



vespa-lambretta.org

Die Vorarlberger Vespa- und Lambretta-Szene



Login Registrieren FAQ Mitgliederliste Suchen Foren-Übersicht

Smallframe-Motor zerlegen

[neues thema](#)
[antwort erstellen](#)
[vespa-lambretta.org Foren-Übersicht](#) » [Workshop](#)

[Vorheriges Thema anzeigen](#) :: [Nächstes Thema anzeigen](#)

Autor

Nachricht

Mike
Scooterstar



Anmeldungsdatum:
05.04.2003
Beiträge: 817
Wohnort: Lustenau /
Vorarlberg

Verfasst am: Di, 25. Jan 2005 10:59:47 Titel: Smallframe-Motor zerlegen



nachdem es mikeS letztes jahr (binnen 3 monaten) geschafft hat seinen, neu aufgebauten motor)et3-motor zu schrotten, stand eine neuerliche revision an. schrotten war übertriebn, aber der orig. et3-zylinder war nach seiner reiberei definitiv für die tonne 😊
nach weiteren 4 monaten konnte er sich dann endlich einen neuen zylinder polini 133ccm anschaffen..... 😊😊
im zuge dieser kleinen revision wurde nun der motor neuerlich gespalten, da für sein 133er projekt noch ein paar fräsarbeiten anstehen.

nun zurück zum thema:

ZERLEGUNG VESPA-Motor Smallframe



- Motor im ausgebauten Zustand
- > soweit sollte noch jeder bzw. jede alleine kommen 😊

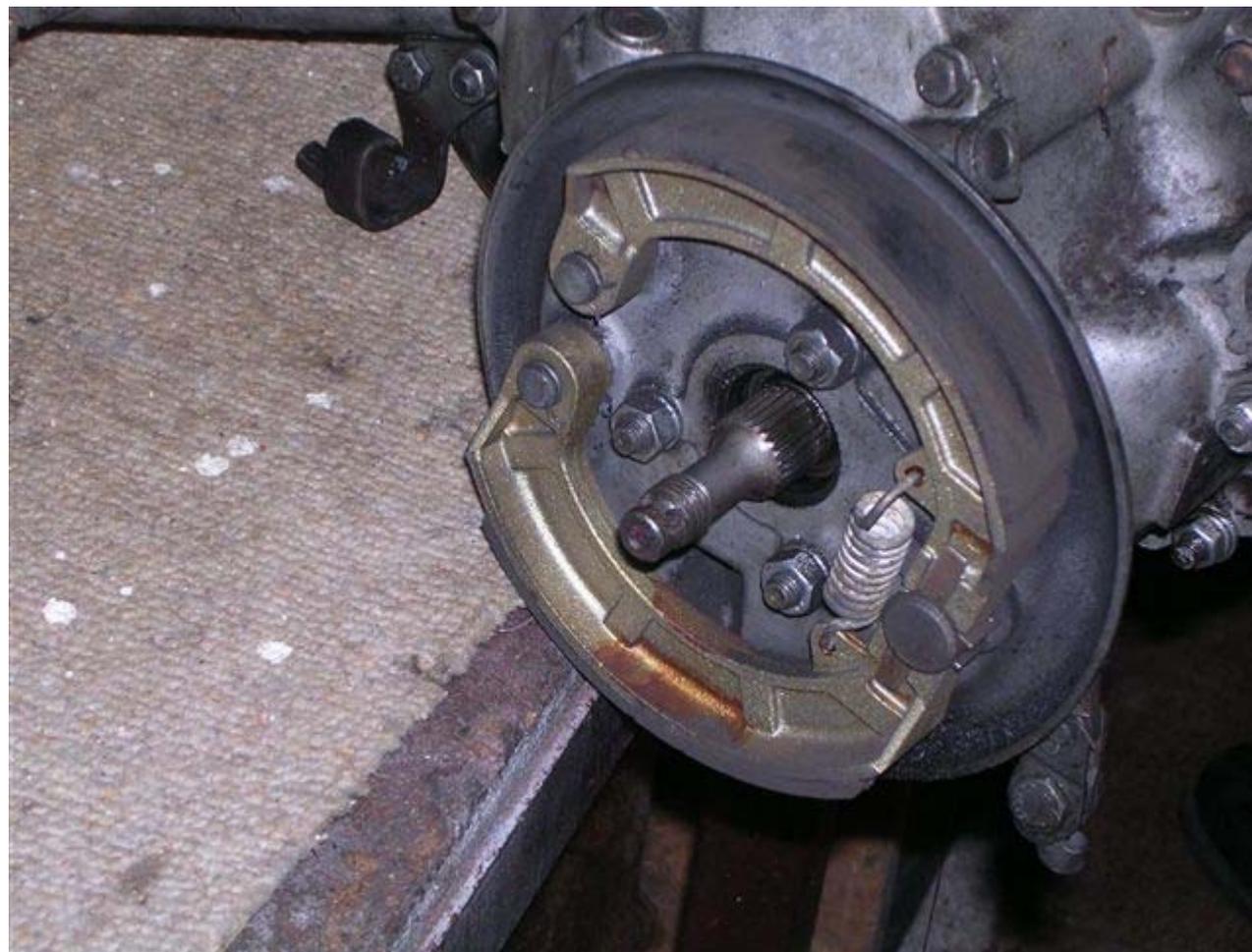




oft kriegt man die radkronenmutter nicht wirklich gut auf. bevor man es mit fäustl und co versucht, sollte man besser mit den hebelgesetzen arbeiten. ratsche rauf, rohrverlängerung ran und mutter lösen. die mutter darf natürlich bereits vorher im eingebauten zustand gelöst werden 😊



Öl ablassen:
- die Ölablass-Schraube wegschrauben und ab mit dem Altöl



- 3x M8-Muttern lösen



- Bremsstrommel abnehmen



- Lüfterrad-Mutter lösen

-> zum Blockieren des Lüfterrades gibt es spezielle Lüfterrad-Halter bzw. Blockierer, ansonsten kann man sich auch mit einem grossen Schraubenzieher behelfen (s. Bild)



- Polradabzieher (Buzetti)



- Gewinde kurz mit MOS behandeln



- Polradabzieher ansetzen und mit Gabelschlüssel anziehen. Der Abzieher muss gut sitzen!



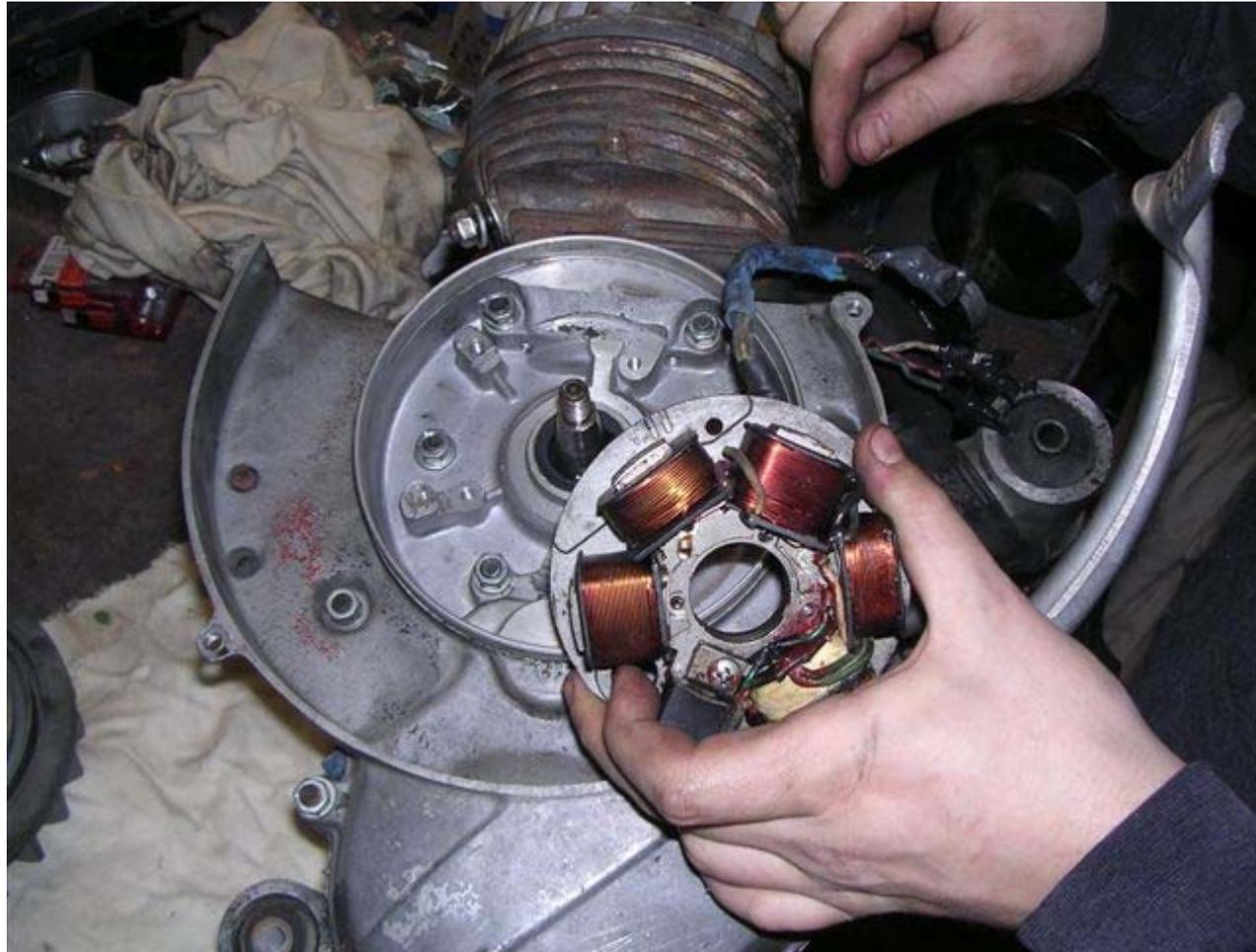
- mit Gabelschlüssel gehalten und mit einer Ratsche Abziehschraube reindrehen



Klack Lüfterrad abnehmen



- Schrauben der Zündgrundplatte lösen



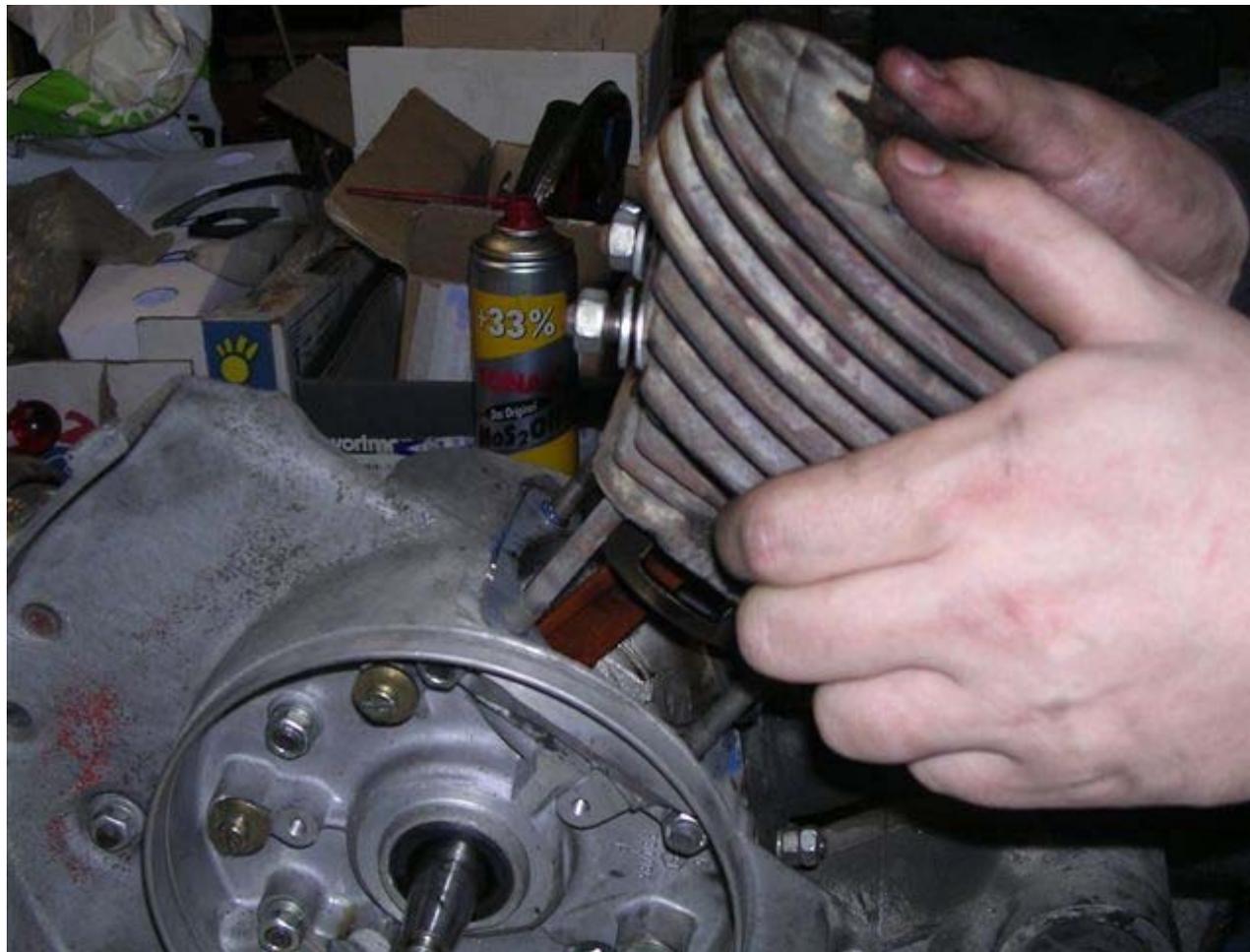
- Zündung abnehmen



- Zylinderkopfschrauben lösen



- ohne Kopf



- Zylinder abziehen



- mikeS und Reibereien 😬



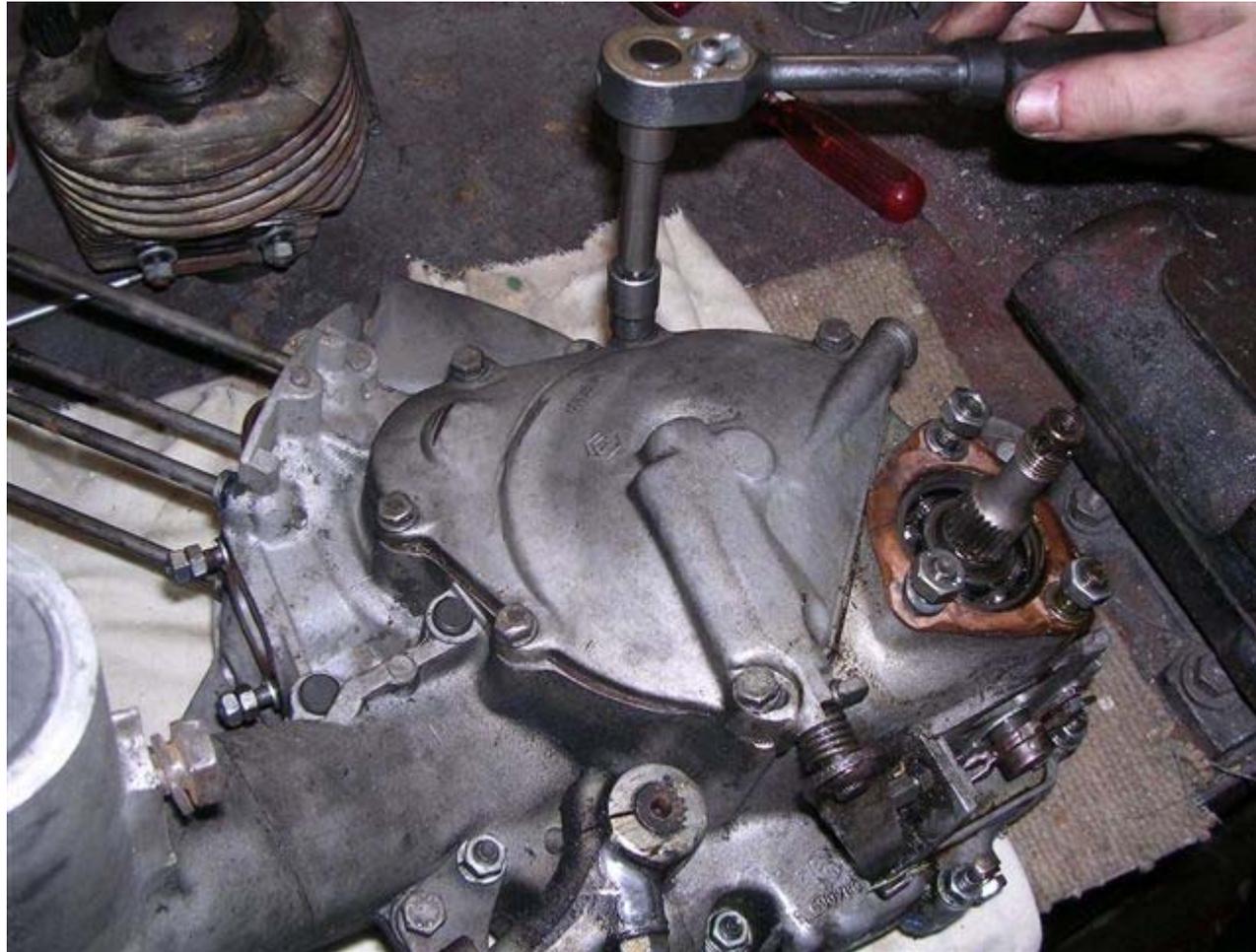
- Kolben-Clips mit Seegeringzange entfernen



- mit einem kleine Durschlag od. ähnlichem den Kolbenbolzen rausklopfen



- Ansaugstutzen entfernen



- Kupplungsdeckel abschrauben



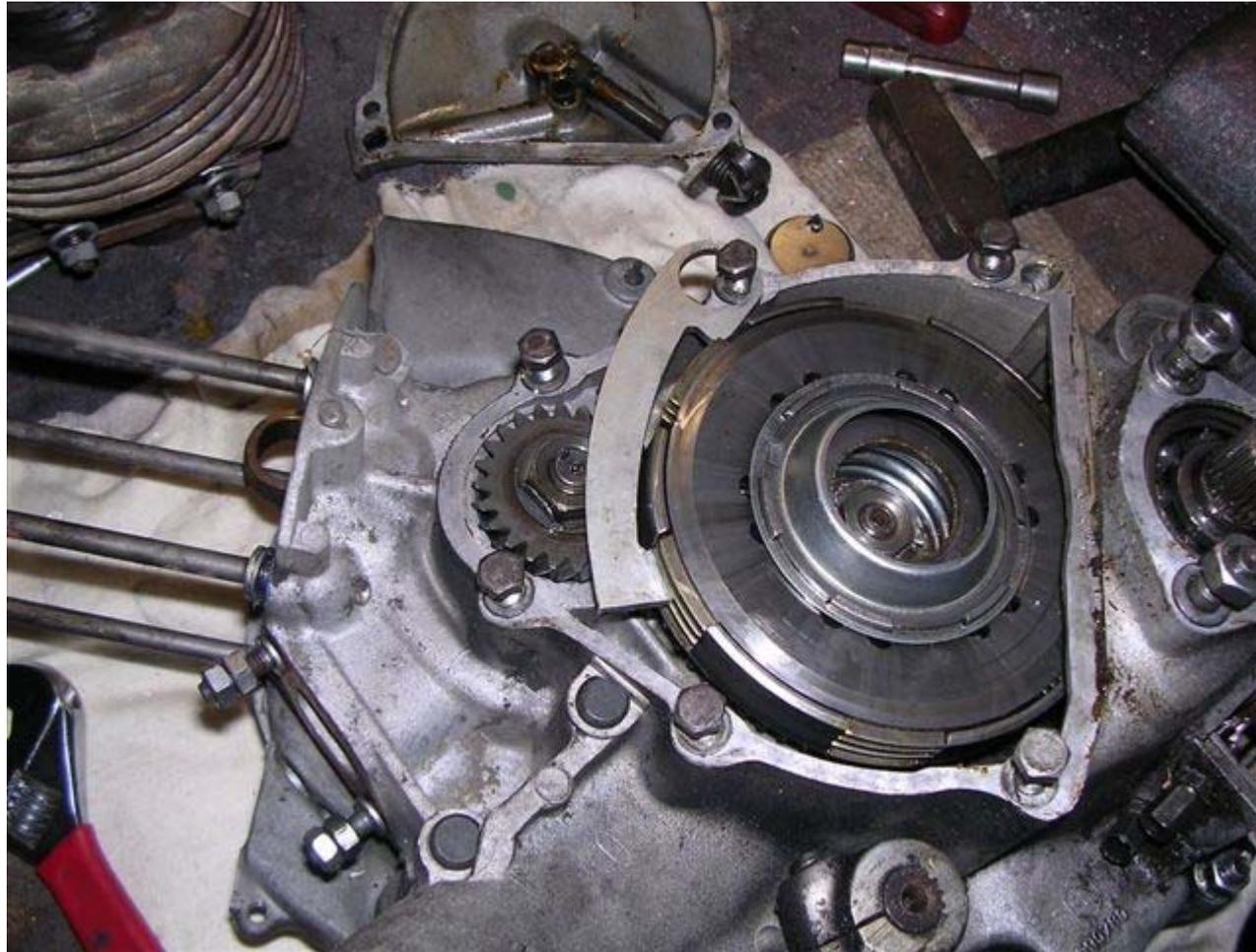
- Kupplungsandruckplatte entfernen. Feder mit Schraubenzieher rausdrücken



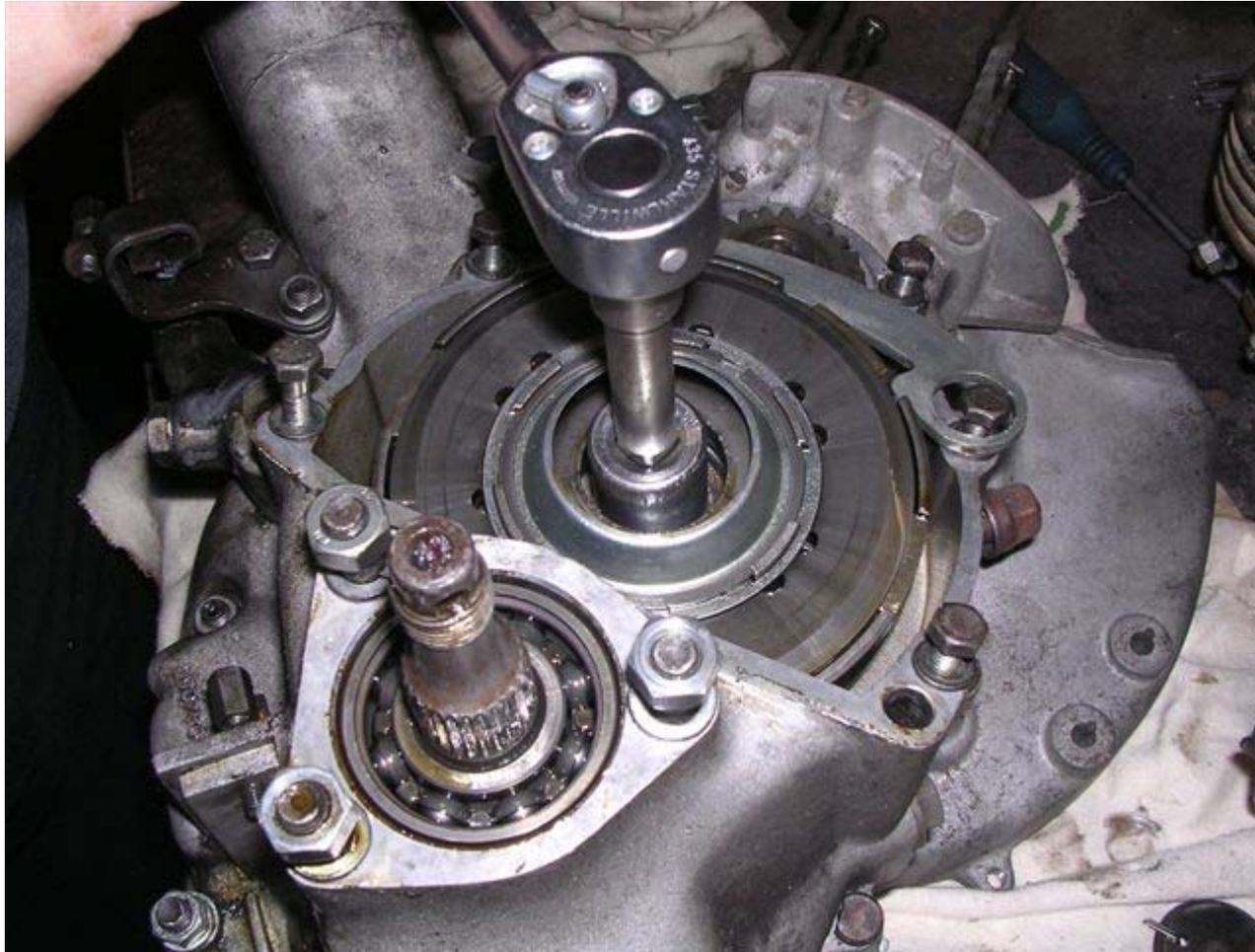
- der aufgebogene Teil der Sicherungsplatte mit kleinem Durchschlag platt klopfen



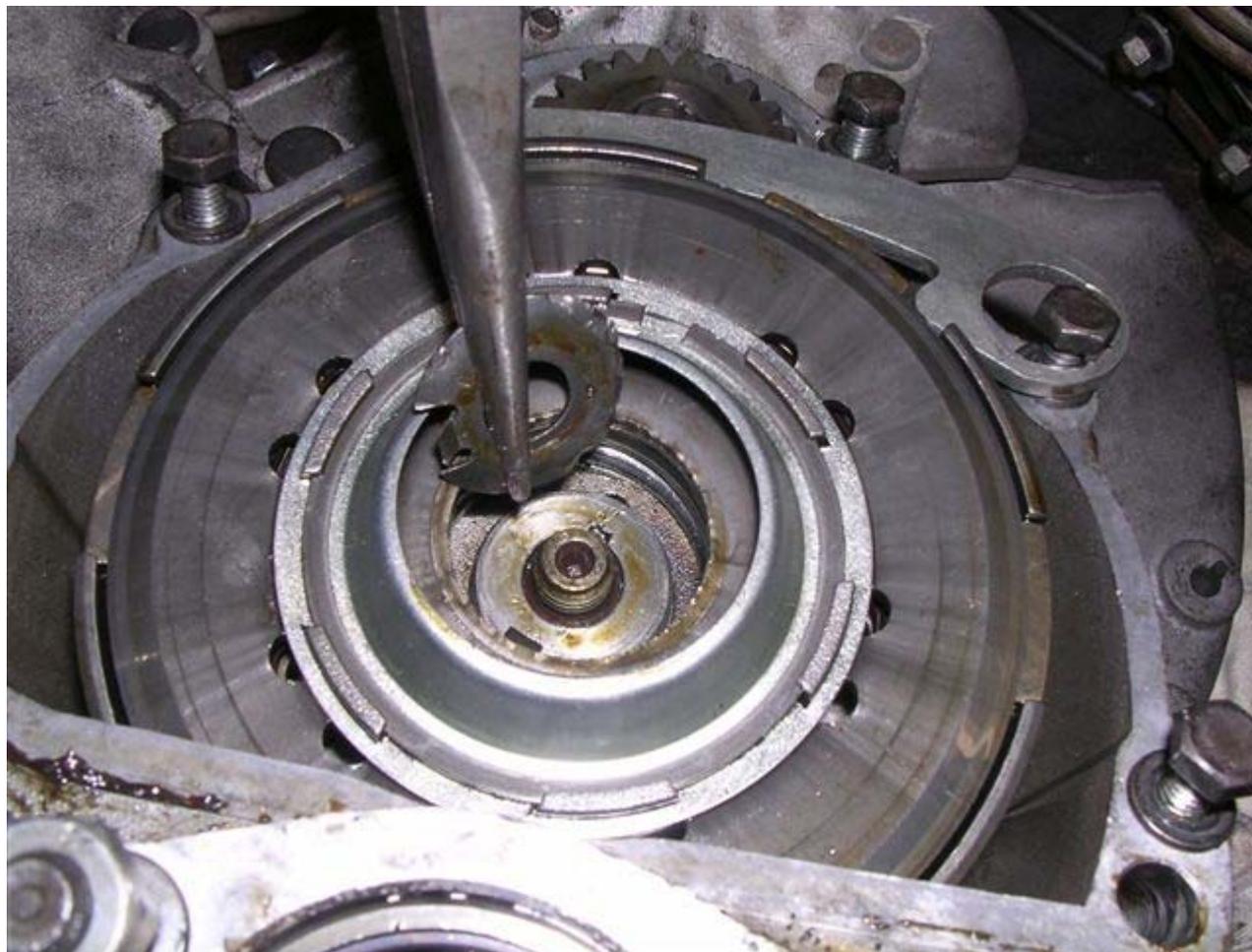
- Kupplungs-Haltewerkzeug



- Kupplung blockieren



- Mutter lösen



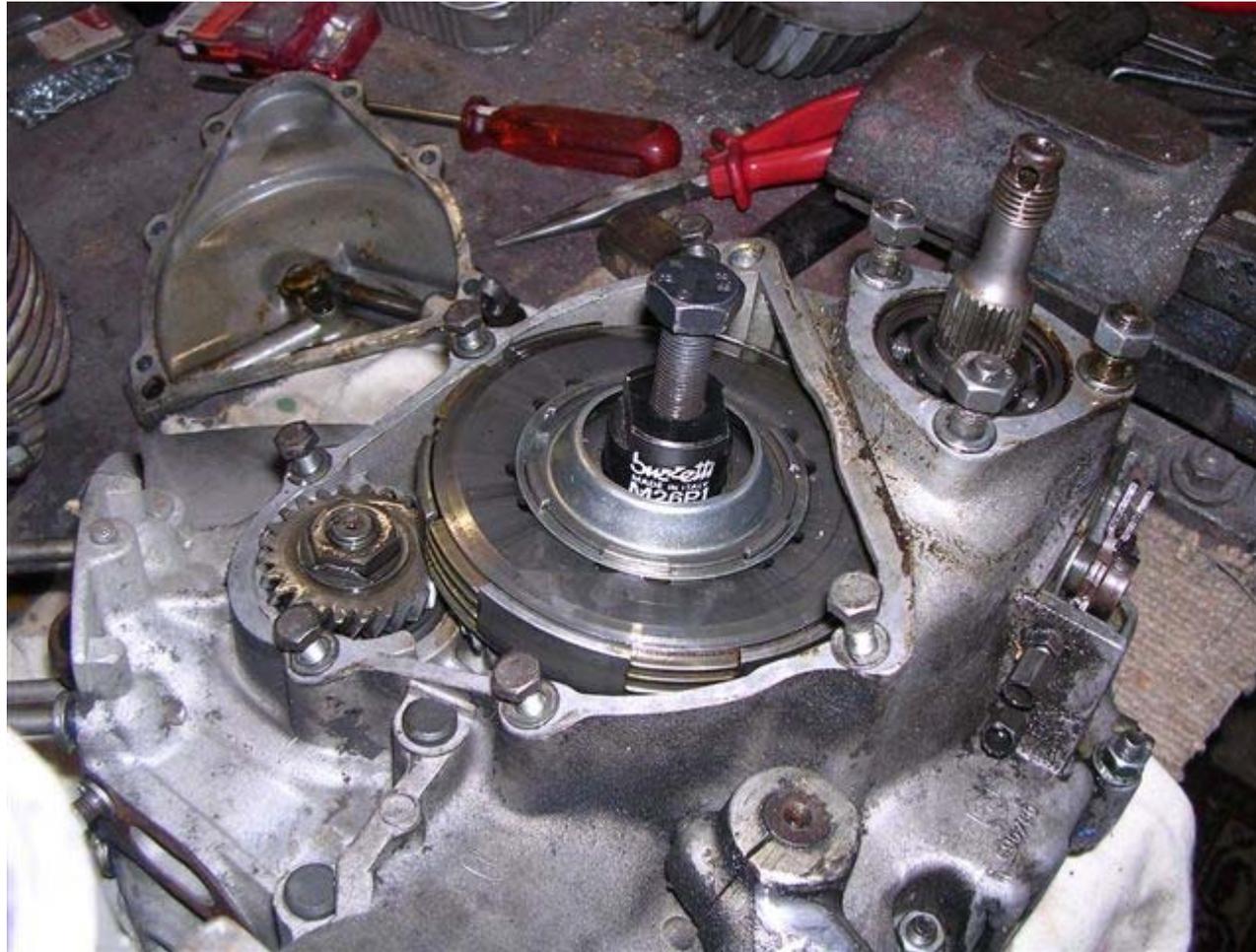
- Sicherungsplatte rausnehmen



- Kupplungsabzieher (Buzetti)



- Kupplungsabzieher ansetzen



- angesetzter Kupplungsabzieher



- mit Gabel(roll)schlüssel anziehen



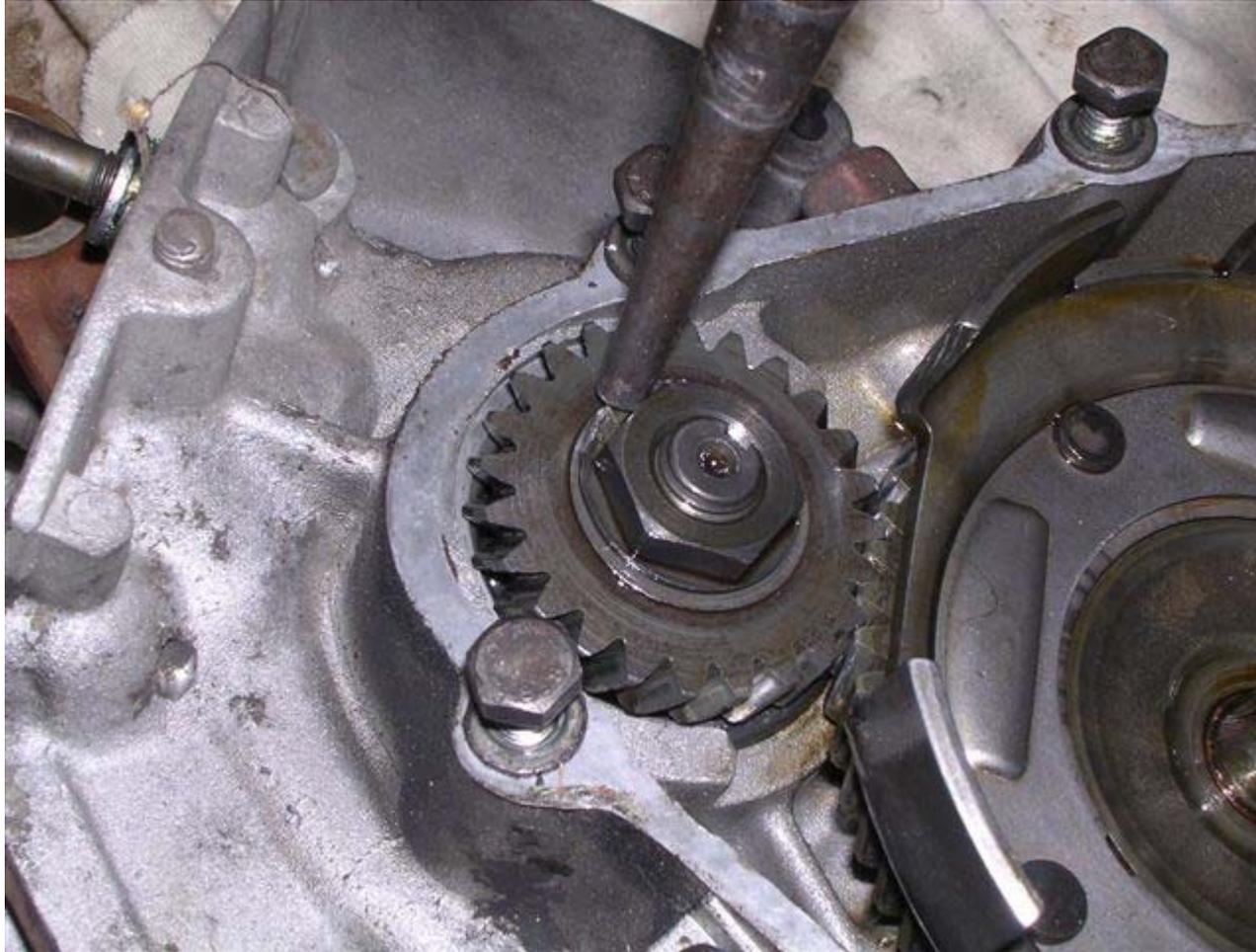
- mit Gabelschlüssel kontern und mit Ratsche Abzieher-Schraube reindrehen



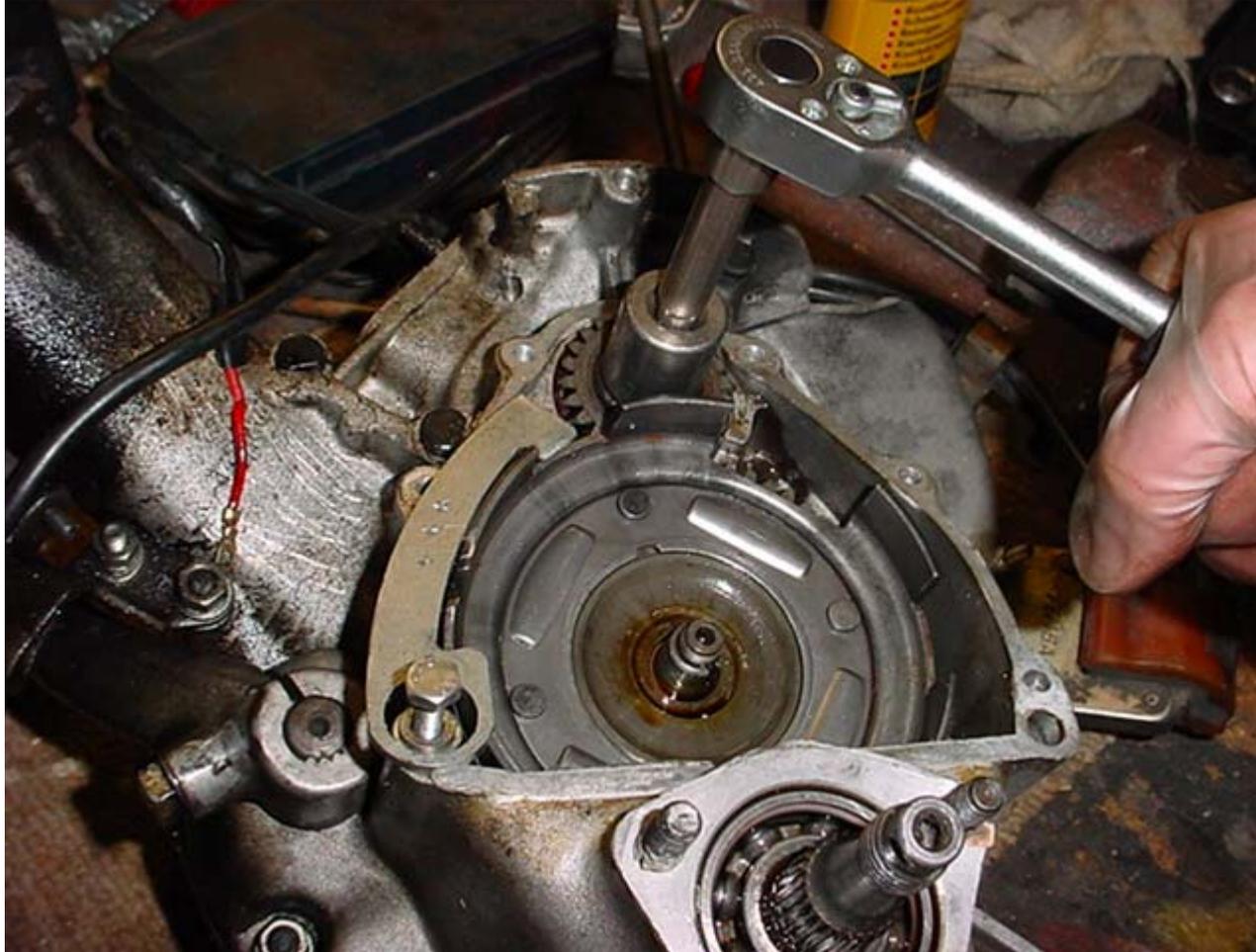
- Kupplung abziehen (Halbmond nicht vergessen!)



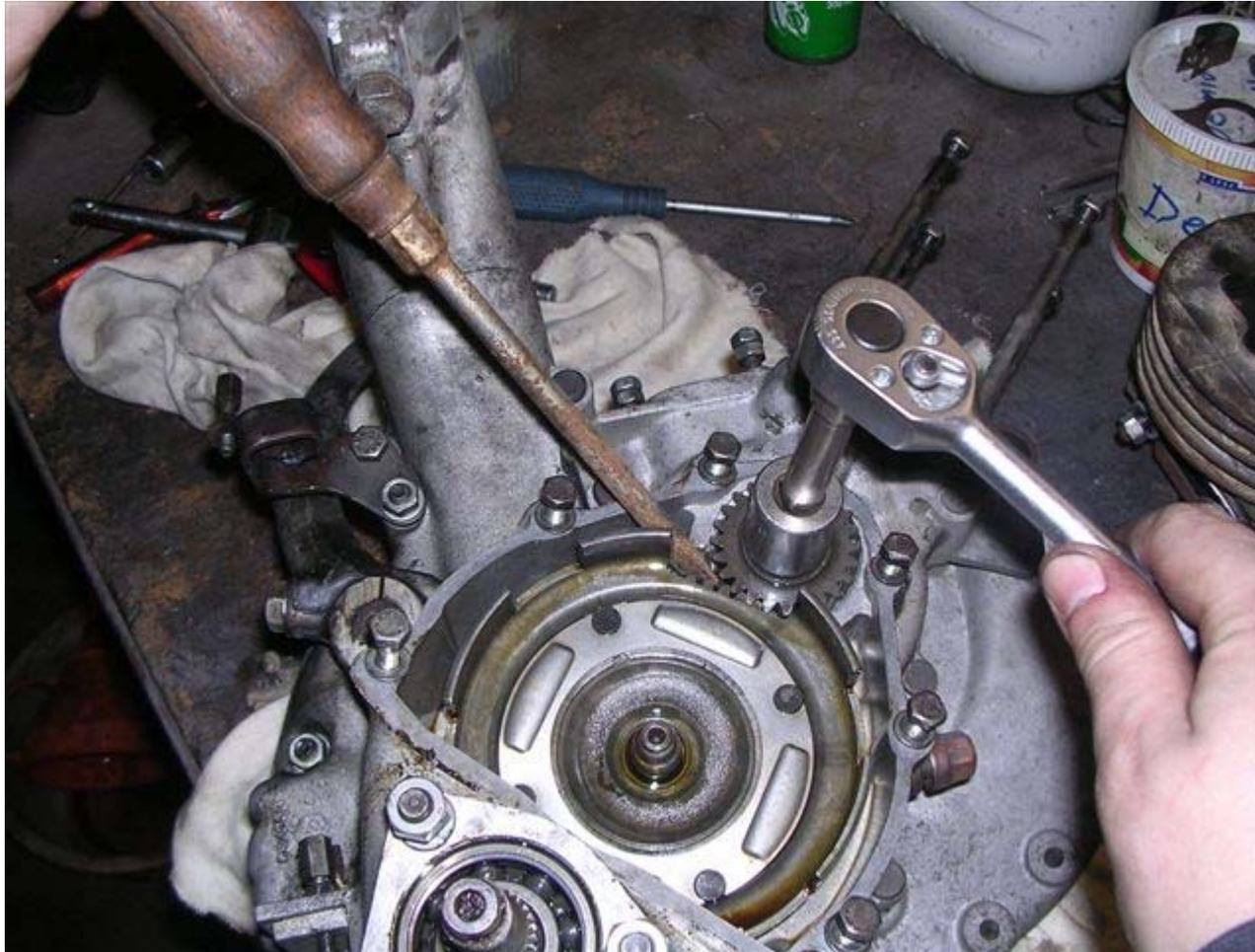
- Primär



- der aufgebogene Teil der Sicherungsplatte beim Primärzahnrad platt klopfen



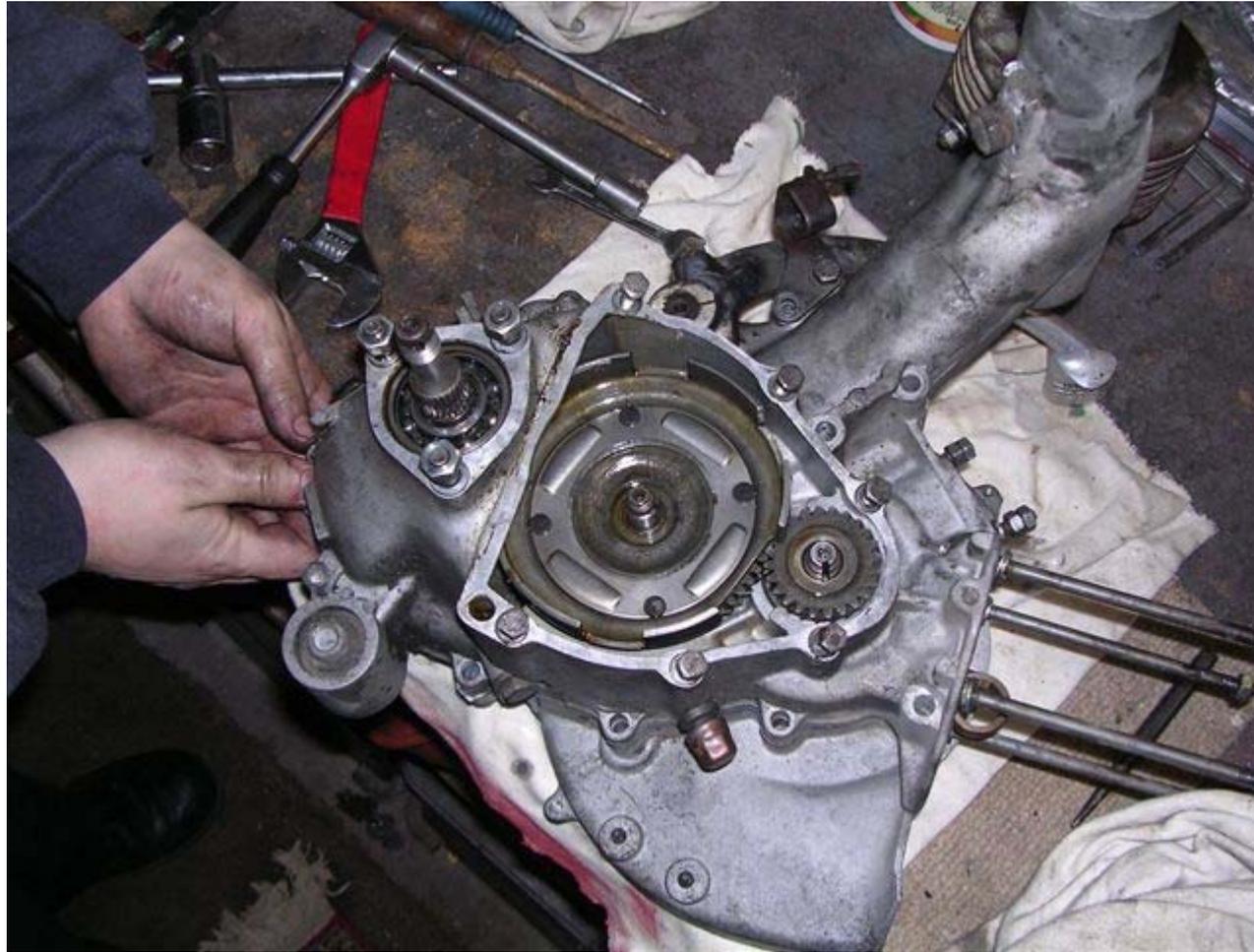
- Primär z.b. mit Kupplungshaltewerkzeug blockieren und Mutter beim Primärzahnrad lösen



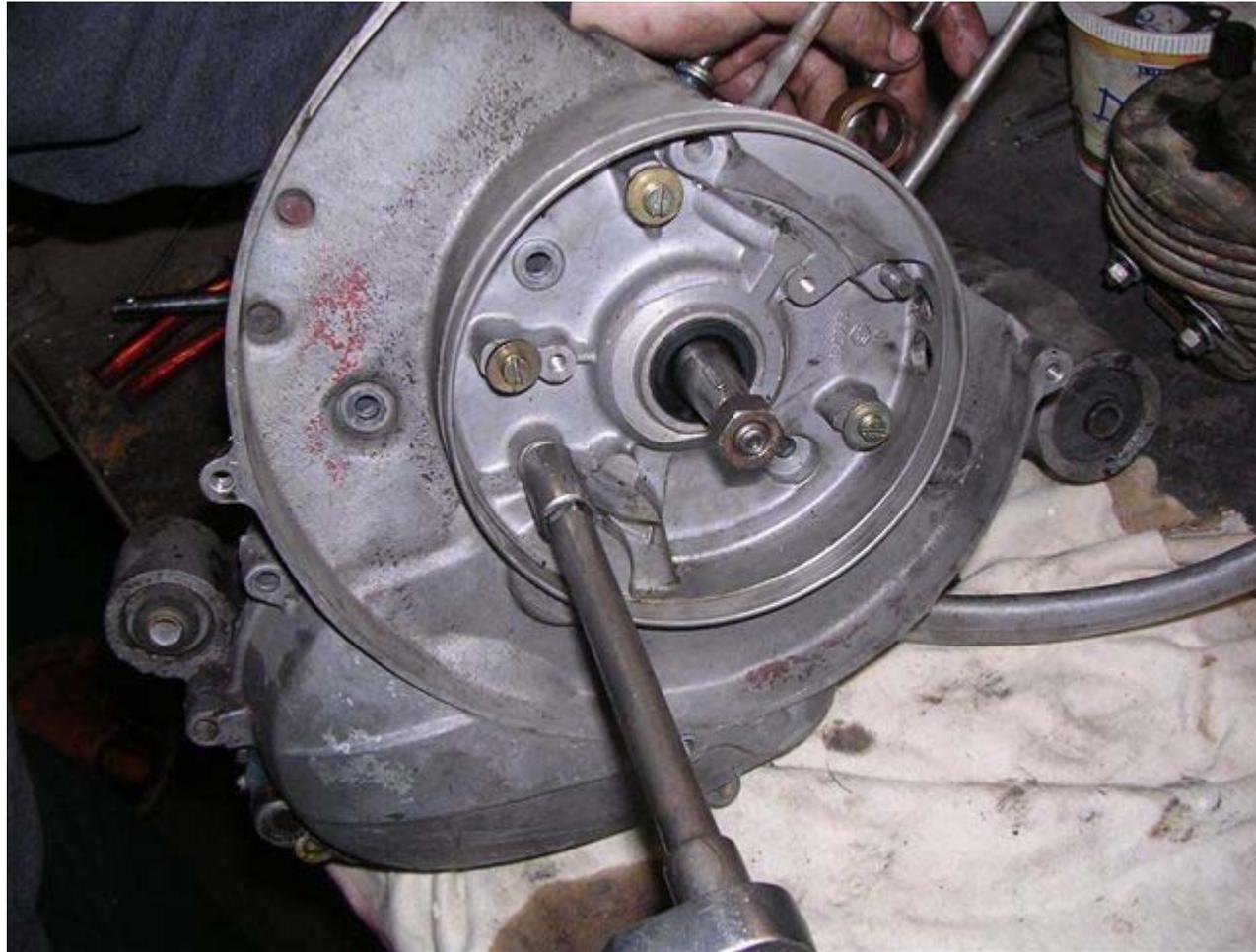
- oder mittels Schraubenzieher Primärzahnrad gegen Primär blockieren und Mutter beim Primärzahnrad lösen



- alle Blockschrauben auf beiden Seiten lösen



- noch mehr Schrauben...



- auch hier...



- mit Plastikhammer sachte auf die Schale klopfen -> Schalen sollten sich ein wenig voneinander lösen



- beim Pass-Stift mit Schraubenzieher dazwischen fahren - und Schalen sachte auseinander heben



- Schale (Lima-Seite) abnehmen -> hier kann die Schale oft klemmen (Grund: Kickstarterzahnrad), dann einfach den Kicker ein paar mal von Hand auf und ab bewegen bis das Zahnrad nicht mehr blockiert und die Schale kann abgenommen werden



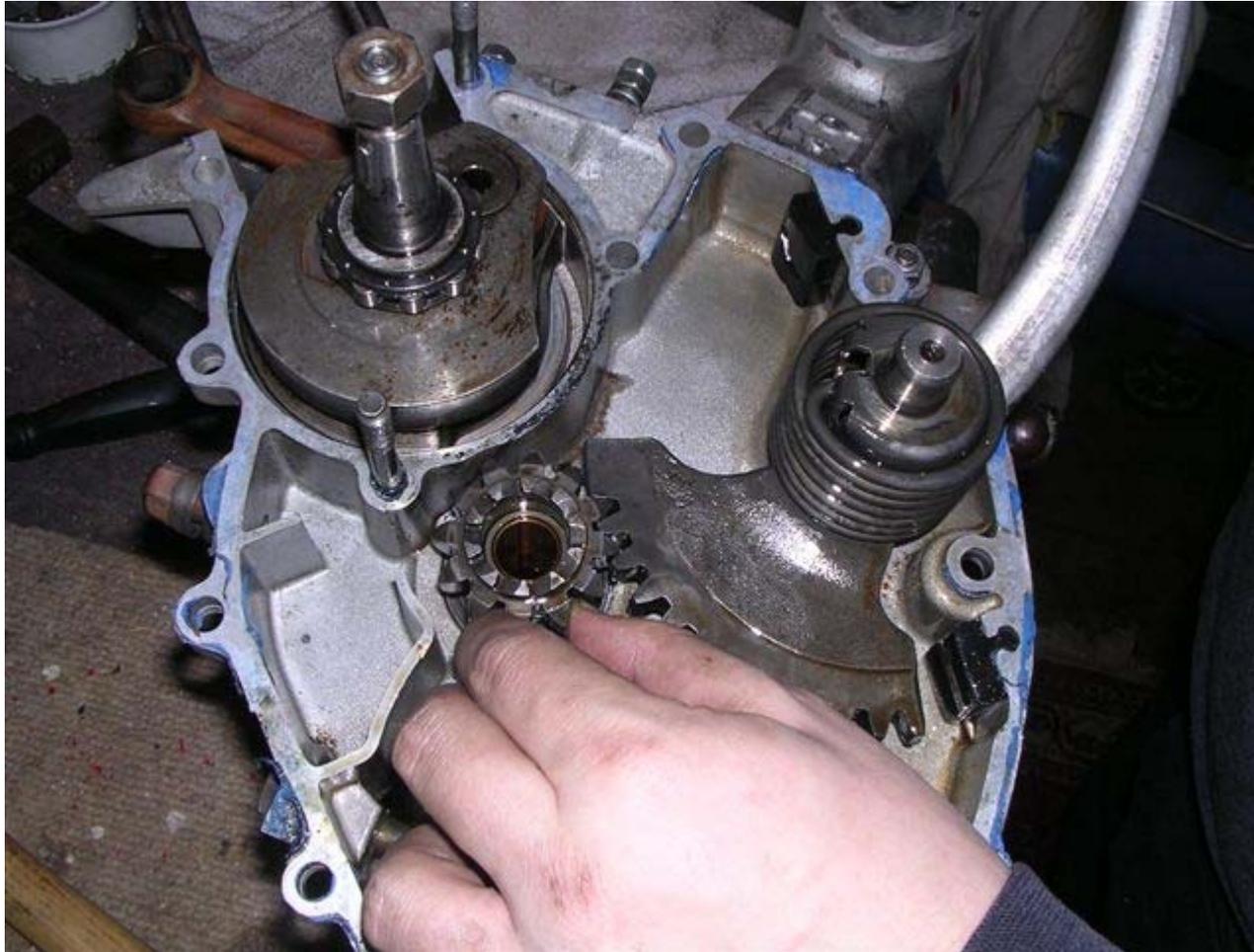
- LIMA-Seite



- Hauptwelle mit Plastikhammer rausklopfen (oft müssen ein od. beide Schaltsteine auch noch aus der Schaltklaue ausgefädelt werden)



- klopf, klopf...



- Kicker runterdrücken und Zahnrad entnehmen



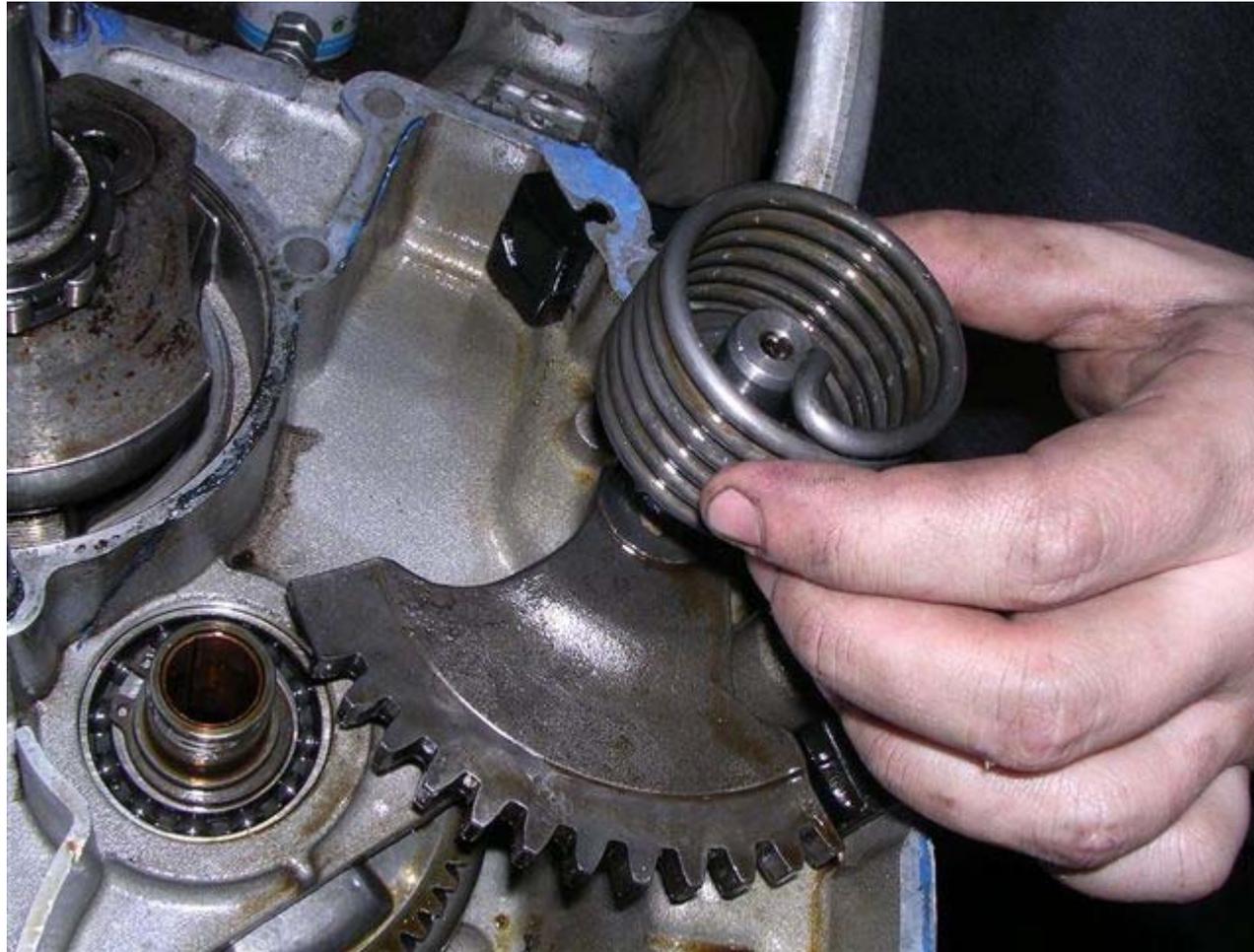
- Andruckfeder



- Schulterring -> Andruckfeder -> Kickstarterzahnrad



- Kickstarterfeder rausdrücken/hebeln



- Feder entfernen



- Kickstarter abmontieren



- Kickstarterwelle entnehmen



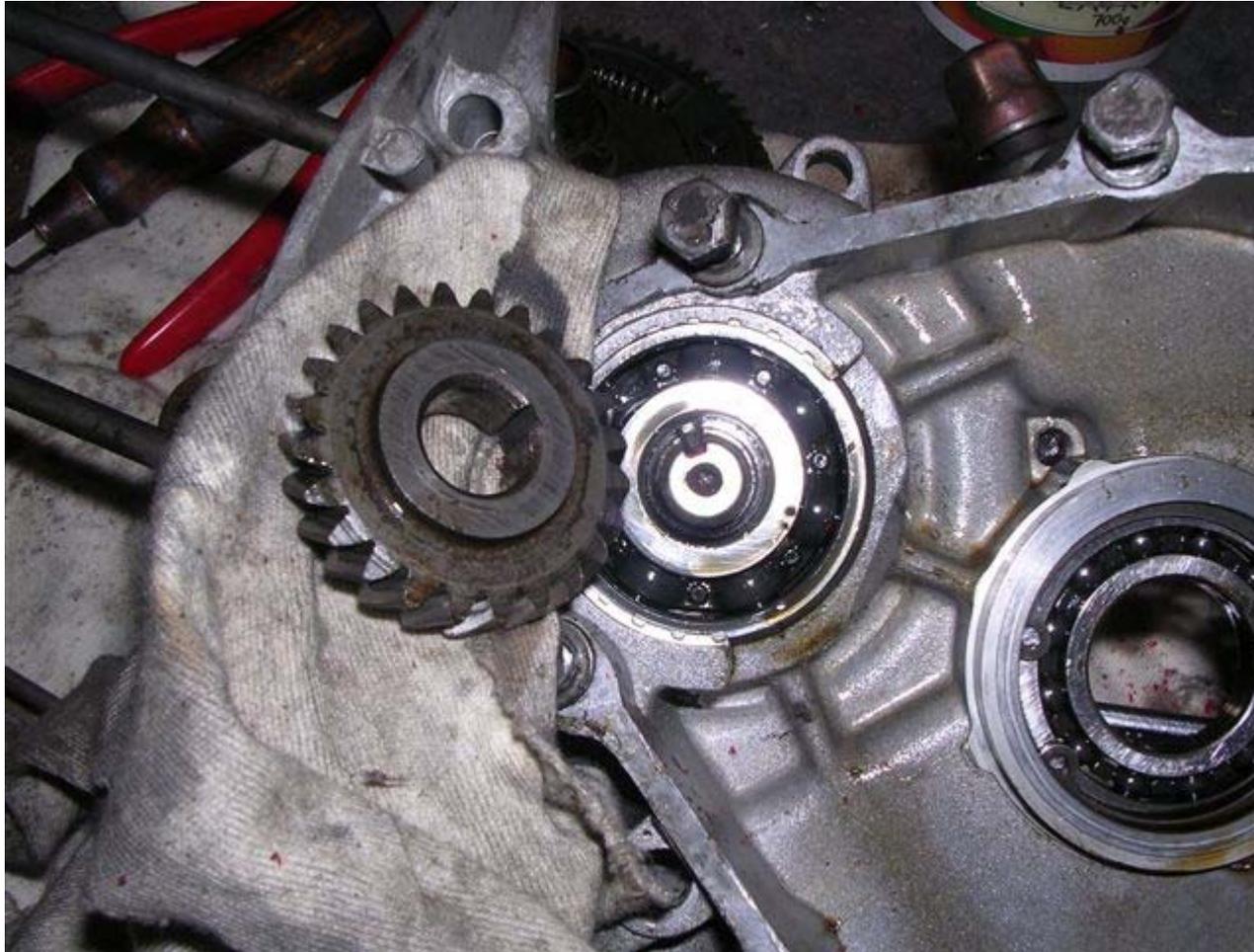
- beim Sekundär Seegering mittels Seegeringzange entfernen



- Primär mit Plastikhammer rausklopfen



- Kurbelwelle ein wenig rausklopfen



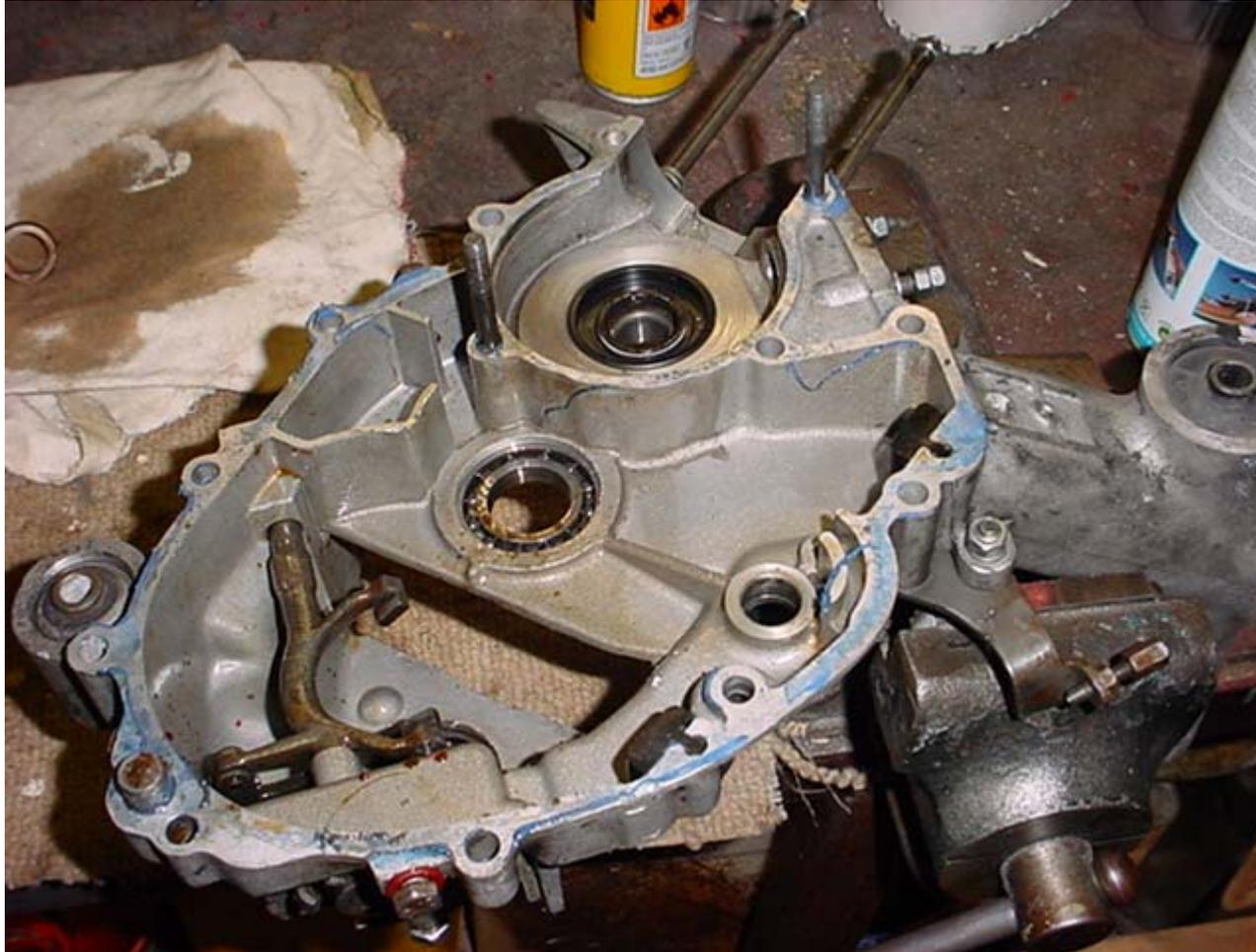
- Primärzahnrad und Keil entfernen



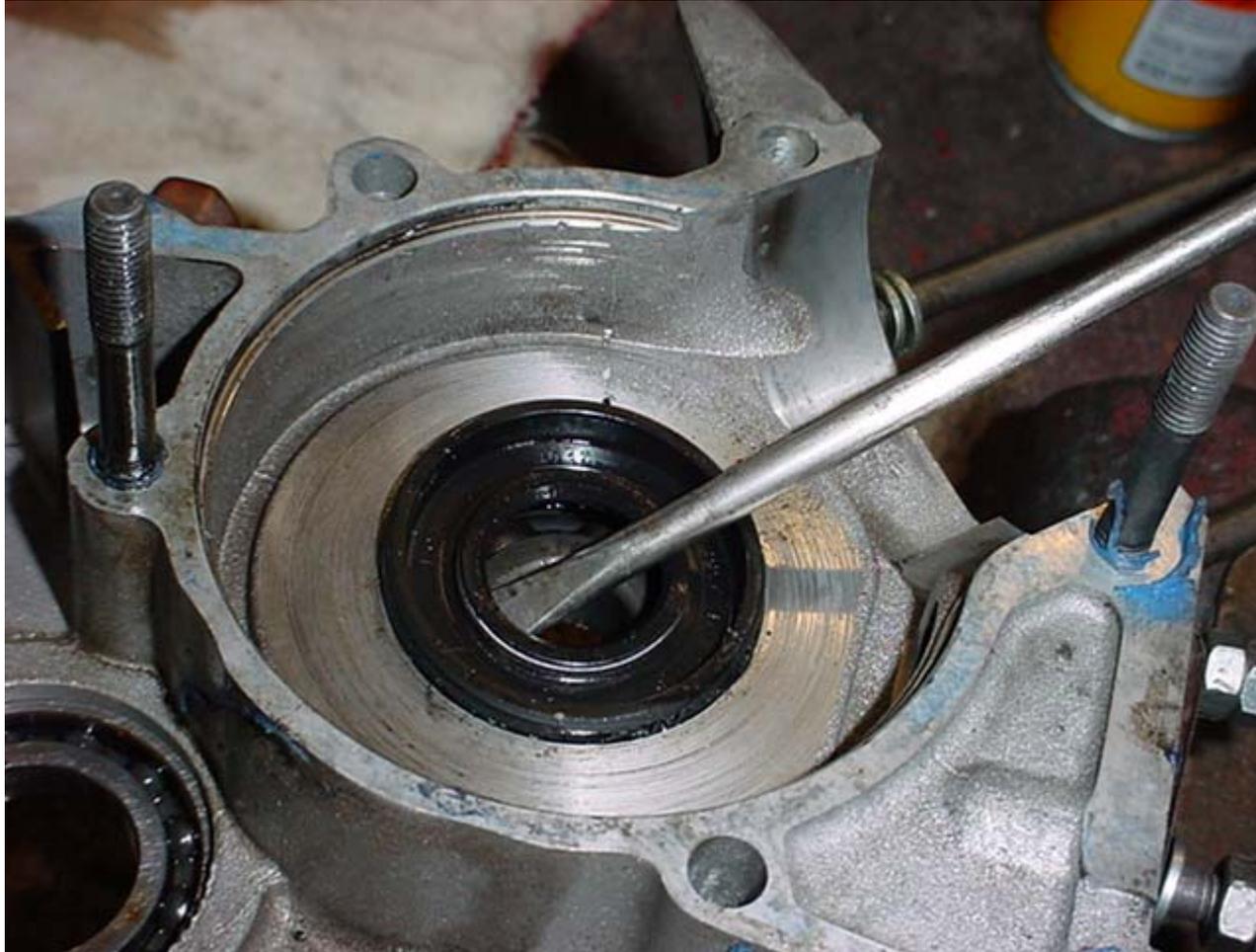
- mit Hitze arbeiten



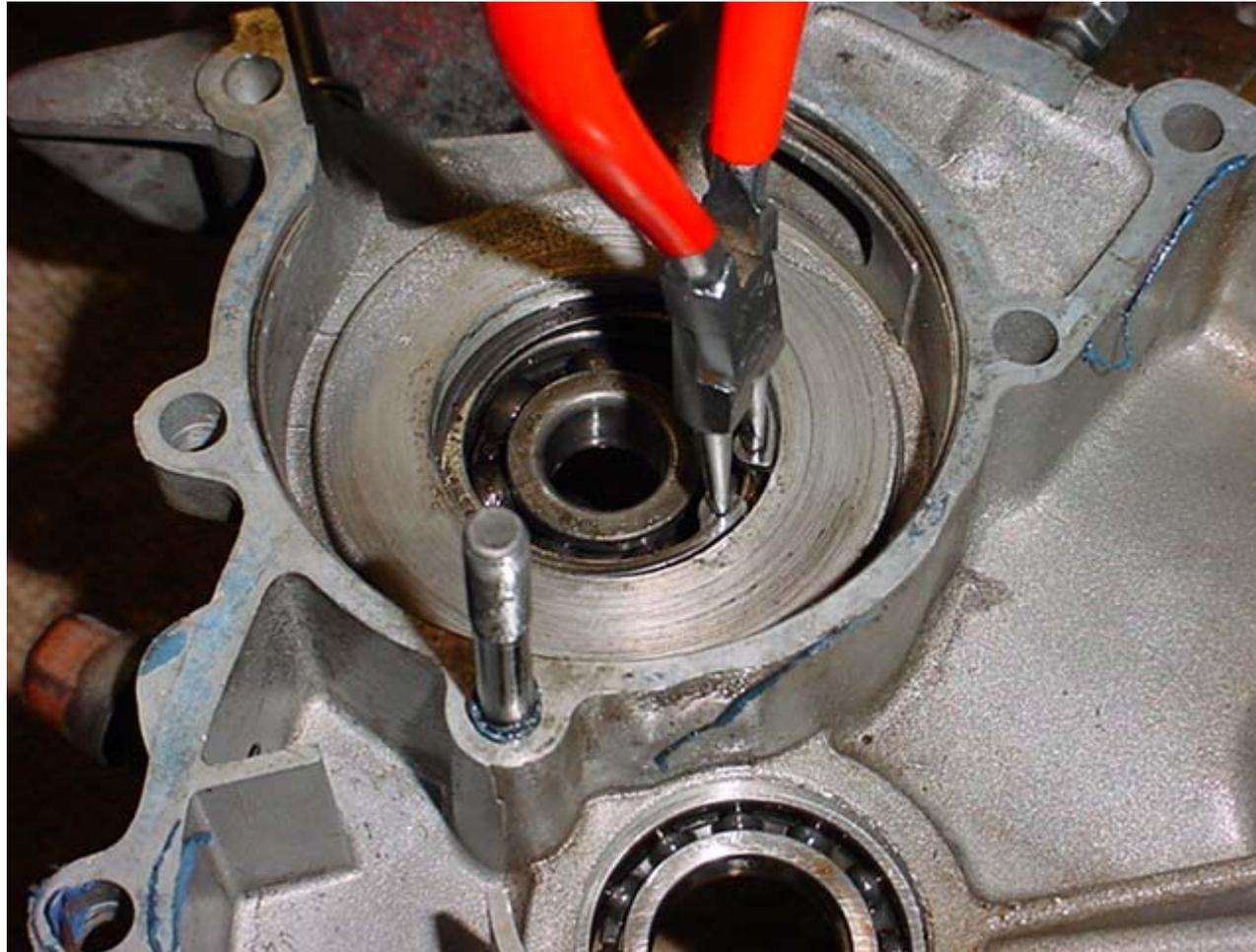
- Kurbelwelle wurde mit Plastikhammer rausgeklopft
- Kurbelwelle mit Lima-Lager NU204 -> zum Empfehlen (Standard Walzlager bei ET3...bei anderen oft Kugellager 6204)



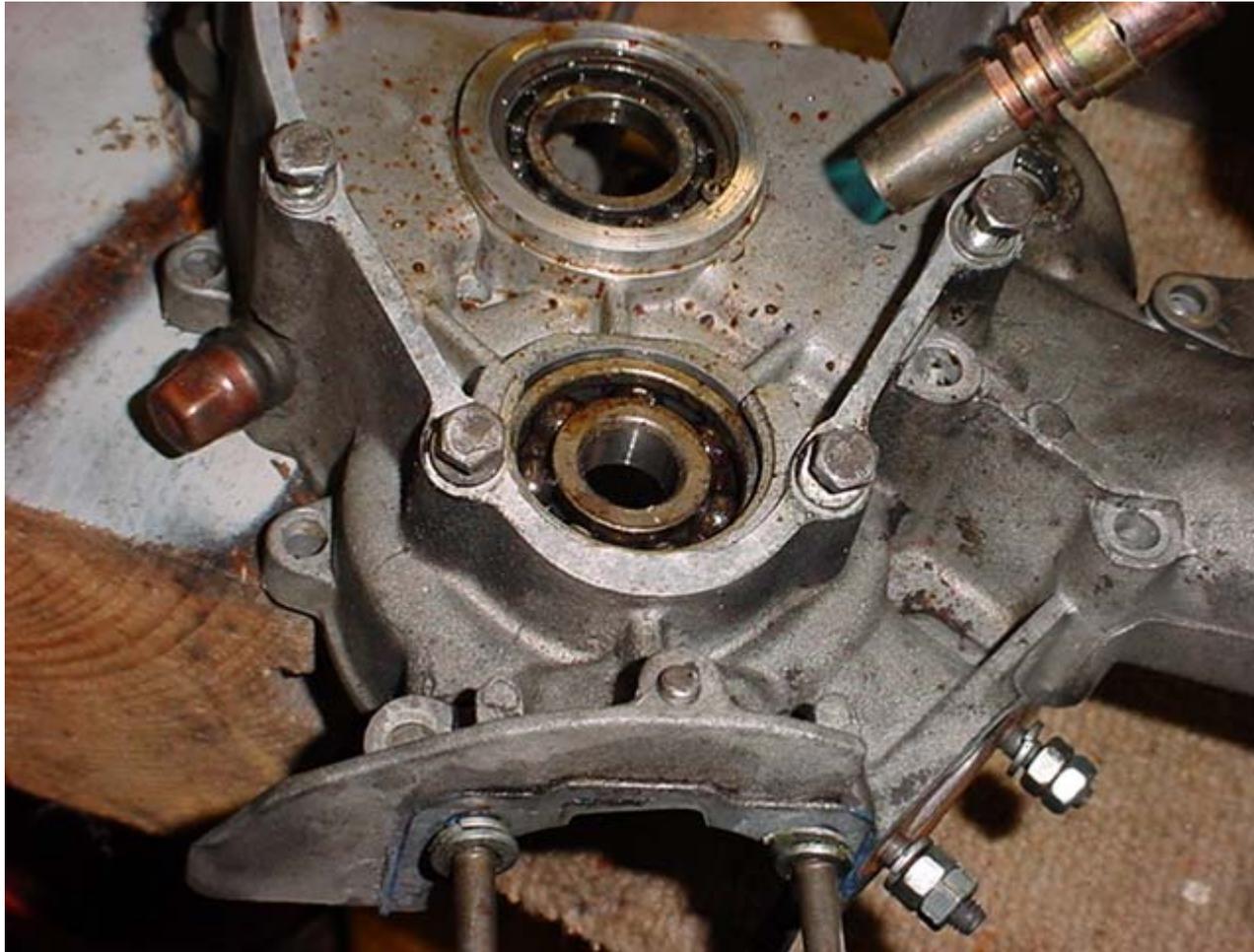
- Blockschale KULU-Seite



- Wellendichtring mittels Schraubenzieher entfernen



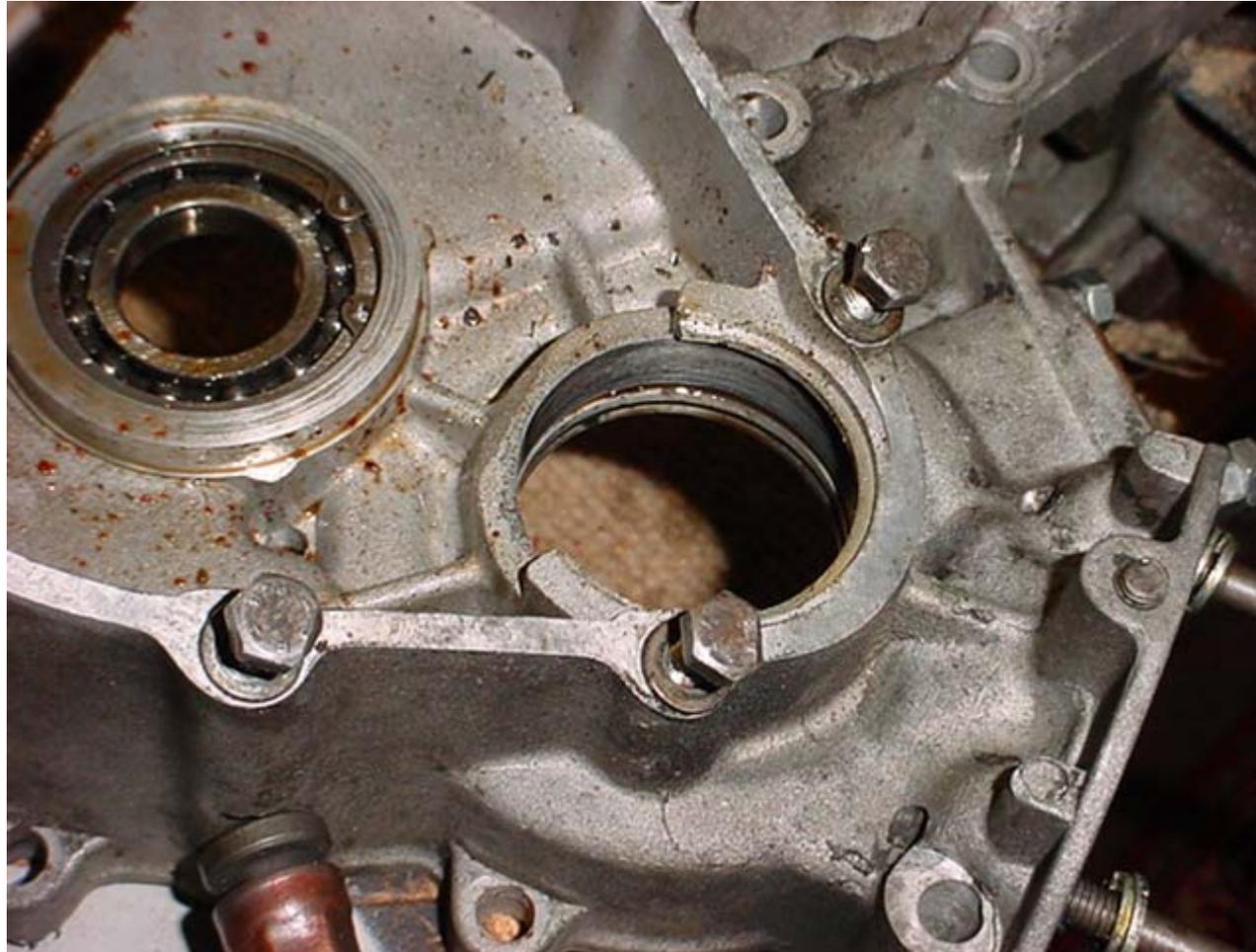
- Seegering entfernen



- mit Hitze arbeiten



- mit einer passenden Nuss das Lager rausklopfen



- draussen..

die restlichen verbleibenden Lager werden gleich entfernt. Hitze und rausklopfen. Für das kleine Lager, bei der Hauptwelle (nicht das Radlager) braucht 's spezielle Lagerabzieher.