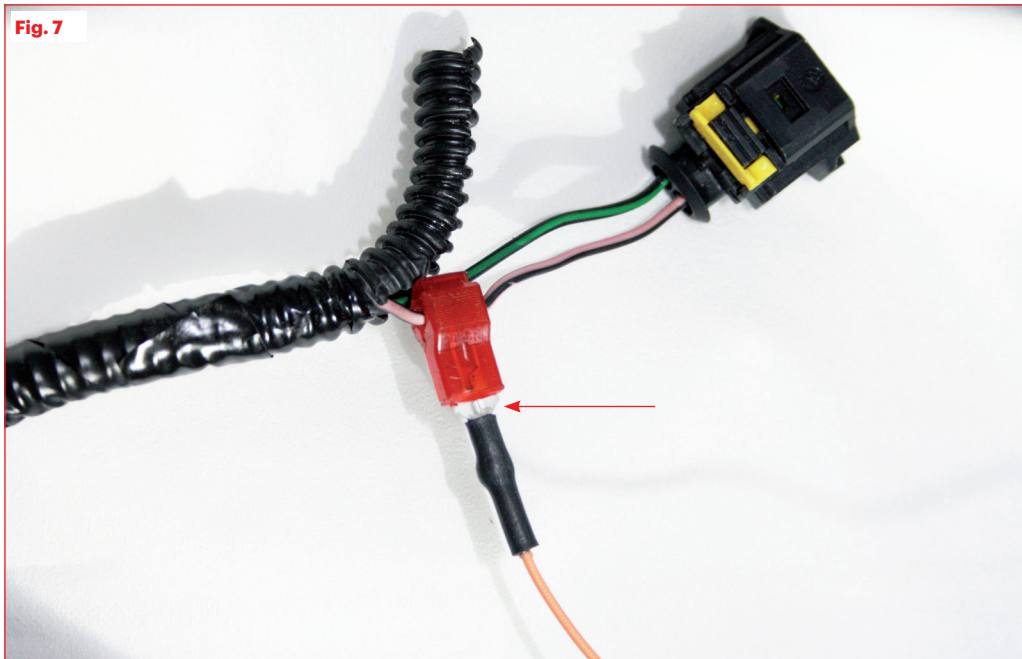


Fig. 8

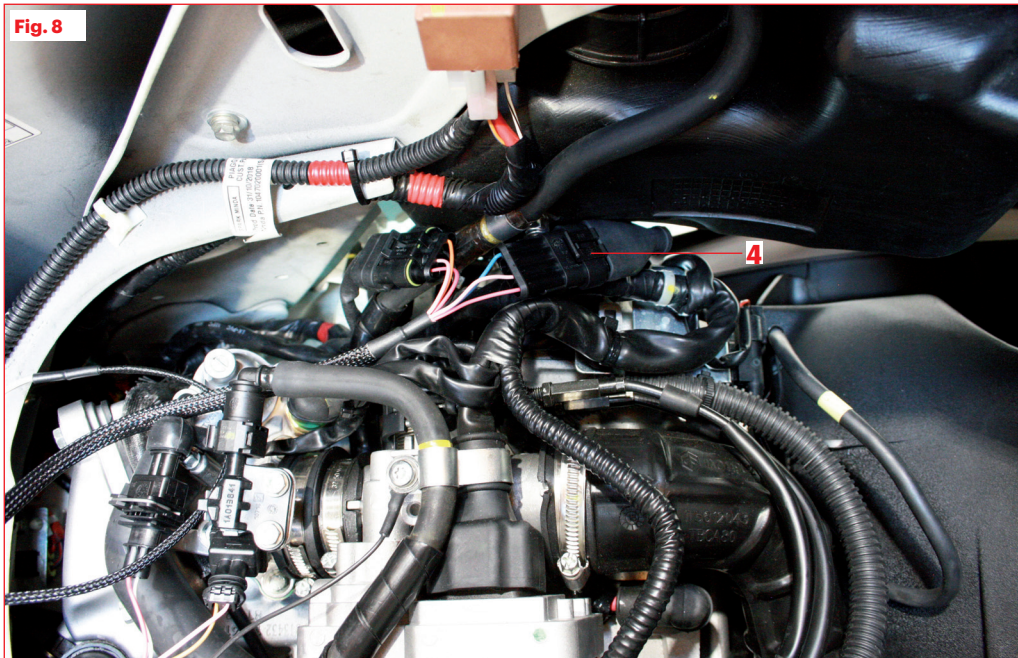


Fig. 9

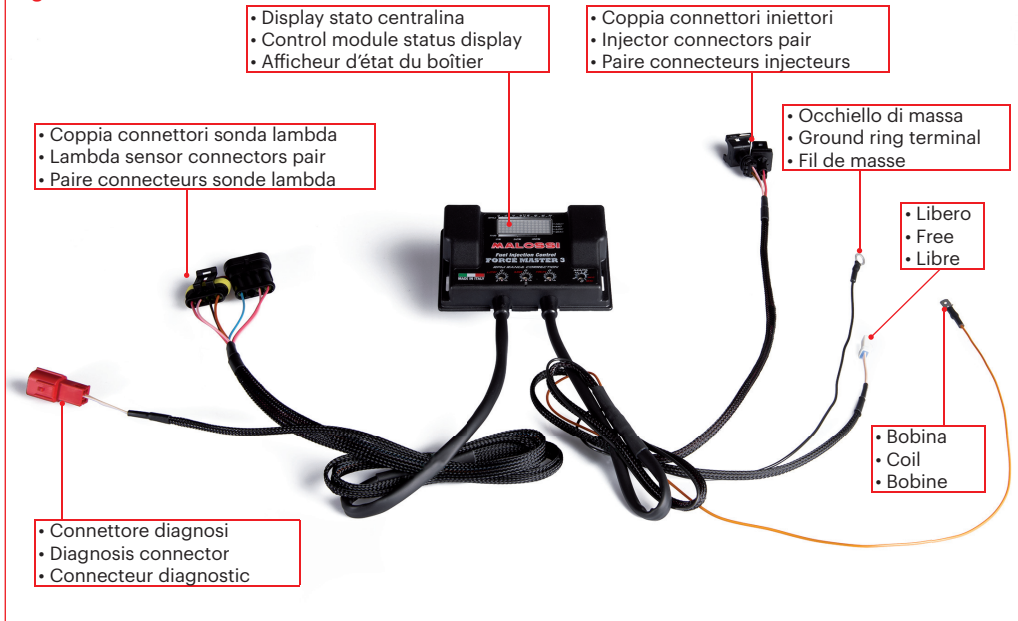


Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12



FORCE MASTER 3

Centralina elettronica (iniezione)
Electronic control module (injection)
Boitier électronique (injection)

 **MADE IN ITALY**

AGITARSI PRIMA DELL'USO

**Our Ignition -
Controllers Univers**



malossi.com


MALOSS