



Worauf beim Kauf einer Vespa zu achten ist:

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.

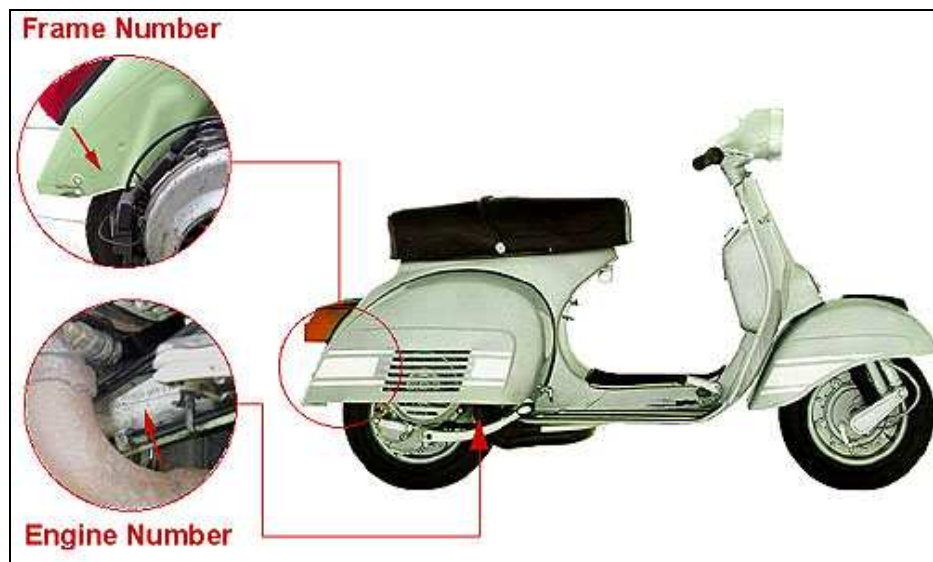


Bild01. Fahrzeugidentifikationsnummer bei Largeframe



Bild 02 Fahrzeugidentifikationsnummer bei Smallframe



Bild 03 Fahrzeugidentifikationsnummer bei 60s Largeframe



Bild04 Fahrzeugidentifikationsnummer bei Wideframe

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

Sofern keine Papiere vorhanden sind, ist die eingeschlagene FIN gültig, da diese nicht ohne etwas Aufwand geändert werden kann.

Motornummer

Die Motornummer befindet sich entweder hinter dem Krümmer des Auspuffs oder hinten unter der Stoßdämpferaufnahme. 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 bis 1989 keine Abgasuntersuchung brauchen, es ist also einfacher dort Tuningteile eintragen zu lassen als bei neueren.

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.

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.



Bild06 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.



Bild07 Schwinge seitlich in Ordnung



Bild08 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 Beinsteg am Rahmen eingehangen. Sicherlich ist klar dass Rostlöcher dort schwerwiegende Probleme nach sich führen uns 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.



Bild09 Roststellen



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?

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.

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 2 Minuten 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 Kippelmopped 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 ☺