

32 Seiten

paper € 4,90

pdf e paper € 3,50

2021-3 Altblech

Wiatka 150

Was ist anders, robust oder doch enttäuschend, lesen Sie ab Seite 24, Fotostrecke Originalzustand.

Vespa* Motto COCA

Wir kennen Daniel mittlerweile von einigen Berichten, auch auf unserer website www.rasaway.de, wegen seiner Umbauten, die immer im „low budget“ stattfinden, und diese sich auch genau deswegen besonders auszeichnen. Mit wenig Geld einzigartige Projekte erschaffen, das ist eine Kunst., meinen Respekt hast Du Daniel!

Mehr Infos zum Projekt gibt es ab Seite 14 ...



0 1 7 1 7 6 8 5 3 9 6 5



Altblech 03-2021

Preisübersicht Vespa
Oldtimer 01-2021

Motto Vespa Coke

Vergaser SI
Vergaser SHB
Vergaser

Tuning für Dummies

Getriebe ausrichten /
distanzieren

Wiatka 150

HERAUSGEBER

Die Oldie Garage
Lange Gasse 17
93183 Kallmünz

[Impressum auf Seite 2](#)

Das Magazin für Vespa
Schrauber und die, die
es gerne werden wollen.



(Sven Modell, 2014)

Vorwort, Sven Modell

Ich habe mit 14 Jahren begonnen, Vespa Oldtimer zu kaufen, herzurichten und weiterzuverkaufen, um mein Taschengeld aufzubessern – damals noch Gymnasiast.

Allerdings bin ich selber natürlich sofort der Liebe zur Vespa verfallen, hatte dann auch mit 16 Jahren natürlich meine eigene, die ich nicht mehr hergeben wollte, damals eine SS50, die ich ohne Papiere für 50 Mark gekauft habe.

2 Jahre später kam mir wieder eine SS50 unter, bei der ich wieder zuschlagen musste. 2 waren mir zu viel, deswegen gab ich die erste wieder ab, für ganze 1000 DM damals, das war 1988.

Dann ging es so weiter, eine kleine Pause: Studium, Bundeswehr ... mit 25 begann ich dann, viele Vespas aufzukaufen und wieder an den Mann zu bringen. Auslöser mit 25 Jahren war damals eine PX 135 in sehr schönem Originalzustand, orange. Allerdings hatten sich da die Preise auch schon weiterentwickelt, und sie kostete mich 1000 DM.

Durch diese PX brach nun endgültig das noch immer währende Feuer in mir aus, und ich kaufte meine erste richtige Vespa, eine GL von 1964 für schlappe 900 Mark.

Diese habe ich heute noch, oben auf dem Foto zu sehen.

Viel Spaß beim Lesen, Euer Sven.

Alle Angaben sind ohne Gewähr. Für Schäden, die aus Nachahmung entstehen, sind wir nicht haftbar. Es sind ausschließlich Erfahrungswerte vieler versierten Schrauber, sie dienen nur als Tipp zur Veranschaulichung. Markennamen* sind Eigentum der Inhaber, haben hier nur erläuternden Charakter.



Alle Autoren sind für die Einhaltung der Rechte Dritter selber verantwortlich. Sie versichern, dass zur Verfügung gestelltes, gesendetes Material ihr Eigentum in Bild, Text und oder Ton ist. Sven Modell haftet nicht für die Verletzung Rechte Dritter.

Impressum:

Herausgeber, Verleger,
Redakteur: Sven Modell
Druck: WIRmachenDRUCK
GmbH,
71522 Backnang,
Mühlbachstr. 7

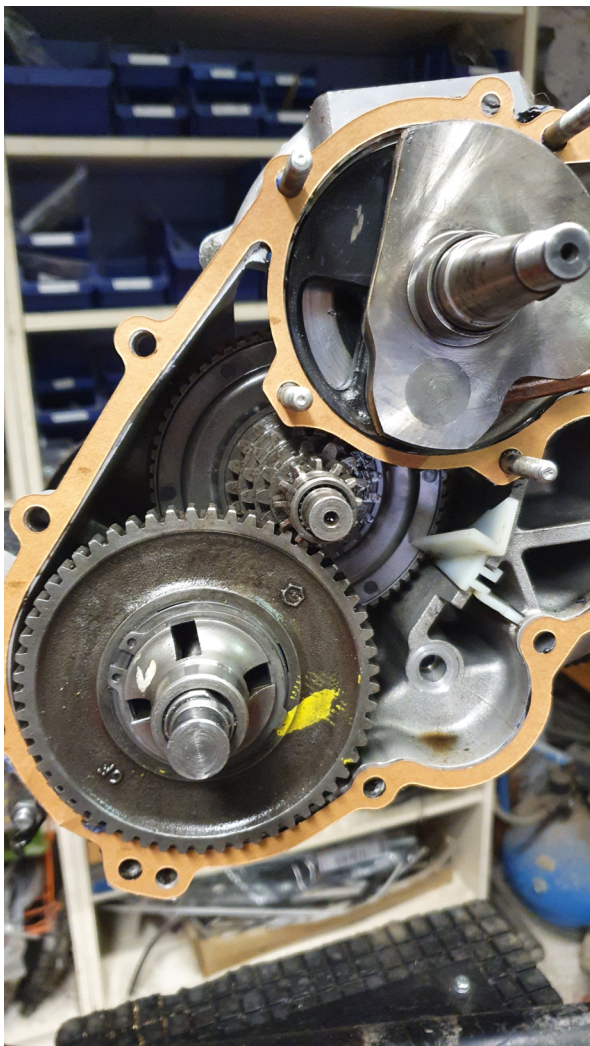
Anschrift: Sven Modell,
Lange Gasse 17, 93183
Kallmünz
0171-7685396, 09473-
9515855, St. Nr.: 244 252
10013

Gerichtsstand Regensburg,
kontakt@rasaway.de
Verantwortlich für Inhalt:
Sven Modell

Inhalt:

Folgendes erwartet Euch in dieser Ausgabe:

- Impressum und rechtl. Angaben 2
- Inhalt 3
- Vergaser allgemein 4
- Vespa* Vergaser 5
 - SHB, SI, Fallstrom und Tuning Flachschieber Vergaser
- Düsen und deren Funktion 6
- Luftfilter 7
- Preisliste als Überblick 8 bis 10
- Werbung 11
- Motto Vespa* 12 bis 16
- Oldstyle Tuning 17 bis 18
- Überströmer angepasst 19
- Getriebe 20
- Distanzieren Getriebe 21 bis 22
- Schaltkreuz 23
- Wiatka 24 bis 30
- lustige Entdeckungen 31
- Vorschau kommende Ausgabe 31



Im ersten Abschnitt wollen wir uns den verschiedenen Vergasern widmen.

Die Vergaserreinigung gehört zur Königsdisziplin, aber jeder Vespafan sollte das hinbekommen, es ist ein MUSS.

Das wichtigste beim Umgang mit Vergasern ist zu wissen, wie sie funktionieren und Sauberkeit! Ein Sandkorn, 1 Tropfen Wasser reicht, um die Funktionsweise zu stören, Eure Vespa stottert, springt schlecht an oder der Zylinder klemmt ...



Vergaser SHB
Vergaser SI

Vergaser

4 verschiedene Varianten.

Im Grunde genommen unterscheidet man 4 Varianten der Vergaser bei Vespa* Oldtimern, wie auf Seite 3 abgebildet.

Es gibt die SHB Vergaser die SI Vergaser die Vergaser für direktgesaugte Zylinder und die Tuning / Zubehör Vergaser. Prinzipiell funktionieren alle Vergaser gleich.

Benzin wird zerstäubt und gelangt in den Ansaugstutzen/ Zylinder. Die Zerstäubung erfolgt dadurch, dass der Luftstrom des Ansaugvorganges über eine Kammer / Bohrung geleitet wird, die mit Benzin gefüllt ist und eine kleine Öffnung hat, die mit der Größe der Hauptdüse reguliert werden kann. Der Luftstrom reißt Benzinteilchen mit.

Die Stärke des Luftstromes wird mit dem Schieber reguliert, der den Vergaserdurchlass öffnet (je nach Gasstellung). Die Menge der Teilchen wird mit der Größe der HD (Hauptdüse) und die Stellung des Schiebers (Luftmenge) reguliert.

Bei dieser Art der Vergaser ist die HD Größe damit fest, SI und SHB Vergaser. Die zweite Variante der Spritregulierung findet man bei Vergasern für direktgesaugte Zylinder sowie bei den meisten Tuning Vergasern: die HD Größe kann variiert werden. D.h. in die Hauptdüse taucht die sogenannte Düsennadel ein. Je nach Gasstellung, bewegt man die konische Düsennadel und den Schieber (Luftregulierung), und verändert somit den Durchlass der Hauptdüse. in diesem Fall ist die Menge der Benzinteilchen nicht mehr nur von der HD Größe bestimmt, sondern auch von der Position der Nadel, die es natürlich wiederum in verschiedenen Bauformen gibt, vom Prinzip her aber konisch.

Das ist mal die Grundfunktion. Natürlich gibt es noch mehr Düsen in den Vergasern, es gibt noch eine Nebendüse, eine Chokedüse und auch die Leerlaufgemisch Einstellschraube (auch eine Art variable Düse).

Die Nebendüse deckt den Bereich ab, bei dem Schieber noch beinahe geschlossen ist, über diese bekommt der Motor zusätzlich Benzin, weil in diesem Lastbereich der Luftstrom über die Hauptdüse nicht ausreicht, um genügend Sprit mitzureißen.

Bei voll geöffnetem Schieber ist diese Düse dann so gut wie belanglos.



4 verschiedene
Vergaservarianten

Vergaser

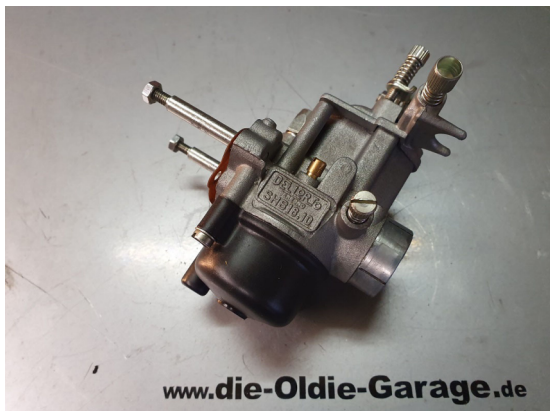
Die Chokedüse ist ausschließlich für den Kaltstart des Motors verantwortlich und wird mit Betätigen des Chokehebels geöffnet und geschlossen.

(Es heißt Choke, nicht Joke, nicht Schock und auch nicht Joker ;-))

Die Leerlaufgemisch - Einstellschraube ist eine variable Bohrung, die Mittels einer konischen Schraube geöffnet wird.

Je nach Position bzw. Einschraubtiefe gibt es für den Stand, also ohne Schieberöffnung zusätzlichen Sprit, wo eben die HD keine Funktion hat und die Nebendüse keine ausreichende Funktion.

Bei offenem Schieber ist auch diese Spritzufuhr nicht mehr zu berücksichtigen, d.h. beinahe ohne Funktion. Eine Grundeinstellung dieser Schraube, womit jeder Motor, bei dem alles gut ist läuft, sind ca. 2 Umdrehungen rausgeschraubt. Also auf Anschlag einschrauben -ohne Gewalt, und dann rausdrehen. Eine grobe Kontrolle für Euch ist, dass der Motor bei der perfekten Einstellung das höchste Standgas hat, welches dann mit der Standgasschraube eingestellt wird. Erst Leerlaufgemisch, dann Standgas einstellen.



Auf dem Bild zu sehen ist mittig die Leerlaufgemisch - Einstellschraube (silberfarben mit Schlitz), oberhalb davon die messingfarbene Nebendüse, rechts davon - mit einer Feder unterlegt, die Standgas - Einstellschraube.

Luftfilter, der auf die beiden Gewindestangen (Stehbolzen) geschoben wird, gibt es in verschiedenen Ausführungen:

Aus Blech und aus Kunststoff.

Blech ist im Regelfall für 19er Vergaser, Kunststoff für 16er Vergaser. Die 16er Vergaser gibt es nochmals in verschiedenen Varianten, für die PK, für die V50 special deutsch, für die ital. Modelle.



Vergaser

Die unterschiedlichen 16er Vergaser haben natürlich wieder unterschiedliche Luftfilter, für die V50 Modelle meist mit eckigem Kunststoff Luftfilterkasten, für die PK Modelle meist mit rundem Anschluss.



Oft stellt sich die Frage, wie denn der Luftfilter funktioniert, denn hat man den Kasten mal geöffnet und schaut hinein, ist da meist nix oder ein wenig Stahlwolle. Außerdem denken viele, wenn es aus dem Kasten tropft, oder unten daran alles ein wenig feucht ist, es sei etwas kaputt. Dem ist nicht so, der Filter funktioniert nur, wenn er feucht ist. Deswegen ist Vergaser und Hauptdüse und Steuerzeit so gewählt, dass ein wenig Benzin immer wieder zurückdampft, und somit den Filter feucht hält. Feuchter Filter - Staub --> der Staub bleibt kleben.

Das ist die Funktion des Filters. Bei getunten Motoren stimmt dieses Verhältnis des zurückgedrückten Benzin Luftgemisches oft nicht mehr, was dann der Grund ist, dass manche getunten Vespa Motoren hier ganz schön siffen ... das Zurückdrücken des Gemisches aus dem Vergaser in den Luftfilter bezeichnet man mit: Blowback.



Luftfilter
blowback
Funktion

Preisübersicht Vespa* Oldies 2021

Anhaltspunkt Die Werte beruhen auf reellen Verkäufen, nicht auf den Wunschpreisen mancher Inserenten, oder auf Mittelwerten aus Inseraten. Das hier ist ein Anhaltspunkt für Euch, mehr nicht. Nicht berücksichtigt sind die völlig haltlosen Ausreißer. Die Preise sind regional sehr unterschiedlich, grob lässt sich sagen, je weiter im Süden, desto günstiger. Im Moment sind in Österreich die besten Schnäppchen zu machen. Ausnahme von dem Nord-Süd Gefälle ist München, wo das Preisniveau knapp 1000 Euro über dem Durchschnitt liegt, deswegen gehen die meisten unserer Roller, die wir verkaufen, in den Großraum München, denn im Vergleich dazu, sind die Preise bei uns eben deutlich niedriger.

Für die Vespa* 50 Modelle gibt es andere Regeln, als bei den großen Vespen, da der Markt der Nutzer deutlich größer ist (Führerschein!)



Modell	Original Note 2 in €	Original Note 3-4 in €	Restauriert Note 2 in €	Restauriert Note 3-4 in €
V50 Erstserie	3400	3000	3500	2800
V50 Rundlicht kurzer Radstand	2900	2500	3800	2800
V50 Rundlicht	2900	2500	3900	2500
V50 Spezial Erstserie	2500	1800	2700	2000
V50 Spezial Elestart	2200	1500	2200	1500
V50 Spezial	2200	1800	2500	1900
PK 50S	1800	1400	1900	1700
PK50 XL	1600	1100	1900	1000
PK50 XL2	1400	1200	--	--



Preisübersicht
Vespa* Oldtimer

Preisübersicht Vespa* Oldtimer Fortsetzung

Modell	Original Note 2 in €	Original Note 3-4 in €	Restauriert Note 2 in €	Restauriert Note 3-4 in €
PK 80 /PX 80	1500	1100	2300	1400
PK/ PX125 /PX 150	2900	2100	2400	2200
PX200	3400	2500	2900	2400
Cosa 200	1400	900	--	--
VNB1T	4900	3900	4900	2900
VNB3-6	4700	3500	4500	2900
VBB	5000	4200	4500	2900
GL	5500	4500	4800	3600
GT/ Sprint	3900	2900	3900	2800
GS 1/2/4	6900	5500	6000	4900
GS3 deutsch	5900	4200	5500	3600
GS3 ital in Italien	5800	4200	5200	3800
Rally 180/ 200	6800	5000	6600	5400
TS	5500	5000	3900	3200
Sprint V	4900	3900	4400	3200
Primavera	4500	3200	3900	2800
ET3	4700	3200	3900	2900
VB/ VL	7800	5200	5700	4500
VN/ VM	7800	5200	6500	4500
Königin	12500	9900	9500	7900
V98	16000	12000	14000	10000
125U	17000	13000	12000	9000
SuperSprint 50	10500	7000	10500	6500
SuperSport	10500	7500	8500	7500



Preisübersicht
Vespa* Oldtimer

Preisübersicht Vespa* Oldtimer Fortsetzung

Modell	Original Note 2 in €	Original Note 3-4 in €	Restauriert Note 2 in €	Restauriert Note 3-4 in €
ACMA Modelle mit Licht oben	6500	5500	6500	4900
ACMA Licht unten	6000	5000	5500	5200
BAJA (Sprint)	2500	1500	2500	1000
BAJA (VBB)	2500	1900	1900	1700
Motovespa (SS)	3800	2900	2900	1800

Bei den Lizenzbauten lassen sich die Preise auch nur sehr schwer bestimmen, das ist Hype abhängig, je nach dem was gerade angesagt ist. Jedoch ist bei diesen Modellen entscheidend, ob sie im Originalzustand sind, nur dann sind sie wirklich gesucht.



Preisübersicht
Vespa* Oldtimer

Ihre Werbung

buchbar unter <https://www.die-oldie-garage.de>



Werbung

Swoboda Siegert-Bomhard Eder Partnerschaft

www.swoboda-partner.de



Motto Vespa COCA

Hier kommen wir zu der Vorstellung einer weiteren MOTTO Vespa von Daniel (bekannt in der Vespacene als Norbert Hansen).

Wie immer im unteren Preissegment, d.h. mit viel Arbeitseinsatz, Phantasie und handwerklichem Geschick anstatt eines dicken Geldbeutels. Die Zeit, die in diesen Projekten steckt, darf man selbstverständlich nicht rechnen.



Ausgangsbasis bietet eine normale Vespa* PK ohne Blinker, mittlerweile auch ein eher rares Modell. Begonnen wird wie immer mit dem groben Zerlegen, Anbauteile weg, Motor raus, der dann später natürlich überholt wird, Lager, Simmerringe, Kupplung, Zylinder etc. Nur so ist der Fahrspaß danach auch garantiert, denn aus Italien



Motto Vespa*
COCA

kommend haben die schönen rundlichen Italienerinnen meist nur selten eine Werkstatt gesehen, dort müssen sie einfach funktionieren, wegen der relativ robusten Technik machen sie das mehrere 10 T Km ohne Wartung ...



Also erst einmal zerlegen, das gute Stück. Selbst wenn man den Roller nicht lackieren will, kann man ihn restaurieren, d.h. zerlegen, defekte Dinge tauschen, aufarbeiten, alle Schrauben säubern oder tauschen, den Motor neu machen, Seilzüge wechseln,



Grundmodel Vespa Pk
50 xl 1 Blinkers
(Sparmodell)
In O-Lack (Keine
Blinker / Keine
Tankanzeige)

damit alles schön leichtgängig ist. Hier sind die Seilzugsets mit teflonbeschichteten Hüllen zu empfehlen, kein Verschleiß der Innenzüge mehr bzw. nahezu kein Verschleiß. Gute Züge heißt, korrekte Schaltung, langer wirklicher Fahrspaß. Bei meiner GL habe ich die Züge vor 15 Jahren gewechselt, mit Teflon natürlich, seither kein gerissener Zug, KEINER! Ca. 80 T Km ...



Ein paar Anbauteile erneuern, bzw. mit Chrom auffrischen, neue Reifen / Felgen / Bremsen sind erstmal die Grundzüge der Arbeit von Daniel, dann aber geht es ans wirkliche Motto umsetzen, den Lack ...

Für das Anpassen des Schriftverlaufes braucht man ein wenig Geduld, damit es nachher nicht kantig und abgesetzt aussieht, wo die Schrift über die Kaskade läuft ...





Wieviel Schichten es am Schluss sind, möchte ich gar nicht wissen, aber für meinen Geschmack ist das sehr fein gemacht. Natürlich darf das Logo auf der Seitenbacke auch nicht fehlen ... danach wird sich dieses mal dem Motor gewidmet, auf besondere „Oldstyle“ Weise ...



Der Auspuff wird umgeschweißt, damit er schräg unter dem Trittbrett rauskommt und dennoch ein Ersatzreifen montierbar bleibt.

Auspuff Simonini umgeschweißt (Winkel)



**ECHT
B.L.E.C.H.
2 STROKE**

Daniel arbeitet viel mit Folie und Aufklebern, also ist das Meiste wieder zu entfernen.

Motor und Gabel
Schwarz
pulverbeschichtet
Reifen 90/90/10

Neuer stolzer Besitzer dieser Vespa:
Thomas Küster
Thomas macht Projekte mit Jugendlichen, die sehr schlecht in der Schule sind, und wenig Aussichten für die Zukunft haben ... als Projekt restauriert oder repariert er mit diesen Oldtimer, damit sie Erfolg erleben und vieles mehr. Ich hoffe, ich kann in kommender Ausgabe einen Bericht verfassen, denn das ist mehr als lobenswert!
RESPEKT!

Zu guter Letzt macht man sich an den Motor, er soll ein wenig mehr Leistung bekommen, was bei einer originalen Vespa* 50 beinahe jedermanns Wunsch ist. Zylinder wird mit 100ccm von DR* erweitert, Pleuellwelle und damit die Steuerzeiten werden erweitert mit Hilfe einer Pleuellwelle oder werden geflext, ähnlich wie bei einer fertig gekauften Pleuellwelle, mit dem Vorteil der deutlich höheren Qualität. Das ist echtes Tuning, welches heute nicht mehr viele Schrauber beherrschen, die meisten greifen doch einfach zu Fertigprodukten ... Nicht, wenn man wirklich Spaß daran hat, was man macht ... wir flexen auch original Wellen, wegen der Selbstbestimmung der Steuerzeiten und wegen der deutlich besseren Qualität. Man sollte allerdings schon wissen, was man tut :-)



Mit Ändern der Pleuellwelle, kann man die Einlasszeit verändern, also die Dauer, die der Drehschieber geöffnet ist, und vor allem, ab welcher Pleuellposition der Einlass geöffnet und wieder geschlossen wird. Wählt man die Zeiten ohne wirklich Plan zu haben, kann es gut sein, dass die Vespa nicht mehr läuft, oder der pure Sprit unverbrannt in den Auspuff gelangt ...es kann sein, dass man einen extremen Blowback erzeugt, dass die Vespa damit kaum noch zu fahren ist und der Sprit nur so aus dem Vergaser tropft ... Bei den Polini Zylindern ist immer noch eine Anleitung beigegepackt, wie man die KW überarbeiten soll / kann, wirklich deswegen ist der Polini schon einer der geilsten Zylinder auf dem Markt ... im humanen Preissegment wohlgemerkt!



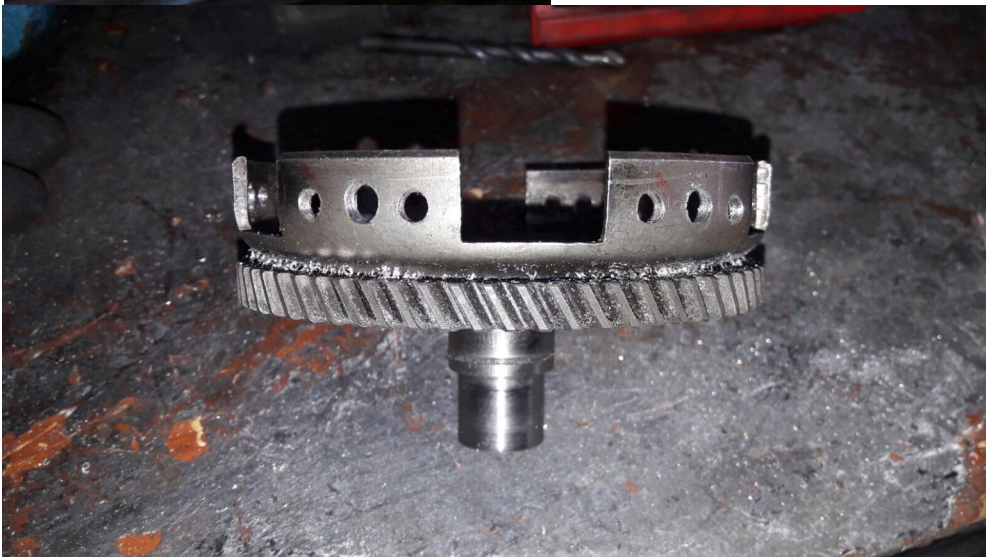
Motortuning
oldstyle
Pleuellwelle flexen
zur Pleuellwelle,
Primär leichter
machen etc ...

Setup DR 102
Gefräst
Motorgehäuse
gefräst
19/19 Vergaser
Pleuellwelle /
Getriebe Modifiziert

Beim Tunen geht es natürlich auch um Gewichtsersparnis bei allen beweglichen Teilen, das heißt die Kurbelwangen, der Kolben, das Lüfterrad, die Kupplung und nicht zu unterschätzen, Primär und auch die Getrieberitzel selber. Die Primär / den Kupplungskorb kann man auch gelöchert kaufen, was alleine diesem Zweck dient: Gewicht zu sparen bei der Schwungmasse ... In Eigenarbeit erleichtert, sieht der Korb ein wenig anders aus, das Ergebnis lässt die Mundwinkel aber gewaltig nach oben gehen:



Natürlich sollte man versuchen, die Bohrungen symmetrisch zu machen, wegen der Unwucht. Zu genau muss es nicht sein, aber eben auch nicht irgendwie gebohrt. Die Genauigkeit merkt Ihr am Grad der Laufruhe mit der Euer Motor nachher schnurrt ...



Gewichtreduktion Primär, Lüfterrad, Kolben. Weniger sich bewegende Masse, ein klarer Vorteil. Im Gegenzug geht allerdings Drehmoment verloren, darüber muss man sich im Klaren sein.



Die Überströmkanäle des Zylinders / Motorblockes sollten ordentlich angepasst werden. Dabei ist wiederum nicht so entscheidend, dass alles danach poliert wird, sondern Größe und Form sind eher für gute Leistung maßgeblich. Das Polieren ist am Schluss der goldene Abschluss, um noch 0,1 PS rauszukitzeln, also eher marginal. Zum Anpassen legt Ihr eine Dichtung auf den Zylinderfuß und zeichnet die Überströmer an, danach legt Ihr die Dichtung auf den Motorblock, und überträgt die Markierungen ... aber Vorsicht, der Block ist teilweise sehr dünn, beim Erweitern der Überströmer ist also Vorsicht angesagt,

Einmal durchgebrochen ... hm .. bleibt nur kleben oder schweißen, also nicht, was man im Durchschnitt mal eben noch zu Hause machen kann ... Also seid vorsichtig, schaut dass es keine scharfen Kanten und Übergänge gibt, das sind schon einmal 50 % der Leistungssteigerung ...



Das A und O beim Tuning ist das Anpassen der Überströmer, ansonsten erhält man nur einen Bruchteil der zu erwartenden Leistung. Viele betreiben Stecktuning, ohne Bearbeitung, aber nur weil sie es entweder nicht können, sich nicht trauen oder meist einfach nicht wissen, wieviel Leistung sie verschenken. Ein gesteckter Polini 208 bringt gerade mal 3 PS Leistungszuwachs, mit angepassten Kanälen ist man dann aber gleich mal bei 6 PS ... KW und Vergaser und auch noch der Auspuff, bringen dann nochmal 4 bis 8 PS ...

Getriebe

Hier widmen wir uns mal kurz dem Vespa Getriebe, da die largeframe Fahrer ganz besonders das Problem der springenden Gänge kennen. Aber auch die V50 Fraktion ist davon nicht ausgeschlossen. Eine größere Einführung wird in einer folgenden Ausgabe der Zeitung erfolgen.

Also Problem: hauptsächlich der 2. und der 3. Gang springen unter Belastung raus, d.h. der Gang hält nicht wirklich. Man kann den Gang festhalten, wenn man den Ganggriff hält, aber auch nicht wirklich, dennoch hüpft es sehr unschön und wird schnell schlechter. Meistens ist der Grund dafür ein verschlissenes Schaltkreuz, warum dieses aber verschleißt, das ist die Frage. Der überdurchschnittliche Verschleiß kann durch einen sehr sportlichen Fahrstil hervorgerufen werden, fahren ohne zu kuppeln, Wheelies, Burnout etc. sind ebenfalls bei den sportlicheren Vespafahrern beliebt.

Aber all das ist nicht genug, um ein gehärtetes Kreuz abzurunden. Die Hauptursache ist ein schlecht distanziertes Getriebe. Ist es perfekt ausgerichtet, hält das Schaltkreuz dreimal so lange ... Getriebe ausdistanzieren ... was versteht man darunter? Distanziert bedeutet, dass die einzelnen Gangräder der Hauptwelle und die der Nebenwelle perfekt aufeinander laufen, d.h. die Laufflächen 100% fluchten, also die maximale Materialstärke zur Kraftübertragung genutzt werden kann. Ausdistanzieren kann man nur eine Welle, die Hauptwelle. D.h. der Abstand der Ritzel muss an den Abstand der Ritzel der Nebenwelle angepasst werden.

Manche Getriebe sind auch einfach schlicht falsch zusammengebaut, die Ritzel sind nämlich nicht symmetrisch ... also eines verkehrt herum auf die Welle geschoben, und nichts stimmt mehr.

Früher war immer eine gute Lösung, so zusammenbauen wie es war, also wie es vorgefunden wurde.

DAS SOLLTE MAN NICHT MACHEN.

Zu viel Bastler haben sich mittlerweile an Vespa' s versucht, oft sind eben die Gangräder falsch montiert ...



Hier im Bild kann man deutlich erkennen, dass der 3. und der 4. Gang nicht mit der Position der Gangräder der Nebenwelle fluchten.

Sie sind beinahe um die Hälfte versetzt. Fahren tut das so auch, aber nicht sehr lange ohne dass die Gänge anfangen rauszuspringen.

Aber es hält schon ein paar Hundert Kilometer ...



(Es gibt noch mehr Gründe für springende Gänge, z.B. Seile völlig falsch eingestellt, Schaltraste verschlissen, Feder der Schaltraste ermüdet etc)



Getriebe ausrichten
bzw. distanzieren.

Auf der linken Seite extra mal ein Großbild, wo der Versatz der Ritzel gut zu erkennen ist. Hier handelt es sich um den ersten Gang, hier ist einfach das Ritzel falsch herum montiert gewesen ... Vergesst also bitte nicht, die Position zu kontrollieren, denn vielleicht hat einfach der Vorgänger Mist gebaut. Nachdem nun alle Gangräder wieder aufgelegt sind, kann man ausdistanzieren. Es sollen so ca. 0,35 mm Spiel sein, gemessen zwischen Schulterring und Ritzel. Schulterringe nennt man die Ringe, die zwischen Sicherung und Ritzel eingelegt werden, diese gibt es in einigen verschiedenen Dicken, es können auch mehrere kombiniert werden, um größeres Spiel auszugleichen. Macht aber bitte das Spiel nicht zu klein!!! Daraus folgt eine schwergängige Schaltung und enormer Verschleiß, da das Spiel mit steigender Motortemperatur natürlich noch kleiner wird ...



Schaltkreuz habt Ihr ja bereits kontrolliert, es ist ein Linksgewinde! Und bitte auch dieses Schaltkreuz richtig fest anschrauben, jedes 4.te das bei uns landet, ist lose. Auch das hat Gangspringen zur Folge.



Schaltbolzen,
Schaltkreuz

Auf dem Bild unten zu sehen ist ein völlig verschlissenes Schaltkreuz. Sollte es wieder verbaut werden, werden die Gänge nicht halten, weil das Kreuz unter Belastung dann nach rechts oder links wandern will, ist ja beinahe keine plane Fläche mehr zur Kraftübertragung da.



Schaltkreuz

Als kleiner Tipp: habt Ihr mehr als eine Vespa*, lohnt ein Motorständer bereits, denn es erleichtert die Arbeit enorm. Die richtig Guten lassen sich in alle Richtungen drehen und sind sowohl für smallframe als auch largeframe verwendbar, da verstellbar.



Wiatka WP-150

Einfache Anfänge / kurze Freude

Alles kam anders, und die Motorradkrankheit vertiefte sich noch mehr. Das Land, durch das sich Roller fast auf der ganzen Welt ausgebreitet haben ist natürlich Italien. Zwei rivalisierende Firmen:

Piaggio*

produziert seit 1946 Vespa Roller
und

Innocenti*

die Lambretta seit 1947 produzieren, dominierten die Branche.

Die Größe der Firmen führte zu einer Situation, in der nur die beiden richtungsweisenden Marken wirklich auf dem Weltmarkt eine Rolle spielten, erst dann kamen andere Hersteller.

Hinter dem Eisernen Vorhang wollten auch sowjetische Bürger ihren Roller haben, natürlich verschwendeten sie keine Zeit bei der Gestaltung ihres eigenen Fahrzeugs und schraubten einfach ein paar zuvor gekaufte verschiedene Vespa Modelle zusammen, passten diverse Sachen an ihre eigenen Bedingungen und Produktionskapazitäten an und voilà!

"Fertig der Motoroller" ... Einfach, oder?

Es gab keine Lizenzen, keine Verträge ... So wurde 1956 die WP-150 World gegründet.

Warum wurde Vespa gewählt und nicht Lambretta? Ich denke, die Antwort ist einfach – Lambretta war zu kompliziert, schwer zu produzieren, teuer und zu fortschrittlich, -technologisch gesehen, keine Roller für die Bedingungen dort.

Die Serienproduktion begann Ende 1957 in Wiatskie Polanach, Wiatsko-Polasski-Werk für Maschinenbau, das zuvor in der Rüstungsproduktion tätig war.



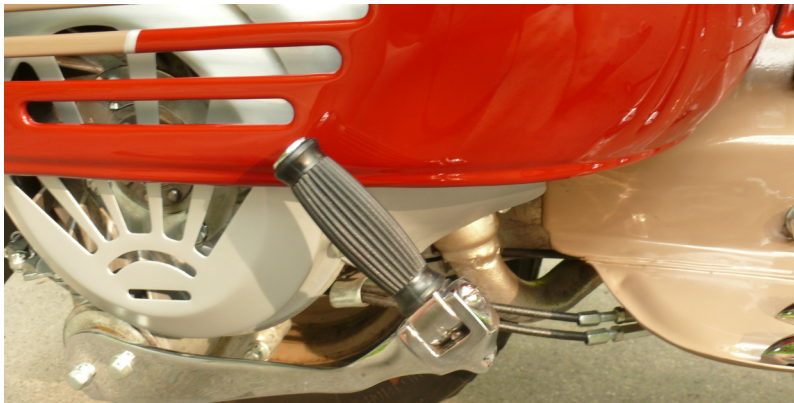
Debüt in Polen

Kehren wir also zurück in die späten 1950er Jahre. Auf der Welle des anhaltenden Booms im Westen erreichte die Mode für Roller, wenn auch mit einigen Jahren Verzögerung, die Polnische Volksrepublik. Das Jahr ist 1958, Fahrzeuge aus dem Westen waren schon immer sehr begehrt: neben Autos wie dem Fiat 600, Simca Aronde oder Renault Dauphine für einen Dollar, erschienen zwei Modelle von Rollern im Verkauf.

Der französische Peugeot S 157 B und die italienische Lambretta 150 LD, zu Preisen von 23.000 PLN bzw. PLN 22.000.

1959 startete die Serienproduktion des nationalen OSA M50 Rollers. Der Preis für den polnischen Roller betrug zunächst 17.000 PLN. Ich weiß nicht genau, wann die erste Wiatka eingeführt wurde, aber es muss entweder in den späten 1960er Jahren oder wahrscheinlicher 1961 gewesen sein.

Der Roller war nicht ganz so teuer wie seine westlichen Konkurrenten, für 17.500 PLN war es nun möglich auch Vespen zu kaufen. Anfangs waren sie nur 500 PLN billiger, aber nach der Einführung des neuen M52-Modells auf dem Heimischen Markt im Jahr 1963 war das alte M50-Modell mit 14.000 PLN ausgepriesen, und dann betrug der Preisunterschied zwischen "Wespe" und Wiatka schon 3.500 PLN.





Ein Traum wird wahr?

War der Roller das Geld wert? Nach dem raschen Stopp der Importe von westlichen Rollern, gab es entscheidende Mängel, aber das Aussehen der Wiatka begeisterte alle, schließlich war es fast Vespa, und italienische Roller genossen einen sehr guten Ruf.

Der Roller wurde durch interessante Malerei, viel Chrom, Ornamente aufgepeppt, es wurde versucht auf den ersten Blick sehr solide zu wirken. Als einziger Roller hatte er serienmäßig einen hinteren Kofferraum, und gegen einen Aufpreis war es möglich, einen sehr praktischen Chrom-Gepäckträger für vorne zu kaufen, es gab sogar eine Windschutzscheibe, was heute eine unglaubliche Rarität ist. Mit einem Wort, ein Traum wurde wahr.

Leider hielt die Euphorie nicht lange an.





Für diejenigen, die versucht waren und Geld ausgaben, wartete eine kalte Dusche und es dauerte nicht lange nach dem Kauf. Der Roller war so anfällig, dass er oft nach ein paar hundert Kilometern für endlose Garantiereparaturen zum Händler zurück ging. Anstatt die Fahrt zu genießen, verfluchten die Besitzer den Tag, an dem sie die Eimer kauften.

In der Praxis hätte buchstäblich alles kaputt gehen können. Meistens flog, wegen der skandalösen Qualität, die Kupplung auseinander, aber es gab auch Probleme mit dem Vergaser.

Dieser hatte keine Möglichkeit zur Anpassung / Abstimmung, außer der Möglichkeit, die Düsenadel höher oder tiefer zu hängen. Weiter gab auch ständige Lecks aus dem unzureichend abgedichteten Motor.

Es gab ständig Getriebedefekte in Form von Rissen am ersten Gangrad oder häufiges Lösen der Schrauben, die den Kickstarter halten und das Lösen der Muttern, die den Hinterreifen halten.

Da nur wenige Fahrer schnell reagierten, endete die Fahrt oft mit einem Sturz oder zumindest mit einem großen Schaden

Darüber hinaus lief der Roller schlecht – er war völlig untermotorisiert, mit der Verwendung stärkeren Bleches völlig überfordert. Der Motor war so schwer, dass man sich so nach rechts neigen musste, dass die Reifen völlig einseitig abfuhren.

Im Handbuch stand, die Reifen alle 2000 Km zu drehen werde empfohlen!



Erschwerend kam hinzu, dass es genügte, einmal gegen einen Bürgersteig zu fahren, um die vordere Gabel aus Aluminium zu biegen, die Reparatur war und ist sehr umständlich.

Korrosion war auch ein Problem – wenn wir auf eine Kopie ohne Primer oder mit einer Spur davon stießen, konnte der Lack sich im gesamten ablösen. Der Lack selbst war jedoch nicht schlecht.

Die Wiatka hatte auch Vorteile – vor allem das Aussehen, live sah noch besser aus als auf der besten Fotografie. Erstaunlich gute und zuverlässige Elektrik, ausgezeichnete Lichter, sowie sehr guten Zink und Chrom der Anbauteile, auch wenn die Vorbehandlung der Teile mangelhaft war.

Wenn der Motor voll funktionsfähig war, funktionierte er überraschend leise und beschleunigte trotz seiner 5,5 PS gut.

Er hatte auch kein sogenanntes Loch zwischen den Gängen, lief sehr harmonisch, nicht wie die Lambretta 150 LD, wo man als Fahrer spürte, dass es an Leistung zwischen Gang zwei und drei fehlte.

Im Allgemeinen hatte der Roller jedoch keinen guten Ruf, wahrscheinlich weil er als einziger der oben genannten anderen Roller keinen "Road Test" in der Wochenzeitung "Moto" durchführen ließ.





Die Wiatka, man liebt sie mit ihren Macken oder man lacht darüber, wie immer, jedem das Seine.

Der Artikel ist erschienen in der Automobilista 04-2020, Bericht von

Rafal Nowak

(Richtigkeit / Datenschutz / Urheberrecht etc. liegen in der Verantwortung des Autors R.N.)

Das Fahrzeug stammt aus der Sammlung Motonostalgie R.N.

Wiatka WP-150 - Droga przez mękę (automobilista.com.pl)



Eigentlich erinnert nur die Form an eine Vespa, ansonsten ist beinahe alles verändert. Vor allem das Gewicht :-). Es gab wohl nie eine Lizenz für die Fertigung der Wiatka, so der Autor. Ich denke eine Wiatka ist wirklich eine Seltenheit, nicht viele haben die letzten Jahre überlebt. Ein Grund mag auch die Nutzung dieses Gefährtes sein, im harten täglichen Einsatz, bei widrigen Bedingungen.





Sammler haben sich kaum darum gekümmert, da sie uninteressant schien. Lizenzbauten hingegen haben es mittlerweile beinahe in das Preissegment des Originals Vespa* geschafft. Eine Wiatka hingegen dümpelt so vor sich hin. Meiner Meinung nach ist sie ein erstklassiges wirklich einzigartiges Fahrzeug, welches schon seine Berechtigung hat. Der Lenker und das Licht sind gewöhnungsbedürftig, aber verglichen mit der „Königin“ keinen Deut unschöner. Aber hier fehlt eben der Hype. Vielleicht kann ich das mit diesem kleinen Artikel, der mir von Rafal Nowak zur Verfügung gestellt wurde. Ihr könnt den original Artikel in polnischer Sprache lesen unter:

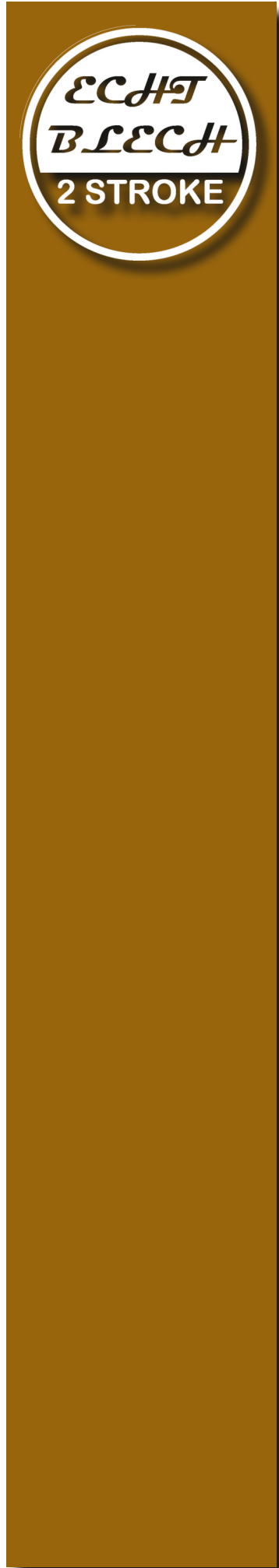
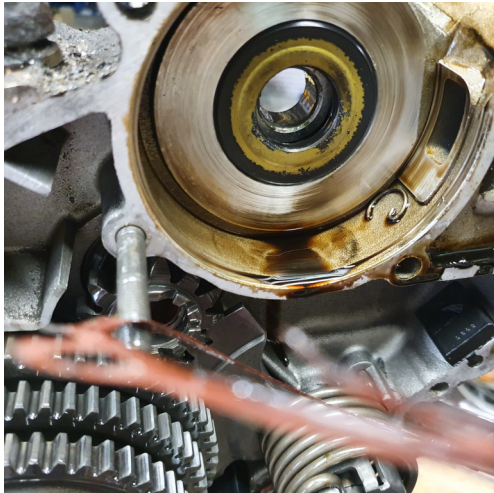
<http://www.automobilista.com.pl/pl/aktualnosci/jednoslady/wiatka-wp-150-droga-przez-meke>

Wir haben die schriftliche Erlaubnis von

Rafal Nowak und Bildmaterial per email erhalten.
Ein dickes DANKE!



Nette Schraubrentdeckungen



In der nächsten Ausgabe erwartet Euch ein bebildeter Umbau einer Vespa* VBB auf Scheibenbremse ...



Umbau Vespa* VBB
auf Scheibenbremse
und PK Gabel

HERAUSGEBER
Redakteur
Verleger:

Swen Modell
Die Oldie Garage
Lange Gasse 17
93183 Kallmünz

Druck:
WirMachenDruck
GmbH

Das Magazin für Vespa
Schrauber und die, die
es gerne werden
wollen.