

Die Vespa PK 50 XL2 **Eine Restaurationsgeschichte**

Vorgeschichte:

Ich war 15 als sich ein Bekannter eine PX80 zulegte und ich mich für die Vespa zu interessieren begann.

Nun ist eine Vespa nicht gerade das, was sich die meisten Jugendliche wünschen, wenn sie das Alter erreichen in dem man das erste motorbetriebene Zweirad bewegen darf, doch gefiel mir ihr Design schon damals.

Eine Vespa ist Kult oder besser eine Art Lebenseinstellung, von einer großen Fangemeinde geliebt von den beinharten Motorradfahrern als „rollende Toilette“ verschrien. Mir war das egal.

Es sollte aber 13 Jahre dauern, bis ich mich entschloss eine Vespa zu erstehen, auf jeden Fall sollte es ein älteres Blechmodell sein, handgeschaltet und ohne Elektrostarter.

An einem Nachmittag im Winter 2003 stieß ich zufällig bei Ebay auf eine weiße PK50XL2 von 1991. Die Auktion lief noch 20 Minuten und das letzte Gebot stand bei Eur 280.-. Kurz vor Ende bot ich mit und erhielt bei EUR 351, den Zuschlag.

Tja nun hatte ich meine Vespa.

Ein paar Tage später machte ich mich auf den Weg Richtung Meppen um den Roller abzuholen. Beim Verkäufer angekommen, war ich von Zustand des Rollers nicht sonderlich überrascht, bei dem Kurs durfte man nicht zu viel erwarten.

Der Lack war stumpf, das Beinschild hatte ein paar Sturzzschäden, war an der Unterseite stark angerostet und die Fußbremse war ohne Wirkung.

Bei der Probefahrt stellte sich noch heraus, daß die Vorderradbremse recht ruppig reagierte.

Trotz alledem, gekauft war gekauft und alles läßt sich reparieren, zumindest war der Roller komplett und funktionierte soweit.

Eine Restaurierung war ja ohnehin geplant, also luden wir den Roller in meinen Van.

Zu Hause angekommen wurde als erstes die Fußbremse untersucht. Ein festgeammeltes Pedal war die Ursache, aber es ließ sich nicht mehr gangbar machen.

Hier half wieder Ebay und ein paar Tage später hatte ich ein Ersatzteil.

Die Roststellen am Unterboden wurden erstmal mit Rostschutz behandelt, damit war sie dann fahrbereit.

So provisorisch klargemacht tat sie die nächsten Monate klaglos ihren Dienst.

Ich fuhr sie nicht nur zum Spaß, sondern nutzte sie auch für den Arbeitsweg, 60km am Tag.

Die Restaurierung war für den kommenden Winter geplant, es sollte aber anders kommen.

Irgendwann im Sommer zeigten sich erste Probleme mit dem Motor, er starb zeitweise kurzfristig ab, erholte sich aber wieder, bis er dann mit extremen Leistungsverlust schließlich seinen Dienst einstellte.

Eine Prüfung der Kompression ergab einen Wert um 1bar, dies ließ auf einen Kolbenfresser oder einen Kolbenringbruch schließen. Da es dem Herbst zugeing, wurde der Roller in die Werkstatt für den Rest des Jahres verbannt, da aus beruflichen Gründen die Restauration nicht in Angriff genommen werden konnte.

Im Frühjahr 2004 dann sollte eine Instandsetzung des Motors erstmal die Fahrbereitschaft wieder herstellen.

Nach dem Abnehmen des Zylinders offenbarte sich das Ausmaß des Schadens:



Der Kolben hatte Material verloren, was sich zwischen ihm und der Zylinderwandung setzte und damit beides stark angriff.

Dies führte zu dem extremen Kompressionverlust.

Als Ersatzteil wurde nicht der originale Zylinder verwendet, es wurde ein DR50 Satz verbaut, der dem originalen Satz entspricht, aber etwas mehr Durchzug liefert.

Das Ersatzteil wurde vom „Rollershop Express“ geliefert, wie viele noch benötigten Teile, doch dazu später mehr.

Nach der Montage sprang der Roller sofort an. Bei der Gelegenheit wurde auch der undichte Auspuff gegen einen neuen getauscht. Hier wurde ein Sito verbaut, der als „Rennauspuff“ bezeichnet wird, was eigentlich Blödsinn ist, aber günstig im Kauf ist und ein „E“-Prüfzeichen besitzt.

Dieser Sommer verging ohne technische Probleme.

Die Restauration:

Im Herbst 2004 war es dann soweit, die Restauration sollte beginnen.

Jede Restauration beginnt erst einmal mit dem Zerlegen, um festzustellen, was so auf einen zukommt.

Nachdem die nackte Karosse vor mir lag, war auch das Ausmaß der Durchrostung zu erkennen. Die Löcher im Beinschild für die Fußmatten waren teilweise doppelt so groß und auch die Bohrungen für die Schrauben des Bremspedals waren nicht mehr zu retten.

Plan A, ein Reparaturblech im Handel zu bekommen, scheiterte.

Ich hatte vorsichtshalber eine rostfreie PK- Karosse von 1989 besorgt und auf diese sollte als Plan B der Roller neu aufgebaut werden.

Jedoch zeigten sich Unterschiede im Bau, das diesen Plan ebenfalls scheitern ließ.

Also zurück zu Plan A mit einer kleinen Variante, die PK Karosse sollte ihr Beinschild spenden und der original Rahmen damit instand gesetzt werden.

Beide Beinschilder wurden abgebohrt und bevor das rostfreie Beinschild auf die alte Karosse geschweisst werden konnte, wurde der Tunnel entrostet und entsprechend versiegelt.

Hier half besonders „Fertan“ (www.fertan.de), welches mit Wasser und Rost eine Brünierung erzeugt, die nicht mehr rostet.

Jetzt wurde das Beinschild aufgeschweisst.

Die Karosse gab ich jetzt meinem Nachbarn Peter Schlüter zum Sandstrahlen.

Als Eigentümer einer Metallbaufirma (www.schluter-metallbau.de) hat er natürlich die nötigen Verbindungen zu Firmen die das erledigen.

Später sollte Peter mir auch weiterhin unschätzbar helfen.

Als die Karosse wieder da war, kam der nächste Schock. Das Sandstrahlen brachte eine massive Durchrostung der hinteren Stoßdämpferaufnahme zu Tage.

Glücklicherweise hatte ich die Spenderkarosse noch nicht bei Peter entsorgt, so konnte ich diese ebenfalls entnehmen und bei meiner einsetzen.

Übrig blieb eine rostfreie Karosse !

Ich spritzte einen weißen Rostschutz auf und grundierte sie anschließend.

Nach dem Schleifen ging sie zu einem Bekannten meines Nachbarn, der sie mit einem Elfenbeiton von VW aus dem Jahre 1978 lackierte.



Blinker und Rücklicht wurden gebraucht besorgt und schon mal eingesetzt



Weiter ging es mit der Überholung und Aufarbeitung der übrigen Teile.
Vieles sollte durch Neuteile ersetzt werden, einiges wurde aber aufgearbeitet.
So wurde die Gabel komplett zerlegt und mit neuen Lagern und Dichtringen wieder aufgebaut.
Auch hier half Peter wieder maßgeblich mit. Das Einpressen der Schwingenlager ohne Presse ist fast unmöglich.



Jetzt kam auch die überholte Bremsankerplatte an ihren Platz und neuer Lack sorgte für den neuwertigen Eindruck.



Heute kamen wieder Teile aus einer Bestellung beim „Rollershop Express“, leider wie immer nur unvollständig und mit oftmals falschen Teilen.

Da sich dieses nicht abstellen ließ, wurden später weitere Bestellungen nicht mehr beim „Rollershop Express“ getätigt. Die Zeitverzögerung durch nicht zu bekommende Teile brachten die Arbeiten immer wieder für Wochen zum Erliegen und der Sommer 2005 war schon längst erreicht.

Die Hupe zum Beispiel hatte mehrere Wochen Lieferzeit und wurde erst nach ein paar Remindern geliefert.

Die dunklere Verfärbung des Beinschildes ist Karosseriewachs. Es wurde an jeder unzugänglichen Stelle verwendet und alleine im Beinschildtunnel sind 4 Dosen zum Einsatz gekommen.



Weiter ging es mit der Fertigstellung der Gabel, sprich kompletter Vorderachse.

Bremsbeläge und Stoßdämpfer wurden montiert, hinten übrigens wurde eine verstärkte Version eingebaut, da ich nicht gerade ein Fliegengewicht bin.

So weit möglich wurden beim Zusammenbau V2A-Schrauben verwendet, die mit Kupferpaste montiert wurden.



Selbstverständlich wurden auch die Lenkkopflager samt Schalen ersetzt, dann wurde die Gabel im Rahmen eingesetzt.

Schön zu sehen wie es schon wirkt.



Etwa zu diesem Zeitpunkt kündigte ich dem „Rollershop Express“.

Auf der Suche nach einem geeigneten Lieferanten stieß ich auf die etwas dürftige (Sorry Jungs) Webside des „Rollershop“.

Ich brauchte neue Fußmatten, die nicht mehr lieferbar waren und fragte deshalb bei „Rollershop“ diesbezüglich an.

Es war unglaublich, aber die hatten dies Teil und als ich sie bekam waren es auch noch original Piaggio Teile.

Das hatte mich echt tief beeindruckt. Das beste dabei aber war, es sollte so weitergehen!

Alles was auch immer noch fehlen sollte, wurde beim „Rollershop“ geordert.

Obwohl teilweise am Sonntag per E-Mail bestellt oder angefragt, kam oft am gleichen Tag noch eine Rückantwort. Habe mich immer gefragt ob die jemals *nicht* arbeiten.

Selten aber mußte auch der „Rollershop“ mal passen, zum Beispiel beim Heckschutz, dies gab es definitiv nicht mehr, also wurde es von mir aufgearbeitet.



Den originalen Farbton gab es nicht mehr, aber dank Siggi von MCA Autoteile, der die Farbe aus dem Handgelenk gemischt hat, sieht es zumindest original aus.

Die Farbe fand auch vorne am Schutzblech und den Hebeln weiter Verwendung.

Nun war es an der Zeit auch den Lenker wieder an seinem alten Ort zu montieren. Nachdem alle Hebel neu lackiert wurden und der Lenker selbst entrostet und dank Fertan konserviert wurde, kam er an seinen alten Platz. Es sollte hier nur kurz erwähnt werden, daß selbstverständlich auch alle Bowdenzüge komplett ersetzt wurden.



Ein kleines Problem war der Tacho. Beim Kauf zeigte er etwas um 6800km an, was für einen Roller aus 1991 mit Sicherheit nicht als tatsächliche Laufleistung angesehen werden kann. Als ich mit dem Zerlegen begann waren es 8565 km.



Da ja auch der Motor komplett überholt werden sollte, entschied ich mich, den Tacho auf die Kilometerleistung zu stellen, die mit dem neuen Zylinder/Kolbensatz tatsächlich gefahren wurde. Denke das ist das realistischste.

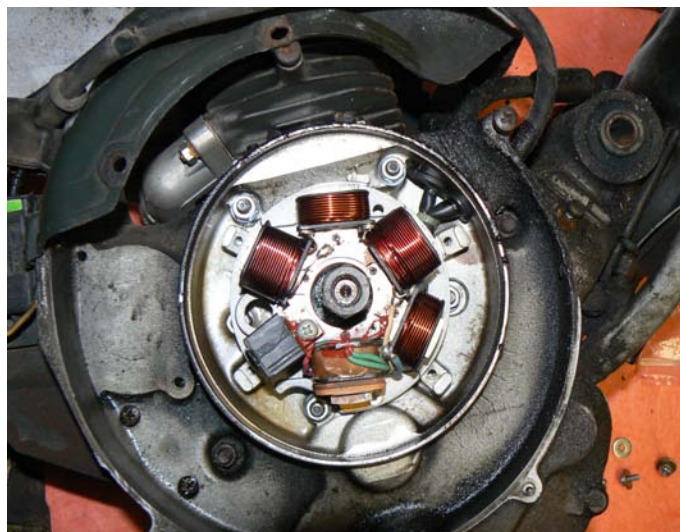
Schließlich ersetzte ich auch noch die Schlösser und die verwitterten Embleme wichen neuen.

Sieht doch schon fast wieder wie ein Roller aus.



Nachdem die Arbeiten soweit fortgeschritten waren, kam das eigentliche Herzstück, der Motor an die Reihe.

Die Jahre gingen nicht spurlos an ihm vorbei, er glich einem Klumpen aus Öl und Sand, jeder weiß wie zäh dieses Zeug werden kann.



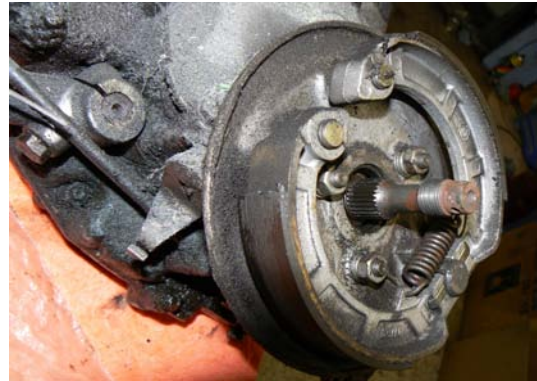
Nach dem entfernen der Lüfterabdeckung und des Polrades wurde als erstes die Zündung markiert, um beim späteren Zusammenbau die selbe Position zu erhalten. Dadurch sollte ein Anspringen ohne Probleme möglich sein.

Die Zündung konnte nun zusammen mit der umliegenden Elektrik entfernt werden.

Als nächstes wurde der Zylinderkopf abgenommen, war echt gespannt ob mich dort eine unangenehme Überraschung erwartet, dem war aber nicht so. Laufbuchse und Kolben sahen sehr gut aus.



Bei der weiteren Zerlegung stellte sich dann auch eine Undichtigkeit in der hinteren Bremstrommel heraus, aber auch hier sollte ja ein neuer Simmering herein, also kein Problem.



Was mich am meisten interessierte war, in wie weit das Getriebe Verschleißerscheinungen aufweisen würde. Doch bevor ich es zu Gesicht bekam, mußte erst ein hartnäckiger Bolzen überzeugt werden sie Motorhälften freizugeben. Dies ging nur mit einem Brenner und beherzten Hammerschlägen. Schließlich mußte er sich aber fügen.

Die Kupplungsseite und das Kurbelwellenritzel sahen zumindest sehr gut aus.



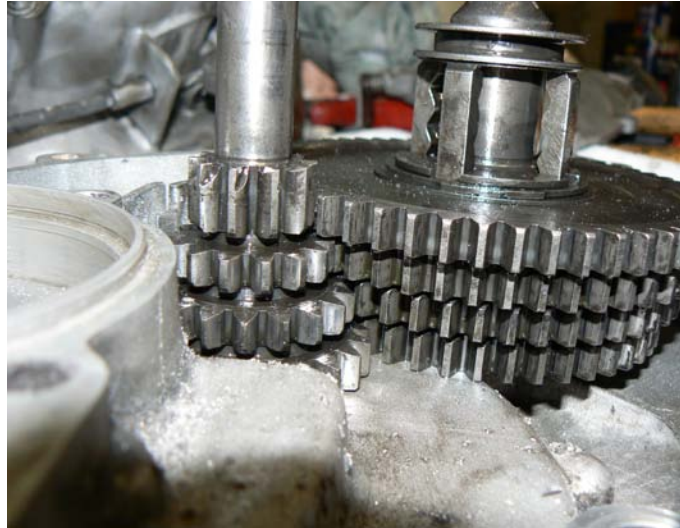
Hier nun der komplett zerlegte Motor, die Verölung ist gut zu sehen.
Es stellte sich bei der Reinigung der Teile heraus, dass das Kurbelwellenlager auf der Kupplungsseite leichten Verschleiß zeigte und es wurde vorsichtshalber ausgetauscht.



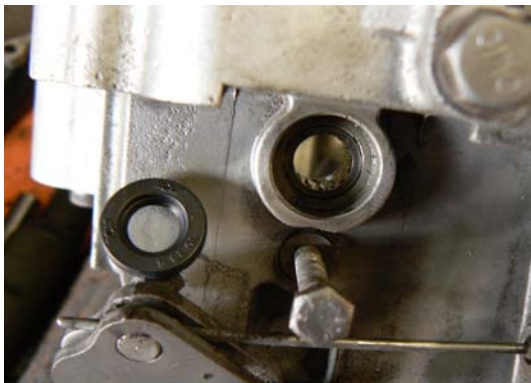
Die größte Schweinerei aber war das Reinigen des Motorblocks. Erst wurde er mit Bremsenreiniger entfettet und anschließend sollte mit einer Drahtbürste der Dreck entfernt werden. Dies ist aber eine ziemlich anstrengende Arbeit. Hier half wieder einmal Peter und sein Sohn Mathias weiter, nämlich mit einer Strahlkabine und Glasperlen. Einfach unbezahlbar, alle Aluteile wurden damit behandelt und sahen anschließend wie neu aus.



Probeweise wurde das Getriebe eingesetzt und auf Verschleiß geprüft.
Die Zähne zeigten wenig Verschleiß und wurden nicht ausgewechselt. Die Kerben im Ritzel des Vorgeleges sind für den Kickstarter gedacht und kein Verschleiß !



Dem Zusammenbau steht jetzt nichts mehr im Wege.
Alle Dichtungen, Simmeringe und teilweise auch Lager wurden ersetzt.



Noch die Papierdichtung für die Hälften einlegen und dann kann endlich zusammen was zusammen gehört.



Die Kupplung wurde ebenfalls überholt, aber eher nach dem Motto: "...wenn man schon mal dabei ist", richtig notwendig war es nicht, jemand hatte sie zumindest schon einmal vor mir erneuert.



Nachdem der Motor geschlossen wurde und auch der Zylinder seinen Platz gefunden hatte ging es um die Frage was weiter mit dem Motor passieren sollte.

Kurz hatte ich überlegt ihn im Alulook zu behalten, entschloss mich aber dann doch auch ihn zu lackieren.

Als einen besonderen persönlichen Touch sollte das Polrad unter der , natürlich neuen, Lüfterradabdeckung auffallen. Es wurde in Rot lackiert, während der Motor erst grundiert und dann im selben Silbergrau gespritzt wurde wie auch die Gabel vorher.





Es folgte dann endlich die „Hochzeit“



Von jetzt an ging der weitere Zusammenbau zügig und ohne größere Probleme.

Als alles wieder seinen Platz gefunden hatte, der Motor mit Öl befüllt war, wagte ich das erste „trockene“ Antreten mit eingeschalteter Zündung und Licht. Als die Lampen anfangen zu glimmen war das Zweitschwerste geschafft, die Elektrik lief.

Ich muß dabei sagen, das ich beim Zerlegen mit einer Flex versehendlich den Kabelbaum erwischt hatte.

Dies wurde dann repariert.



Meine Befürchtung es könnte hier noch was im Argen liegen, hatte sich nicht erfüllt und auch aus

dem Motor waren keine ungewöhnlichen Geräusche zu hören oder gar blockierte irgendwas.

Am „Vatertag“ 2007 war es dann endlich soweit, der erste Anlassversuch wurde gestartet. Nach einigen Versuchen und mit Hilfe von Startpilot sprang sie dann an und lief. Klar mußte noch der Vergaser justiert werden aber das ging zügig und ich wagte das erste „Rollout“.

Die Einstellung der Kupplung und der Gänge paßten, jedoch hatte ich einen Sicherungsring am Schaltzug vergessen, was dazu führte, das der 1.Gang weg war und auch die Hinterradbremse mußte noch etwas strammer eingestellt werde.

Dies war schnell erledigt und dann konnte ich die ersten Runden in der Straße drehen. Es war ein tolles Gefühl sie endlich wieder nahezu komplett zu sehen und sie zu fahren.



In den nächsten Tagen sind dann die letzten Arbeiten zu erledigen.

Ein Teil der Schrauben für die Lenkerabdeckung fehlen noch, diese waren auch vorher schon nicht mehr vorhanden.

Außerdem bekommt sie noch neue Felgen und Reifen, sowie einen neuen Gepäckträger.

Technische Daten

Bezeichnung	Werksangaben
Fahrgestellnummer / Numéro de chassis /	V5X3T
Motornummern / Numéro de moteur /	V5X1M
Motor / Moteur / Engine	Einzylinder - Zweitaktmotor m. Drehschieber / monocylindrique à deux temps, avec distributeur rotatif, single cylinder, 2-stroke
Hubraum / cylindrée / Piston displacement	48 ccm
Bohrung / Alésage /	38,4 mm
Kolbenhub / course mm. / stroke	43 mm
Verdichtungsverhältnis / taux de compression /	9 : 1
Leistung	2KW/2,8PS
Zündung /Allumage / Ignition	-
Zündkerze / bougies / spark plug	Bosch W5AC, Marelli CW7N, Champion L82C, AC43OZ, Lodge HN, NGK B6NS
Vorzündung / Avance à l'allumage /	17 Grad +/- 1 Grad v. O.T. / P.M.H.
Kontakteinstellung (höchste Öffnung der Kontakte	-
Vergaser / carburateur / carburetor	Dell'Orto SHB 16/15 F
Höchstgeschwindigkeit / vitesse maxi. / Max. speed	50 km/h
max. Steigfähigkeit /	-
Kupplung / embrayage / clutch	-
Getriebe / Changement de vitesses / gearing	4-Gang
Übersetzungsverhältnis (Motor-Rad) / Rapport de transmission moteur roue / gear ratio	1. Gang / vitesse / 1: 26,68 2. Gang / vitesse / 1: 17,74 3. Gang / vitesse / 1: 13,77 4. Gang / vitesse / 1: 9,61
Getriebeöl / huile dans la boîte de vitesses /	SAE 30
Schaltung	Drehgriff
Elektrische Anlage / Installation électrique /	12 V
Batterie / batterie / battery	-
Elektrostarter / Démarreur / Starter	-
Scheinwerfer / Projecteur / Headlight	12 V/ 35/35 W Bilux Birne
Standlicht / Feu de position / Parking light	-
Blinkanlage / Signaleur /	4 - fach Blinklichtanlage, Birnen 12 V/10W
Rücklicht / Feu ar. / Back light	12 V/5W Birne
Bremslicht / Feu stop / Stop light	12 V/10 W Birne
Hupe / Avertisseur acoustique / Horn	12V=

Tachometerbeleuchtung / compte-kms / speedometer	12 V/1,2 W
Kontrolleuchten	12 V/1,2 W
Federung / Suspension / Suspension	-
Bereifung / Pneus / Tires	3.00 x 10
Luftdruck vo./hi. / pression des pneus /air pressure	1,25 bar/1,75 bar solo, 3,0 bar mit Sozius
Radstand / écartement des essieux / wheel-base	1175 mm
Gesamtlänge / Longueur maxi. / max. length	1710 mm
Breite / Largeur /	-
Maximale Breite am Lenker / Largeur au guidon /	700 mm
Maximale Höhe / Hauteur maxi. / max. height	1070 mm
Höhe d. Fußrasten v. Boden / Garde au sol /	-
Wendekreis / Rayon de braquage / turning circle	-
Tankinhalt / Contenance totale du réservoir / tank	5,8 l davon Reserve 1,2 l
Öltank / réservoir de huile / oil tank	-
Normverbrauch / Consommation / Consumption	2,9 l / 100 km
Mischungsverhältnis / mélange essence-huile / mixture ratio	1:50
Reichweite / Autonomie / range	200 km
Leergewicht / Poids total à vide / weight	92 kg
Gesamtgewicht / poids total / total weight	270 kg (zulässige Achslast vorn: 85 kg, zulässige Achslast hinten 195 kg)
Seitenhauben	-
Reserverradhalterung / Roue de rechange / Spare wheel	-
Bordwerkzeuge / Outils en dotation / Tools	1 Steckschlüssel 13 mm 1 Steckschlüssel 21 mm 1 Schraubenzieher 1 Hebel für Steckschlüssel
Farben / couleurs / colors	s. Farbtabelle
Besonderheiten	-