



Worauf beim Kauf einer Vespa zu achten ist:

Die Kaufberatung soll einen groben Überblick über Schwachstellen und Prüfstellen der Vespa geben die bei einem Kauf beachtet werden sollten. Es empfiehlt sich generell jemanden zur Besichtigung mit zu nehmen der sich auf dem Gebiet Vespa oder zumindest Technik gut auskennt.

Ein Händler und sicherlich auch der ein oder andere Privatverkäufer wird nicht von der Idee begeistert sein wenn ihr die halbe Vespa zerpfücken wollt um alle Schwachstellen zu untersuchen. Dies muss nicht unbedingt ein vertuschen des Verkäufers darstellen. Dennoch sollte euch der Verkäufer darstellen können wie es unter dem Tank aussieht oder euch kompetent über Mängel aufklären.

Papiere und Identifikation der Vespa & Motor

Gibt es Schlüssel und Fahrzeugpapiere?

Passt die Fahrzeugidentifikationsnummer mit den Nummern an der Vespa überein. Jede Vespa hat ein Typenschild (meist am Beintunnel) und eine eingeschlagene

Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) die je nach Typ entweder unter der Seitenbacke Motorseite, in der Pfalz Motorklappe oder unter der rechten Reservebacke zu finden ist.

Die Rahmennummer fängt immer mit einem Präfix an (z.B. VNX1T) und einer Zahlenfolge.

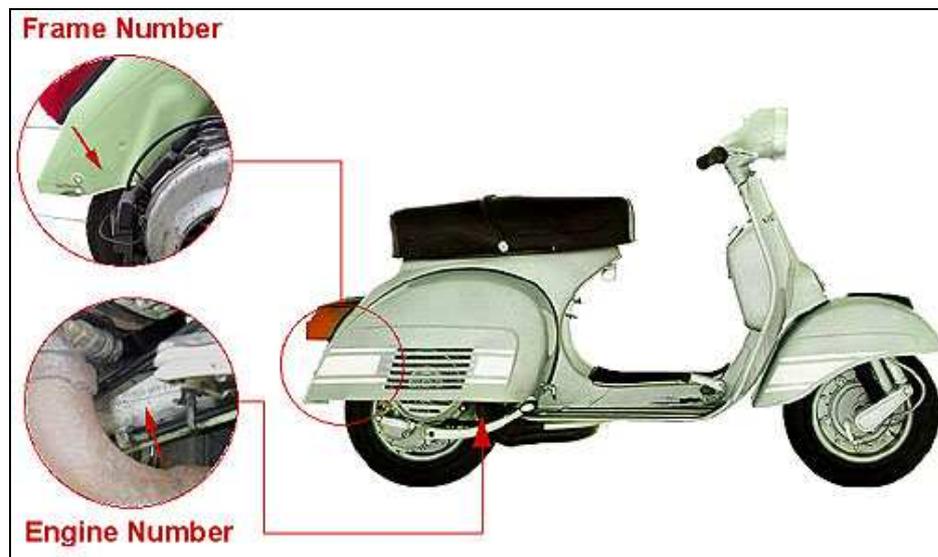


Bild 01 Fahrzeugidentifikationsnummer bei Largeframe



Frame Number



Engine Number

Bild 02 Fahrzeugidentifikationsnummer bei Smallframe

Frame Number



Engine Number

OTHER SIDE

Bild 03 Fahrzeugidentifikationsnummer bei 60s Largeframe

Frame Number



Engine Number

Bild 04 Fahrzeugidentifikationsnummer bei Wideframe

(Die Bilder wurden geklaut von der Seite www.scooterhelp.com)

Erstellt von Vechs mit der Unterstützung von www.Vespaonline.de
und www.Feindstaub.de



Sofern keine Papiere vorhanden sind, ist die eingeschlagene FIN gültig, da diese nicht ohne etwas Aufwand geändert werden kann, siehe dazu auch „Papiere“

Motornummer

Die Motornummer befindet sich entweder hinter dem Krümmer des Auspuffs oder hinten unter der Stoßdämpfereaufnahme. Sie besteht genau wie die Rahmennummer aus einem Präfix (Z.B. VNX1M) und einer Zahlenfolge. Ist ein original passender Motor verbaut unterscheiden sich die beiden Präfixnummern lediglich im letzten Kennbuchstaben (M=Motore, T=Traverso).

Auf der Seite <http://scooterhelp.com/serial/ves.serial.numbers.html> kann sowohl die Rahmennummer als auch die Motornummer eingegeben werden um zu schauen um was für ein Modell es sich handelt (inkl. Baujahr) und ob der Motor dazu passt.

Baujahr und km

Je älter eine Vespa ist, desto mehr Mängel „darf“ sie haben. Ne billige PX mit Rostlöchern ist nun mal unwirtschaftlicher zum restaurieren als ne Lampe unten mit vergleichbarem Rostloch.

Generell gilt dass Vespen die vor 1989 das erste mal zugelassen wurden einfacher Tuningteile eintragen bekommen als neuere. Dies hat mit den Änderungen der Zulassung von 1989 zu tun.

Ein Vespamotor wird meistens mit 25-30 tkm anfällig und sollte einen neuen Lagersatz und Schaltkreuz spendiert bekommen. Kosten für ein Komplettpaket bei Selbsteinbau ca. 100€ Hat die Vespa noch ihre originale Farbe ist dies in der Rollerszene ein deutlicher Wertgewinn. So kann man zumindest einigermaßen sicherstellen, dass der Rahmen nicht stark beansprucht wurde oder Unfälle vorliegen die repariert wurden.

Papiere

Viele Vespen werden aus Italien importiert und als Scheunenfund ohne Papiere verkauft. Generell ist das beschaffen neuer Papiere möglich, es kann aber sehr anstrengend sein bis die Vespa wirklich angemeldet ist. Da gehen schonmal einige Wochen ins Land. Das Neubeantragen der Papiere kostet um die 80€. Es hatsich bewahrheitet, dass es immer einfacher ist, die Vespa als deutsches Fahrzeug anzugeben bei dem die Papiere verloren wurden statt als Importfahrzeug, natürlich darf man nicht einen Import als Scheunenfund angeben... Achtet beim Kaufvertrag darauf, dass der Verkäufer von Eides statt versichert, dass er die Papiere verloren hat.

Bei der Polizei kann (und muss) eine Unbedenklichkeitsbescheinigung beantragt werden um festzustellen ob das Fahrzeug mit der Rahmennummer als gestohlen gemeldet wurde. Dies sollte man VOR der Bezahlung abklären.



Prüfstellen Rahmen und Anbauteile

Unfall

Das schlimmste was einem passieren kann ist es einen Unfallroller mit verzogenem Rahmen zu kaufen, diesen wieder gerade zu biegen ist aufwändig und teuer.

Aufgrund der Geometrie des Rahmens verziehen sich viele Vespen bei einem Auffahrunfall und knicken regelrecht mit dem Lenker in Richtung Sitzbank ein.

Durch die Kaltverformung entsteht unten am Beinschild (hinter dem Kotflügel) eine Welle. Mit so einer Welle ist das Fahrzeug sicherlich als Unfallfahrzeug zu werten.

Ist der Aufprall etwas heftiger gewesen, ist die Welle auch auf der Innenseite oder sogar auf der Traverse sichtbar.



Bild 05 Welle Beinschild

Schwinge

Ebenfalls bei Frontalunfällen verformt sich die Gabel selbst schnell. Die Vespa aufbocken und das Vorderrad (nicht den Lenker) genau gerade ausrichten. Wenn man von vorne schaut, dann müssen Vorderrad und Hinterrad auf einer Linie stehen. Wenn das Vorderrad (vertikal gesehen) schief steht, ist die Gabel krumm und der Roller ein Unfallroller.

Ein weiteres Indiz für eine krumme Gabel ist seitlich zu beobachten. Der Verlauf der Gabel muss parallel zur Stoßdämpferaufnahme sein.

Der Abstand zwischen Beinschild und Kotflügel sollte auch vorhanden sein. Schleift der Kotflügel schon am Beinschild ist eine genaue Überprüfung der Gabel notwendig. Lässt sich die Gabel ohne Rastpunkte von links nach rechts bewegen? Falls nicht sind neue Lenkkopflager fällig.



Bild 06 Schwinge seitlich in Ordnung



Bild 07 krumme Gabel

Rost

Fast jede Vespa hat Roststellen. Ist auch nicht weiter schlimm solange diese nicht durchs ganze Blech gefressen haben. Wichtig sind vor allem die tragenden Teile. Sofern die Vespa Fußmatten hat, sollten diese entfernt werden um das Ausmaß da drunter genau sehen zu können.

Zwischen dem Trittblech und der Traverse tritt nahezu immer Rost auf. Der Rost sollte keine Löcher in den Bereichen gefressen haben.

Der Motor ist durch einen Bolzen, direkt nach dem Beinstege am Rahmen eingehangen. Sicherlich ist klar dass Rostlöcher dort schwerwiegende Probleme nach sich führen und sollten entsprechend nicht vorhanden sein.



Das Beinschild sollte im unteren Bereich keine Durchrostungen haben. Eine weitere lästige Roststelle ist im Bereich um das Bremspedal. Da dort auch mal größere Kräfte wirken ist hier Lochfreiheit angesagt.

Der Unterboden der Vespa gibt auch Aufschluss über den Zustand darüber. Ist dort alles verrostet sollte man den Roller genauer auf Rost untersuchen.

Das Trittblech und Beinschild kann man neu einschweißen aber ob sich der Aufwand lohnt hängt natürlich ein bisschen vom Modell ab.



Bild 08 Roststellen

Gerade bei den Smallframes ist die Stoßdämpferaufnahme eine beliebte Roststelle. Diese Stelle ist von unten nicht gut zu sehen und es sollte wenn möglich immer der Tank vor Ort einmal ausgebaut werden. So wie auf Bild 9 sollte es dann NICHT aussehen.



Bild 09 Roststelle Stoßdämpferaufnahme bei ausgebautem Tank von oben.

Motor

Sichtprüfung

Wie schaut der Motor aus? Sauber und ordentlich? Falls die Kiste nicht „neu Restauriert“ wurde muss man schon aufpassen. Ein laufender Motor wird bei den wenigsten Leuten ordentlich geputzt.

Ist eine Zylinderhaube auf der Vespa? Ohne diese kühlt das Polrad nicht richtig und der Zylinder wird klemmen oder hat bereits geklemmt.

Sieht die Verkabelung ordentlich aus?

Sofern zu sehen, gibt es Ausbrüche am Motor? (Besonders um den Kickstarter herum schauen)

Zwischen Zylinderkopf und Zylinder ist ein Piaggio Stempel und die ccm Zahl eingetragen, so erkennt man schnell ob der Motor getunt ist oder original.

Technische Prüfung

Sofern die Vespa fährt braucht man natürlich nicht alle Tipps ausprobieren.

Der Kickstarter sollte sich mit Widerstand durchtreten lassen. Das Polrad muss sich dabei mit drehen. Zieht man die Kupplung und tritt dann (vorsichtig) den Kickstarter, sollte dieser nun ohne Widerstand runter zu drücken sein.

Dreht sich das Polrad beim kicken sollte die Zündkerze rausgenommen werden und geschaut werden ob der Kolben sich mit bewegt.



Ist ein Schlüssel vorhanden die Zündung einschalten, die Zündkerze in den Zündkerzenstecker und am isolierten Teil festhalten. Die Zündkerze an Masse legen (Zylinder oder Motorgehäuse) und kicken. Es sollte nun ein Zündfunke in schöner blauer Farbe zu sehen sein. Ist er orange und mickrig hat entweder die Zündkerze ein Problem oder die Zündung der Vespa. Es ist also ratsam eine Ersatzzündkerze dabei zu haben und zu testen.

Ist kein Schlüssel vorhanden gibt es einige Möglichkeiten den Motor zu überbrücken. Um es Langfingern nicht zu leicht zu machen werde ich das aber nun nicht erläutern ☺

Hat die Vespa nun einen Zündfunken dann kann man etwas (!) Bremsenreiniger durch das Zündkerzenloch sprühen und die Vespa sollte ein paar Umdrehungen laufen. Nicht zu oft machen, Bremsenreiniger ist kein 1:50 Gemisch und es könnte nach Minutenlangen Bremsenreinigerfahrens schnell zum Kolbenklemmer kommen.

Es ist gut möglich, dass die Vespa mit Hilfe des Bremsenreinigers sogar den alten Sprit frisst und sorglos weiter läuft. Sprit der einige Jahre auf dem Buckel hat sollte aber ersetzt werden. Rostige Tanks sollten ebenfalls behandelt werden da der Rost fast ungehindert zum Zylinder kommt oder im besten Falle nur den Gaser verstopft.

Die Zündkerze sollte vor dem ankicken rausgeschraubt und angeschaut werden. Ist diese total schwarz und verrußt ist der Motor zu fett eingestellt, bei einem weißen Kerzenbild ist der Motor zu mager eingestellt. Das perfekte Kerzenbild ist rehbraun und ist ein Indiz für einen sauber eingestellten Motor.

Motorgeräusch

Sofern die Vespa anspringt und die Probefahrt gemacht werden kann sollte man auch aufs Motorgeräusch achten. Der Motor sollte im Standgas so klingen als wäre er kurz davor auszugehen. Die Drehzahl sollte sich dennoch recht konstant anhören, kleine Abweichungen sind aber bauartbedingt. Beim Gas geben sollte der Motor wie bereits beschrieben ohne Gedenksekunde hochdrehen und schnell wieder auf Leerlaufdrehzahl fallen wenn das Gas weg genommen wird. Dreht man das Gas 1/3 auf sollte der Motor einen runden und gleichmäßigen Lauf haben. Jeder Vespamotor hört sich etwas anders an, es gibt entsprechend auch kein richtiges oder falsches Motorengeräusch. Ein Klingeln des Motors ist meist im Vollastbetrieb zu hören und deutet auf ein (noch) nicht perfekt abgestimmtes Setup hin.

Sicherheitscheck

Steht die Vespa noch nicht so lange oder sieht der Tank augenscheinlich sauber aus, die Vespa läuft und nach einem Check der Bremsen und Reifendrucks kann man eine Probefahrt machen. Bremsen einfach mal austesten ob da was bremst und beim Reifen sollte man ca. 1.8 bar haben. Reifen die laut Dot Nummer älter als 8 Jahre sind, sind nicht mehr Verkehrssicher und können Probleme beim Tüv bereiten. Die Dot Nummer steht auf jedem Reifen und sollte 4 stellig sein. Die ersten beiden Jahre geben die Kalenderwoche der Herstellung an, die letzten beiden das Herstelljahr. Bei 3stelligen Dot Nummern ist das Herstelljahr mindestens 199x oder noch älter. Die Reifen müssen in diesem Fall auf jeden fall ersetzt werden.

Probefahrt

Dabei auf folgendes achten:

Lässt sich die Vespa sauber schalten?

Springen die Gänge (3 und 4 vor allem) ab und zu raus ist das Schaltkreuz oft hinüber.

Trennt die Kupplung richtig, Kupplung nachstellen ist 2Minuten arbeit, lange Standzeiten lassen die Beläge aber oft verkleben und es trennt nicht mehr.



Funktionieren Licht und andere Verbraucher (Hupe etc.)?

Hat die Vespa einen guten Geradeauslauf? Zieht sie stark nach rechts oder links deutet auch das wieder auf einen verzogenen Rahmen hin (Achtung jemand der noch NIE auf einer Vespa gesessen hat muss sich erst an die Kippelmopeds gewöhnen und bedenken dass der Motor eher Rechtsseitig liegt und die Vespa dementsprechend auch leicht nach rechts ziehen kann). Die Probefahrt ruhig ausdehnen denn im warmen Zustand verrät die Vespa noch ein paar nette Details.

Gibt man im Leerlauf spontan Gas und die Vespa braucht erst eine „Gedenksekunde“ bis sie hochdreht, dann zieht sie irgendwo Falschluff, dies kann vom Gaser kommen oder auch vom defekten Simmerring Kupplungsseitig (Komplettrevision, Motor spalten nötig).

Lässt man die Vespa nun mal im Standgas tuckern und sie dreht selbstständig die Drehzahl deutlich hoch (Benzinhahn offen lassen sonst passiert das auch) dann sollte man das Getriebeöl ablassen. Riecht man daran und man nimmt einen deutlichen Benzingeruch wahr, dann ist mit 100% Sicherheit der Simmerring durch.

Sind alle Punkte gecheckt wurden sollte man auch als Laie einen guten Überblick über den Zustand der Vespa haben und kann nun mit den kleinen gefundenen Mängeln noch den Preis etwas drücken ☺

Werkzeug

Um alle beschriebenen Tests durchführen zu können sind einige Werkzeuge nötig. Folgendes solltet ihr also mitnehmen:

Ratschekasten und Gabelschlüsselsatz, Innensechskantschlüssel, Kreuz und Schlitzschraubendreher, Ersatzzündkerzen mit Kurzgewinde und Langgewinde und sofern vorhanden eine Ersatz CDI.

Sofern die Vordergabel für den Transport ausgebaut werden soll ist ein Steuerlagerschlüssel für die passende Vespa mitzunehmen.

Preise

muss noch von rasaway abgenickt werden*

Auf der Seite www.rasaway.de ist eine Werttabelle einiger Vespen aufgelistet. Somit bekommt man zumindest einen groben Überblick über aktuelle Preise (Stand Ende 2009)

Modell	Original Note 2 in €	Original, Note 3-4 in €	Restauriert, Note 2 in €	Restauriert, Note 3-4 in €
V50 Erstserie	2200	1800	2000	1600
V50 Rundlicht kurzer Radstand	2400	1800	2000	1600
V50 Rundlicht	2400	1800	2000	1600
V50 Spezial Erstserie	1500	1000	1500	1000
V50 Spezial Elestart	1500	800	1500	700
V50 Spezial	1200	900	1500	1200
PK 50S	700	600	700	600
PK50 XL	700	500	800	600
PK50 XL2	700	400	750	500
PK 80 /PX 80	800	600	900	800
PK/ PX125 /PX 150	1000	600	1300	1000
PX200	1500	900	1200	800
VNB1T	2200	2000	2000	1600
VNB3-6	2500	1800	2400	1600
VBB	2500	1800	2500	1800
GL	2600	1800	2200	1800



GT/ Sprint	2500	1500	2500	1500
GS 1/2/4	4500	3000	4000	2800
GS3 deutsch	3900	2900	3000	2500
GS3 ital	3500	2500	3200	2500
Rally 180/ 200	4200	3500	3500	2500
TS	3500	3000	2600	2200
Sprint V	2400	2200	2400	1900
Primavera	2500	1500	2200	1500
ET3	2800	1800	2500	1800
VB/ VL	4500	2500	3500	2500
VN/ VM	5800	3800	3900	3000
Königin	6000	3500	5000	3500
SuperSprint	7000	5500	6000	5500
SuperSport	6000	4000	5000	4000

Übersicht Ersatzteile

Ist die Sitzbank eingerissen oder der Spiegel defekt muss man sich einen groben Überblick über die nötigen Preise verschaffen. Oft gibt es die Ersatzteile auch gebraucht wesentlich billiger zu kaufen, aber in der folgenden Übersicht wird immer der Durchschnitt der Neupreise genommen.

Sitzbank
Reifen
Schlauch
Felge
Griffe
Zug
Zug&Hülle
Tachowelle
Schlosssatz
Leuchtmittel
Rücklicht
Blinker
Bremshebel
Scheinwerfer
Auspuff
Bremsklötze
Luftfilter

Motorrevisionskit (Lager, Simmerringe, Dichtungen) ca. 100€

Übersicht einfache Reparaturen

Viele Reparaturen kann man selbst durchführen ohne dass spezielle Kenntnisse oder Spezialwerkzeug nötig ist. Nachdem nun geprüft wurde was defekt ist, schauen wir nun mal was man leicht beheben kann und was schon aufwändiger ist. Dafür empfiehlt sich die Vespabibel von H J Schneider (Vespa Motorroller).

Es wird von einer Durchschnittszeit von normalen Schraubern ausgegangen ohne dass besondere Probleme auftreten, die Zeit kann also in beide Richtungen stark variieren.

Reifenwechsel inkl. Schlauch und Montage ca. 1 Std.

Gaszug, Kupplungszug, Bremszug vorne, Schaltzüge (ohne Hülle) ersetzen ca. je ½ Stunde



Tachowelle komplett ca. ½ Std.
Bremszug hinten wechseln ca. 1 Std.
Brems-/Kupplungshebel tauschen ca. ¼ Std.
Leuchtmittel tauschen ca. 5Min.
Luftfilter wechseln ca. 15Min
Auspuff wechseln ca. ½ Std.
Bremsklötze tauschen ca. 1 Std. (Seegeringzange und Drehmomentschlüssel sollten vorhanden sein, geht aber zur Not auch ohne)

Warnwörter

Unter Warnwörtern werden Floskeln und Sätze beschrieben, die einerseits nur zum hochtreiben des Kaufpreises dienen oder einen Schrotroller als Roller mit kleinen Problemen anpreisen.

Dolce Vita, Eisdiel, Lebensgefühl, nie mehr Parkplatzprobleme und Edelrestauriert sind typische Schlagwörter um potentielle Kunden eine meist völlig überbeuerte Vespa anzudrehen, Es wird suggeriert dass mit der Vespa das ganze Leben einfacher wird und esist wirklich zu beobachten dass identische Roller teils mehr € bringen wenn der Text mit diesen Textbausteinen durchzogen ist.

„nur mal Vergaser sollte gereinigt werden“ kann halt wirklich der Vergaser sein, oder der Simmerring. Dass ist die Standardproblemdefinition und suggeriert dass man mit 5 Minuten arbeit eine fahrbereite Vespa hat. Da fragt man sich warum der Verkäufer dass nicht selber macht und deutlich mehr Geld bekommen würde!?! Vergaserprobleme können den defekten Simmerring als Ursache haben und das dauert keine 5 Minuten (Simmeringtest wird ja beschrieben).

„für einen erfahrenen Schrauber sicherlich kein Problem“ ist auch eine schwammige Aussage. Im Zweifelsfall ist es dann besser einen neuen Roller ans Nummernschild zu schrauben, also Fehler genauer eingrenzen beim besichtigen.

England Betrug

Sollte euch eine Vespa sehr günstig angeboten werden und die steht zufälligerweise in England, dann lasst die Finger davon, dass ist Betrug. Ihr überweist das Geld an einen angeblichen Treuhänder oder per Western Union und seht nie im Leben eine Vespa für das Geld. Ganz großer Stil, also aufpassen.

Auslandsrestaurierungen

Die Nachfrage nach neu aussehenden Vespen steigt von Jahr zu Jahr. Findige Geschäftsmänner ohne Skrupel importieren seitdem Vespen aus Ländern wo eine Arbeitsstunde nichts kostet (Asien, Indien, etc.). Die Roller sind nahezu alle äusserlich in perfektem Zustand jedoch LEBENSGEFÄHRLICH, Berichte über die teils abstrusen „Restaurationen“ gibt es unter google bei Asienrestauration + Vespa. Eindeutig Finger weg von solchen Anbietern und Rollern.



Transport

Sofern ihr euch fragt ob eure Vespa denn auch in euer Auto passt... (von http://www.germanscooterforum.de/Blabla...ic_t139339.html)

Alfa 146: 1 SF

Alfa 164: LF frei schwebend im Kofferraum :blink:

Audi 80 Avant (B4): SF liegend komplett mit geschlossenem Kofferraumdeckel - SF, LF oder Lambretta stehend....Vorderrad steht hinten raus und Kofferraumdeckel ist halb offen

Audi 80 Limo (B4): LF zerlegt, SF liegend von hinten durchgeladen

Audi 100 Avant (44?): 1x LF liegend komplett

Audi 100 Avant (C4): bei umgelegter Rücksitzbank: Eine Jet 200 plus ein Kötter

Audi A6 Avant (C5): bei umgelegter Rücksitzbank: Eine PX mit allem drum und dran, danach noch einiges an Kleinkram

Audi A3 (8L): PX liegend, Motor ausgehängt, Gabel, Vorderrad und Lenker noch dran, Sitzbänke umgelegt

BMW 3er, E46 Touring: PX komplett

BMW 540i Kombi: umgelegte Sitze 1 SF auf Seite gelegt

BMW E30 Touring: SF/LF liegend Rücksitzbank umgeklappt, Kofferraum zu // Ohne Beifahrersitz 2x V50 oder 1x V50 + 1x PX. Mit Beifahrersitz immer nur 1 Roller

Chevrolet Astro Bj 94: Zwei LF längs stehend + eine SF quer stehend

Chevrolet G20 Bj 87: 2 SF/LF + viel Zeug + 5 Personen oder 3-4 LF/SF + viel viel Zeug + 2 Personen, alles jeweils stehend (auch die Leute ?) mit genug Platz dazwischen

Chrysler PT Cruiser: 2 SF nebeneinander bei geschlossener Heckklappe

Citroen Berlingo I: 1 PX

Citroen Berlingo II: ist innen 10cm länger und zwischen den Radkästen etwas breiter als der Berlingo I

Citroen C4 Grand Picasso: 1 SF liegend

Citroen Xantia Kombi: 1 SF liegend mit geschlossenem Kofferraum, 2 SF übereinandergelegt mit festgebundener Klappe

Dacia Logan MCV: RennPK aufm Tragl stehend im Kofferraum (Verzurrösen serienmässig), dazu Ersatzteile, Rennkombi etc. & immer noch Platz für 4-5 Kästen Bier

Fiat Palio Weekend (Kombi): PK 50 liegend bei umgeklappter Rückbank, Klappe zu.

Fiat Panda: 1 LF oder 1 SF liegend Kofferraum zu // 2 WF/LF teilzerlegt mit viel Fantasie // 1 Zündapp CS 50 und eine VNA in Teilen mit Türen zu und ausreichend Platz für den Fahrer
Fiat Panda Faltdach: 3 komplette SF ohne demontieren: zwei rückwärts rein von hinten mit hochgayklappter Sitzbank, dann Heckklappe drüber und zu binden, die dritten von oben auf das hintere Faltdach legen

Fiat Punto: ohne Rückbank (nur wenige Schrauben): Eine SF stehend, immer noch genügend Platz für BeifahrerIn

Fiat Seicento Bj 00: PX stehend komplett ohne Beifahrersitz und Rückbank, aber immerhin

Fiat Uno, ohne Rückbank: SF stehend / LF stehend ohne Vorderreifen und Kofferraumdeckel 10cm offen

Ford 17M P7, Bj 70:, Limousine: 1 SF komplett in den Kofferraum, Deckel geht zu

Ford Escort Turnier, Bj 96: 1 komplette LF liegend bzw 2 LF/SF Karossen stehend



Ford Fiesta alte Form: SF stehend, VBB stehend, jeweils mit Vorderradel ausm Kofferraum raus // T4 (Motor lose dabei) stehend
Ford Fiesta 2: SF liegend hinten quer mit Deckel ein wenig offen
Ford Fiesta Bj 89-96: SF (alle) mit Gabel raus (Rückbank umgeklappt, logo)
Ford Fiesta, Bj 04: 1.) PK, V50 (und baugleich) stehend, Kofferraumdeckel offen, Vorderrad über Ladekante hängend
2.) mit umgeklappter Rücksitzbank: Tank, Vorder-/Hinterrad und Sitzbank demontiert, Lenkkopfschraube gelöst und Kopf leicht verdreht, mit Front voran, quer liegend mit geschlossenem Kofferraumdeckel
Ford Locus C-max: SF, LF und Wideframe (zusammen ? Vermutlich doch immer nur eine (Anm. d. Verf.))
Ford Granada Kombi: 1x WF liegend plus Schlafplatz daneben oder 1x WF liegend + SF liegend
Ford Puma Bj 1999: Largeframe liegend ohne Vorderrad, Ersatzmotor und 4 Seitenbacken
Ford Tourneo Connect (kurze Ausführung): 1 Lambretta
Ford Mondeo Kombi, Bj. 06: PK 50 XL2 liegend transportiert, Tank ausgebaut, Vergaser leergefahren.
Ford Tourneo Connect (lange Ausführung): 2 Roller und reichlich Gepäck // 2 Lambretten
Ford Transit Connect: 1 SF quer stehend
Ford Transit, Bj 84, Transporter: mindestens 3 LF, 1 SF & 1 Lammy (sukram & skrotum on Imola-Tour 1997) // locker 2 Lammys stehend

Kia Carnival - Bj. ??: 2 LF stehend

Mazda MPV - Bj ??: SF passt ohne irgendetwas umlegen zu müssen

Mercedes Benz 190 (W201), Bj. 83-Ende: LF Rahmen auf Rückbank
Mercedes Benz 230 TE Kombi (S123): Bj. 84: 1 LF
Mercedes Benz 310 mit Alukoffer: 8 LF stehend oder 10 SF stehend oder 1 Pentaro + 5 SF/4LF....
Mercedes Benz A-"Klasse" (V168 lang/ W168 kurz ??): 1 SF stehend, Sitze hinten zusammengeklappt // W168 lang: 1 SF stehend mit Beifahrersitz raus
Mercedes Benz B: 1 SF
Mercedes Benz C-Klasse Kombi (S202): eine SF und viel Kram schräg liegend, PXse nur einigermaßen demontiert. Alles inkl. zwei vollwertigen Sitzplätzen
Mercedes Benz E-Klasse Kombi (S210): alle Modelle liegend: SF ... LF ... WF
Mercedes Benz T Kombi (S124): eine Lambretta liegend, ohne Vorderrad ist stressfreier // 1x LF liegend komplett
Mercedes Benz Vito V220 (W638 ??): massig Platz für 2 Lambrettas

Opel Astra F Caravan: 2 Lambretten lustig hinten heraushängend
Opel Astra H Caravan: 1x SF halb schräg liegend (Hebel vom Lenker gut abpolstern, sonst haut es euch den Dachhimmel durch)
Opel Astra Kombi, Bj 06: 2x LF ohne Gabel stehend
Opel Combo, Bj 00: SF längs, wahrscheinlich auch zwei Lambretta diagonal
Opel Combo B: 2PX problemlos + 1 Beiwagenfahrgestell, das Boot aufs Dach + ca 1m³ Ersatzteile // 1PX + 1 Cosa = wird eng // 2 Lammys: nein außer teilzerlegt, mindestens die starren Kotflügel ab // 2 Kackroller
Opel Combo C: 2 PX problemlos
Opel Corsa B: 1 LF, umgeklappte Rückbank und Heckklappe leicht geöffnet
Opel Omega Kombi - Bj 95: 2 LF stehend, Gabeln & Lenkkopf dabei raus



Opel Zafira 1. Serie: 1x LF schräg stehend, Spiegel abgebaut // 1x SF schräg stehend, Spiegel abgebaut

Peugeot 306 (kurz, nicht Stufenheck od. Kombi) Bj 93: Largeframe, Sprint-GL-Rally - jeweils umgelegt auf Motorseite; Backe ab - geht; knapp. Heckablage geht noch rauf und Klappe zu

Peugeot 307SW: 1 Lambretta

Peugeot 806: passt von egal was jeweils 2 Stk. in Fahrtrichtung rein

Peugeot 807: 2 SF stehend nebeneinander mit umgeklappten bzw. ausgebauten Rücksitzen, mittlerer Sitz hinten kann drin bleiben

Peugeot Partner, Bj 04: Zwei SF stehend nebeneinander mit umgeklappten bzw. ausgebauten Rücksitzen. // SF stehend & VBA stehend, dabei hintere Sitzbank komplett ausgebaut // Eine Lambretta stehend und zwar etwas quer

Range Rover 4.6 HSE: mit umgelegter Sitzbank 1 SF aufrecht, gehen aber sicher auch 2 nebeneinander

Renault Bus (gleich wie Opel und Nissan): mindestens 3 Vespen stehend (egal welche Rahmengröße)

Renault Espace: mit 2 Sitzplätzen: SF nebeneinander, stehend. Mit 3 Sitzplätzen: Simson Schwalbe und SF jeweils stehend

Renault Espace J63: 2 LF stehend

Renault Espace JK, Bj 04: Mit 2 Sitzen ein LF (GP 200) stehend / Vermutlich auch ein Zweiter LF parallel; auf jeden Fall 2, wenn man den Kickstarter abmontiert

Renault Kangoo - EZ alle: 1 Lam stehend

Renault Rapid: 2 SF stehend komplett drinnen und angeblich auch 2 LF, wenn man die Vordersitze etwas vorschiebt // 2x Lambretta stehend, nichts demontiert, leicht schräg gestellt und die Vordersitze etwas nach vorne...Fahrer und Beifahrer sollten dann max. 1,80 groß sein...

Renault Rapid (der alte): 2 Vespas, egal ob SF, LF oder WF (eine muss vorwärts rein, die andere rückwärts - und gut gegen Kratzer sichern). Spiegel bei LF müssen ab, bei T5 beim Einladen und aufständern auf die Scheibe achten ... / Lammi muss wg. der Länge etwas schräg, da passt nur eine. // eine Lambretta stehend, wieder quer, besser mit umgeklapptem Beifahrersitz

Renault Scenic: Zwei SF stehend nebeneinander mit umgeklappten bzw. ausgebauten Rücksitzen

Saab 900(8): 1 SF schräg stehend

Skoda Fabia Combi: Liegendtransport / Klappe zu: PK passt ohne weiteres, PX / Cosa jeweils mit Vorderrad ab

Skoda Octavia Kombi: 1 VNB liegend bei umgelegter Rückbank, zur Schonung motorseitige Backe abgenommen // T5 liegend

Skoda Roomster: 1 Fahrrad

Smart Fourtwo (Typ BR450 ?): Ein VNA-Rahmen ohne Gabel, ohne Motec

Toyota Verso: 1SF oder WF oder Lam schräg liegend, Einladen auch nur schräg möglich, Beifahrerplatz dann knapp

Toyota Yaris Verso: Zwei SF stehend nebeneinander mit umgeklappten bzw. ausgebauten Rücksitzen



Volvo 240 Kombi: eines von allen Modellen liegend: SF - LF - WF

Volvo 240 Limousine : SF ohne Gabel im Kofferraum bei tw. offenem Deckel

Volvo 740 (88 oder so) Kombi: LF liegend, ggf. Platz für weitere SF // alles liegend, 4 LF Rahmen quer

Volvo 850 Kombi: weniger als 740, aber Lammy liegend passt auch

Volvo V70 I: Eine SF liegend / PX auch mit appem Windschild

VW Bora/Golf 4: SF (alle, PK ohne Kaskade) mit Gabel und Hinterrad raus quer über Rückbank

VW Bulli Doka: 1x SF hinter quer (ohne Türpappen) und auf der Ladefläche 3x Roller stehend

VW Bus T3: 2 SF stehend. LF: mindestens eine // Vorne eine Fuffi, und ne PX mit Windschutzscheibe und viel Chromzeug. Hinten oben Oldie mit 8" stehende, 10" passt nicht.

VW Bus T3, Bj 79: Sitzbank 3. Reihe entfernen: hinten eine LF (VNB) quer, vorne eine SF quer und in die mitte die sitzbank in ihre Schienen reinschieben, Tür zu und fertig

VW Bus T3 mit Dach + Heckträger: 3 große Lammys + 2 kleine Lammys + 2 Vespa LF + 2 Vespa SF + 3 Ciaos (Allerdings ohne Rücksicht auf evtl. Lackschäden) // Huckepack!

VW Bus T3 komplett leer: 4 SF oder 2 LF und eine SF oder 1 LF + 1 Lambretta + 1 SF...

VW Bus T4 kurzer Radstand: 3 LF stehend, 1 zerlegt dazwischengestopft (+ 7 Motoren, eine Runnergabel und sonstiger Kleinkram) // 2 Mopeds nebeneinander und viel Platz für sonstiges Gerümpel

VW Bus T4 normaler Radstand: 4x SF, 3 Personen + Gebäck

VW Bus T5 Kasten: mindestens 3 LF

VW Bus T5 Multivan: ohne Sitze und Sitzbank 2 LF, mit einem Einzelsitz hinten: ca. 5 Lammirahmen

VW Caddy: 2 Largeframes nebeneinander // noch mal 2 LF nebennander, ohne Trennwand/-gitter

VW Caddy alt: 2 Roller jeglicher Bauart stehend

VW Caddy 3 (nix Maxi): 1 LF oder Lammy + 1 SF

VW Golf 2: SF/LF liegend, Gabel aus Kofferraum

VW Golf 2: 1 SF mit Spanngurten aufs Dach aufrecht, passen aber auch 2 hin ...

VW Golf 3: SF liegend hinten quer mit demontierten Reifen // SF / PX / Cosa komplett liegend

VW Golf 4 (Rücksitz umgelegt - Sitzpolster raus): SF komplett (Heckklappe zu); LF schaut mit Gabel raus

VW Golf 4 Kombi: Lammy liegend

VW Käfer Limousine (Rücksitzbank und Beifahrersitz komplett ausgebaut): PX schräg stehend Sitzbank, Backen, Vorderrad abmontiert

VW Käfer 1300, Bj 65 - Rücksitzbank & Beifahrersitz raus: 1 komplette SF

VW Lupo, Bj 00: SF, umgeklappte Rücksitzbank, Beifahrersitz ganz nach vorne geschoben und Lehne nach vorne gedreht, Tank, Vorder-/Hinterrad und Sitzbank demontiert, Lenkkopfschraube gelöst und Kopf leicht verdreht, mit Front voran, quer liegend mit geschlossenem Kofferraumdeckel

VW LT 38: da kann man die Kisten unten am Boden seitlich und oben in ca. 150cm Höhe verzurren / man bekommt 5 Roller rein wenn nich mehr ...

VW Passat Schrägheck, Typ 32b: LF liegend, dabei Sitzbank umgeklappt

VW Passat Variant, Typ 35i: PX komplett, liegend

VW Passat Limousine, Typ 3B, Bj. 1997: 1 SF, Gabel ausgebaut, ansonsten komplett passt auf die Rückbank // LF Rahmen auf Rückbank

VW Polo 86c: Rücksitzbank umklappen, 1SF mit aus dem Kofferraum rausschauendem Rad



... Spiegel müssen ab

VW Sharan: Zwei SF stehend nebeneinander mit umgeklappten bzw. ausgebauten Rücksitzen
// 2 Lammies auf Hauptständer nebeneinander *

VW Touran: Rücksitze umgeklappt, eine V 50 stehend // PX oder T5 liegend, Einladen durch Hecköffnung geht nur schräg