

NEKAJ O VESPI IN NJENI OBNOVI, PA ŠE KAKŠEN NASVET POLEG

Aljoša Vidakov, Adria Classic Koper



»Jaz bi imel vespo.« mi je večkrat rekel prijatelj Jaš. Po brskanju med oglasi in krajšem poizvedovanju jo je našel pri svojem sosedu. PX 200 E. Obtočena z vseh strani, rjasta in luknjasta, pokrpana z žico, vezicami, izolirnim trakom in žebli ni bila ravno privlačna, je pa bila kompletna, z dokumenti in delujoča. Jaš ni dolgo razmišljal, €vri in vespa so zamenjali lastnika. Sledilo je vprašanje :»Kaj bi se ti lotil tega projekta?« Po službeni dolžnosti sem vespe že poznal in po kratkem postopku je vespa dobila začasno prebivališče v moji garaži. Sledilo je razstavljanje, podroben pregled in popis materiala. Pri tej točki sva z Jašem prediskutirala zadevo, želje in stroške. Vsak projekt, naj bo to obnova, restavriranje ali predelava, je treba začeti z jasno idejo, kakšen naj bo končni rezultat in čemu bo namenjen. V našem primeru je to originalen videz, izboljšanje voznih lastnosti in pogosta uporaba, omejena samo z vremenom.

Preden se poglobimo v delo, še to: zgodovina vespe je že ponarodela, o nastanku in razvoju vsake različice je napisane dovolj literature, zato bomo to pustili za kdaj drugič in se osredotočili na izzive (težave) pri obnovi. Teh ni dosti, vespa je relativno enostaven podvig, praktično vsi kosi so dobavljivi in cene so normalne - dokler si ne želite predelav za dirke. Od specialnega orodja je potrebno nabaviti izvlekač za vztrajnik z magnetom, ključ za sklopko, ključ za pipico goriva in distančnik za pravilno montažo ležaja na motorni gredi. Ostalo se da rešiti z materialom, ki se valja po vsaki garaži.



ORODJE

Nazaj v garažo. Kdor ni zgovoren, naj zapre vrata, sicer bodo obiski radovednežev pogosti. Pred razstavljanjem nabavite delavniški priročnik in če se da tudi katalog delov. Investirajte v merilno tehniko: pomično merilo, mikrometer, merilna urica...Na oko in otip se samo ugiba. Ne zavržite ničesar, dokler ni projekt zaključen. Beležite, rišite, pišite, fotografirajte. To je naložba v sestavljanje. Napisano velja za katerokoli vozilo. Po razstavljanju in zlaganju kosov po škatlah, škatlicah in policah sem se lotil karoserije (školjke, okvirja,...) Odstranil sem prerjavel ščit za noge in »upasal« novega.



Na razpolago so samo reprodukcije, ki so bolj približek originala. Neizbežno je vrtanje novih lukenj in druge dodelave. Pri reprodukcijah je to normalno. Karoserijo sem prepustil najprej klubskemu kolegu Simonu, da je opravil varjenje in klepanje, ličanje pa sem zaupal sodelavcu Sebastjanu. Medtem sem se lotil pogonskega agregata in hitro srečal prvo težavo. Valj sem moral dati na brušenje, ampak ustreznega bata ni bilo možno dobiti, vsaj ne v doglednem času. Korona virus je pač začel svoj pohod in tako sem moral nabaviti bat večje specialnosti, kot je bilo potrebno. Tovarna predpisuje 0,2 mm tolerance valj/bat*. Brusilec je trdil, da je to vsaj dvakrat preveč in kar nekaj prepričevanja je bilo

potrebna, preden se je lotil dela. 200, 150 in 125 kubični agregati imajo vsi enak gib - 57 mm, karterji in valji so pa različni. Če bi kdo želel na agregat 125 ali 150 vgraditi valj 200 kubične vespe, ga čaka varjenje, nekaj strojne in ročne obdelave. Glavo je najbolje pustiti na miru ali pa znižati za 1 - 1,5 mm, da se doseže »squish« efekt. Ta poseg zahteva nekaj merjenja in obdelave zgorevalnega prostora, povrhu niso vse glave enake. Najboljša je z zgorevalnim prostorom v sredini. Po tej predelavi je nujno zmanjšati predvžig, saj je pot plamena krajša, prav tako čas zgorevanja. Za začetek naj bo predvžig 18 stopinj in ko je vozilo vozno, sledi preizkušanje in fino nastavljanje. Mogoče bo potrebna tudi svečka z nižjo toplotno vrednostjo. Motorna gred je bila preslaba, da bi se jo splačalo obnoviti. Cena nove je cca 90 €. Ne kupovati dvakrat dražjih gredi s povečanim sesalnim kotom, enak učinek se da doseči z večanjem sesalne odprtine v karterju, pa tudi originalno gred je možno predelati in spolirati.

Posebno pozornost zahteva igličast ležaj gredi (stran pri magnetu). Notranji del ne sme sesti do konca na gred*. V ta namen si izdelamo distančnik - vilico iz 1mm debele pločevine. Uplinjač (Dellorto SI 24/24) sem moral samo očistiti in menjati tesnila, sicer pa je dvestotnicam že serijsko znalo zmanjkovati goriva pri polnem plinu. Težava je preozek dovod v ohišje plovca, rešitev je povečanje izvrtine in menjava igle plovca. Naslednje ozko grlo je prehod iz ohišja do mešalne cevke. Izvrtino 1,5 mm je treba povečati na 1,7mm, po potrebi tudi več. Šele potem je na vrsti igrakanje s šobami. Če potrebujete nov uplinjač, boste dobili indijski izdelek SPACO, tudi če na škatli piše Dellorto, Andrea Pinasco ali kaj tretjega. Pred vgradnjo ga je potrebno razstaviti, pregledati, očistiti, pobrusiti kakšen ostanek od ulivanja, mogoče tudi poravnati naležne površine. Vijak za nastavljanje prostega teka je vidno krajši in ima drugačen navoj, zato nikar siliti noter originalnega. Sklopka je sama po sebi težavica. Obstajata dve po dimenzijah različni, z različnim številom vzmeti (6 ali 7), lamele so lahko plutovinaste ali sintrane in kdor hoče vedeti kaj ima, mora odpreti pokrov in razdreti sklopko. Ne se zanašati na model

in letnik, vozilo je v nekaj desetletjih lahko doživelo marsikaj. Sintrane lamele hočejo pol sintetično olje za motocikle gradacije 10W – 40, bolj skromne plutovinaste pa se zadovoljijo z mineralnim oljem SAE 30 in tolerirajo precej različnih olj. Tretja težavica je sekundarni prenos z blažilcem sunkov. Zobnik je povezan z gredjo z dvanajstimi vzmetmi, ki so skrite pod pločevinastima pokrovoma. Stanje lahko kontroliramo, ko prevrtamo zakovice in odstranimo pokrova.



sestavljanje. Tu je zelo pomemben vrstni red. Najprej se montira obrobo ščita. Nabavite originalno, še jih proizvajajo. Reprodukcijske niso vredne truda. Za montažo aluminijaste je potrebno posebno orodje ali pomoč kleparja.



Piaggio priporoča obnovo blažilca vsakih 10000 prevoženih km, kar je malo pretirano, no pri obnovi agregata pa je to pametno narediti. Z menjalnikom nisem imel nobenih težav. Poseg v menjalnik običajno pomeni menjavo križa, ki spaja izbran zobnik z gredjo in kontrolo zračnosti. Aksialni pomik zobnikov je 0,15 – 0,4 mm pri novem in dopusten 0,5 mm pri rabljenem menjalniku. Nič ne bo narobe, če rabljenega podložite čim bližje meri 0,15 mm. Pozor: pretični trn ima levi navoj. Pa še to : vespa PX arcobaleno ima drugačen menjalnik in prestavni mehanizem, 4. prestava ima krajše razmerje. Zamenjal sem vse ležaje in tesnila in zložil agregat skupaj. Izpuh je lažje montirati sedaj, ko je agregat še na delovnem pultu. Ponudba izpuhov za vespe je obilna. Izbrali smo Polini original, ker izboljša zmogljivosti, izgleda kot original, obenem pa ni moteče glasen.

Sledijo letvice na podu, za tem stojalo, pletenice in električna instalacija. Slednjo sem zamenjal kompletno. Originalna je bila praktično fosilizirana, nova pa stane 40 € - odločitev je bila več kot lahka. Če imate vespo s kontaktnim vžigom, si olajšajte življenje z vgradnjo elektronskega, starega pa dajte na zalogo za hude čase ali za ljubitelje originalnosti. PX E (elettronica) ima tak vžig serijsko. Platišča sem obul v neizogibne gume z belim robom, originalno vzmetenje je šlo na zalogo, nadomestil sem ga z nastavljivim in po testni vožnji trdim, da se splača.

Z nekaj žaganja in varjenja lahko izboljšamo tudi originalen izpuh in prihranimo 200 €. Medtem se je karoserija vrnila z estetske klinike in pričel se je najlepši del obnove –



Hmm, zavore... tudi če odpovejo, voznik tega najbrž ne bi opazil. Od trenutno razpoložljivega materiala so najboljše čeljusti ferodo in adige. Redno nastavljajte pletenice in upoštevajte varnostno razdaljo med vožnjo. Z vsem naštetim na svojem mestu je zadeva že podobna vespi.



Od tod dalje je vrstni red sestavljanja skoraj poljuben, je pa vseeno lažje najprej montirati prednje smerokaze in nato predal. Namig: PX arcobaleno ima večji predal in bolj obložen sedež. Še drobnjarije in eccola, sredi tedna, pozno zvečer sem razveselil sosede z ropotanjem gor in dol po ulici. Vžgala je ob drugi brci po »kurbu«. Naslednji dan sem nastavljal uplinjač, vse pletenice, opravil nekaj kilometrov testne vožnje, še enkrat preveril vijake in morebitna puščanja. Še dan kasneje je Jaš peljal gospo Vespo registrirati.



Iz garaže sem se prestavil za mizo in zapisal obnovo, dokler je spomin svež. Po nesreči sem ostal brez večine fotografij, zato je članek slikovno skromen. Jaš se veselo vozi naokoli, zato lahko dodam še nekaj vtisov: manj je vibracij (gred mazzuchelli je očitno bolj uravnotežena), zmogljivosti so razveseljujoče, kaj zares zmore pa bomo preizkusili, ko bo motor utečen. Navdušuje tudi zmanjšanje porabe, za koliko točno pa prav tako po utekanju. Originalna dvestotica je nenasitna pijanka, popije do 5l/100 km, tako da je vsako zmanjšanje dobrodošlo. Še nekaj številok: z »low budget« (cca 500 €) in nekaj dela se doseže okoli 18 KM, predelana za dirke zmore blizu 50 KM, za »budget« pa rajši ne sprašujte...Kdor je več mehničnega dela, bo za kompletno obnovo vespe porabil 1400 - 2000 €. Prišteti je treba še nabavo vespe - tu je pa vse odvisno od pogajalsko/prepričevalnih sposobnosti. Sedaj me čisto resno mika, da bi eno naredil tudi zase.



* podrobne informacije so v delavniškem priročniku Viri informacij: Manuale per stazioni di servizio, internet, katalogi LVDUE, SIP, Mazzuchelli in lastne izkušnje

Vir materiala: trgovina Moto Charlie v Trstu ima skoraj vse na zalogi