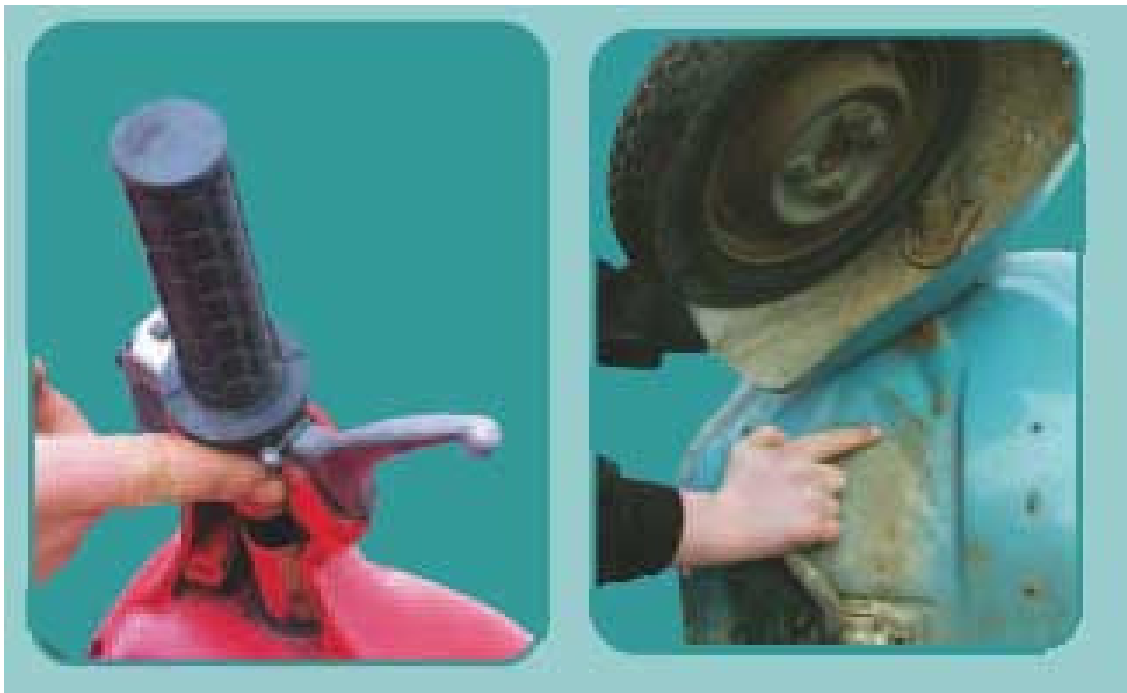


## Typische Schwachstellen



Der Rahmen ist das wichtigste Teil der Vespa. Da selbsttragend und aus dünnem Blech, äußerst anfällig gegen Durchrostung und Verzug.



Die Smallframe - Baureihe 1963 - 1985 Gemeint sind Vespa 50 bis Primavera 125/ET3 inkl. SS50/90 und Spezial Elestart. Besonderes Augenmerk auf den Bereich am Rahmen hinter dem vorderen Kotflügel! Hier lauert allzu oft eine „Welle“. Schuld daran sind starke Seitenbelastungen der Gabel. Etwa wenn man mit eingeschlagenem Vorderrad gegen den Randstein rutscht. Oder auch Stürze, bei denen der Lenker hart auf den Boden aufschlägt. Der Rahmen neigt hier zum Verwinden.

Die Folge ist ein Aus-der-Spur-laufen der Räder. Oft wird diese Welle einfach mit dem Hammer nach hinten hineingeklopft. Der Schaden ist derselbe und es bleibt eine Art Rinne, die zum Vertuschen gerne zugespachtelt wird. Neben diesen erheblichen, typischen Smallframe - Mängeln gehören Vibrationsrisse zur Tagesordnung. Diese entstehen an der linken Backe und am Bodenblechende. Wir haben schon Roller gesehen, an denen das ganze hintere Blech einfach abvibriert war.

Diese Risse sind eher harmlos, müssen aber gut geschweißt werden. Auch löst sich gerne das Bodenblech von der hinteren Bodentraverse.

Ebenfalls wieder anschweißen!

Augenmerk bitte auch auf die Handhebelaufnahmen. Gerade die rechte Seite neigt unten, wo man´s nicht gleich sieht, zum Ausbrechen, und Gußschweißen wird aufwendig. Zum Rost kommen wir später.



Der Rest der Vespen Während die 40er und 50er-Jahre-Vespen unglaublich rostfreie Rahmen hatten, was natürlich daran liegt, daß diese Roller Straßensalz nicht kennen, sieht es in den 60er und 70ern schon rostiger aus.

Gerade deutsche Roller, aber seltsamerweise auch manche italienische Sprint- und Rally - Modelle sind oft so durchgerostet, dass nichts mehr hilft. Wo sich der Smallframe im Rahmenknie verbiegt, rostet die Sprint einfach auf. Das kann soweit gehen, dass der ganze Tunnel im Spritzwasserbereich offen ist. Logisch, dass diese Stelle immer zugespachtelt wird.

Ihr kennt sicher diese Roller, bei denen im Bodenbereich Teroson aufgebracht wurde. Augen auf! Man könnte sagen, dass ein einfaches Blech genügt, diese Durchrostung zu beseitigen. Denkt aber daran, es handelt sich hier um ein tragendes Teil!!! Der Boden ist immer rostig.

Zum einen von oben her. Schuld ist oft die Bodengummimatte, die den Lack im Lauf der Zeit wegrubbelt und dem Rost freie Bahn macht. Das ist aber eher harmlos. Übel wird's, wenn die 3 tragenden Traversen (von unten angeschweißt) durchgerostet sind. Ersatz gibt es nicht für alle Modelle und zuspachteln bringt nichts. Meistens ist in diesem Stadium der Boden auch durch. Richtig gefährlich wird es aber, wenn die Verstärkungsaugen des Schwingebolzens angerostet sind.

Diese Teile halten den Motor und sind auch schon oft aus dem Rahmen herausgerostet. Die Folge ist, dass der Motor einfach nach unten herausfällt. Hinter dem Tank lauert oftmals das Grauen. Ebenfalls im Spritzbereich des Hinterreifens und an der Aufnahme des Federbeines hinten. Rostblasen unter den Seitenbacken an der Rahmenwand verraten den Gilb. Finger weg von solchen „Möhren“. Die linken, verschraubten Seitenbacken neigen gerne dazu, hinten durchzurosten. Kontrolliert auch den Bereich des Kennzeichens. Hier lauern oft Durchrostungen von innen her durch die Versteifungsbleche. Falzrost: Der Vespa-Rahmen ist aus Blechteilen zusammengeschweißt und überall dort rostet's zuerst.. Kontrolliert alles um den Mittelunnel herum. Hier kann es sein, dass die Falze einfach aufrosten. Erhöhungen und Wölbungen der Falze sind ein typisches Indiz.

Reparaturen sind hier schwierig, da jede Verschweißung zur Stabilität des Rahmens beiträgt. Die verunfallte Vespa: Rahmenknicke erkennen ist schwierig.

Wenn der Roller irgendwann einmal einen schweren Unfall hatte, überprüft das schon mehrmals erwähnte Rahmenknie außen (hinter dem Kotflügel) und auch das Rahmenrohr innen in Höhe des Bremspedals aufwärts: Sind hier Buckel und seitliche Wellen, so ist das ein eindeutiges Indiz - Finger weg! Hat der Roller ein Handschuhfach, bitte aufmachen und dort das beschriebene Rahmenrohr überprüfen. Risse und Beulen am Beinschild sind normal. Selten überlebt ein Roller ohne Sturz. Das bedeutet Spenglerarbeit und die ist teuer. Die Gabel: Von der Seite betrachtet muss die Hupenkaskade in Verlängerung zum nach vorne versetzten Gabelrohr eine Linie bilden. Zeigt die Gabelinie nach hinten, ist die Gabel gestaucht und muss ausgetauscht werden.



Die Gabel kann aber auch zur Seite gebogen sein. Überprüft von vorne, ob der Vorderreifen den Hinterreifen überdeckt. Sieht man die beiden Reifen parallel oder als „X“, ist irgendetwas faul. Der Motor: Der Motor sollte leicht durchzutreten sein. Klappergeräusche hört man schon, ohne dass der Motor laufen muss. Schaut Euch den Motor in Höhe der Ölabblass-Schraube an, ob irgendetwas ausgebrochen oder geschweißt ist, denn hier gibt's oft Randsteinkontakt. Wichtig ist auch, dass die Kickstarterwelle nicht etwa durch einen Sturz verbogen ist. Es bricht eigentlich immer an dieser Stelle das Motorgehäuse. Eine Reparatur ist fast unmöglich, da hier der Motor nicht mehr öldicht wird. Steckachse, Gehäuseschrauben und Auspuffschraube gehen gerne fest.

Hier ist wieder Salz und Kontaktkorrosion schuld. Jetzt müssen sehr dicke Schrauben ausgebohrt werden. Eine unangenehme und teure Arbeit. Achtung bei der Auspuffschraube. Auch hier bricht oft die Schwinge am Gewinde aus. Defekte Schwingenlager sind äußerst schwierig zu wechseln, man benötigt eine Presse dazu.

Gesundes Blech ist das Kapital der Vespa, alles andere kann gewechselt oder überholt werden.